

Les acteurs suisses des transports nord-américains (1/3)

## Sersa, le savoir-faire austro-suisse au service des hivers canadiens



Une machine de Sersa Total Track dans les montagnes canadiennes. L'entretien des voies est un défi quotidien au Canada. En raison des longs hivers, mais aussi de la nature des convois, souvent longs, lourds et lents. Les marchandises y représentent 70% du transport ferroviaire.

**> Réseau ferré Sersa Total Track a signé des contrats avec des opérateurs publics et privés**  
**> C'est la seule entreprise privée du Canada équipée de machines d'entretien de haut niveau**

Bernard Wuthrich  
DE RETOUR DE TORONTO

Au nord du continent américain, l'entretien d'une voie ferrée est un défi quotidien. Les conditions climatiques difficiles et la longueur des hivers mettent les rails à rude épreuve. Spécialisé dans la construction et la maintenance du réseau, le groupe austro-suisse Rhombberg Sersa Rail Group est devenu un acteur incontournable des infrastructures de transport au Canada. En 2009, trois ans avant de se ma-

rier à son partenaire autrichien Rhombberg, le groupe zurichois Sersa a racheté la société canadienne Total Track, créée dix ans plus tôt, et lui a donné le nom de Sersa Total Track (STT). Cette opération a ouvert à l'entreprise helvétique un marché de niche prometteur, composé d'une clientèle aussi bien publique que privée.

«Nous recevons des mandats d'entreprises de transport de voyageurs comme VIA Rail Canada ou de convoyage de marchandises comme Canadian Pacific Railway. Mais notre plus gros projet actuel est un projet privé. Le client est le groupe industriel Gibson Energy», énumère Christoph Grill, vice-président de STT, rencontré à Toronto. Le contrat inclut notamment la construction de 2 kilomètres de voies industrielles, de quatre aiguillages et d'un branchement pour un montant de près de 10 millions de dollars canadiens.

En parallèle, STT a reçu de VIA Rail Canada le mandat de remplacer 44 000 traverses, de stabiliser 66 kilomètres de voies, de renouveler sept branchements et de poser plus de 9 000 tonnes de ballast pour un montant de 6,5 millions de dol-

lars sur la ligne Montréal-Ottawa. Ce projet est l'un des piliers du programme d'infrastructure du gouvernement national, qui souhaite renforcer l'attractivité du rail entre Québec et Toronto.

STT est la seule entreprise privée du pays à disposer de dégarnisseurs-cribleuses, un terme technico-barbare utilisé pour désigner les machines de nettoyage du ballast. Or, l'entretien des voies ferrées a pris une importance particulière au Canada depuis le tragique accident qui s'est produit le 6 juillet 2013 à Lac-Mégantic. 47 personnes ont

«Le rail est un marché saisonnier au Canada», souligne Christoph Grill, vice-président de la société STT

trouvé la mort dans cette bourgade du sud du Québec lorsqu'un train fantôme composé de 72 wagons-citerne qui s'était mis en marche tout seul a déraillé et explosé en pleine ville. Cette tragédie a d'autant plus marqué les esprits que, souligne Christoph Grill, «au Canada, les marchandises représentent 70% du transport ferroviaire, contrairement à l'Europe et à la Suisse».

Les convois sont souvent longs, lourds et lents. «Ils circulent à 50 ou 60 km/h. C'est peu, mais il faut rappeler que, au Canada, 100 km/h sont déjà considérés comme de la grande vitesse. Ces trains transportent beaucoup de bois mais aussi du pétrole. Ce sont parfois d'authentiques pipelines ferroviaires. Ils met-

tent les voies à rude épreuve», soupire l'ingénieur autrichien.

Le savoir-faire du groupe Rhombberg Sersa est ainsi mis à profit par les entreprises de transport du Canada. La filiale STT offre «la gamme complète de la technologie ferroviaire», insiste Christoph Grill. La panoplie est large: construction, maintenance, remplacement et soudage des rails, criblage de ballast, socles en béton, etc. Avec cette particularité: «En Europe, les rails sont vissés sur les traverses. Ici, ils sont cloués», relève-t-il.

Basée à Mallorytown, petite ville de l'Ontario proche du fleuve Saint-Laurent, STT doit cependant adapter ses prestations aux conditions climatiques. «Nous employons une cinquantaine de personnes, mais le rail est un marché saisonnier ici. En hiver, nous avons 20 à 25 collaborateurs qui s'occupent de la réparation des machines et inspectent les voies qui restent ouvertes en permanence», poursuit-il.

Les conditions ont été particulièrement difficiles cette année. «L'hiver a été long et rude. En avril, il y avait encore 50 centimètres de neige et le sol était gelé. Nous sommes prêts à intervenir dès le dégel, mais nous n'avons pu démarrer qu'en mai. Or, il faut savoir que, si nous avons de la chance, nous pourrions au mieux travailler jusqu'à fin novembre ou début décembre, pour autant que le sol ne refroidisse pas avant», détaille Christoph Grill, avant de repartir sur le terrain. «Nous avons un chantier qui se situe à quinze heures de voiture de Toronto», glisse-t-il.

Lundi 11 août: les lignes de contact de Kummeler+Matter

### Carte d'identité

Spécialisé dans la technologie ferroviaire au sens large, Rhombberg Sersa Rail Group est né en 2012 de la fusion de Sersa Group, basé à Zurich, et de Rhombberg Rail Holding, sis à Bregenz, sur la rive autrichienne du lac de Constance. La première société portant le nom Sersa, pour Soudage électri-

que du rail SA, avait été créée à Neuchâtel en 1948. Le groupe réalise un chiffre d'affaires de 320 millions d'euros et emploie 1850 collaborateurs. La filiale canadienne Sersa Total Track compte 50 collaborateurs et son chiffre d'affaires est de 14,5 millions de dollars canadiens. **B. W.**

## Sanctions: Berne cherche une posture face à Moscou

**> Exportations** La presse allemande s'inquiète des risques politico-économiques

LT

Economiesuisse est prête à prendre des sanctions contre la Russie, relate la *SonntagsZeitung*. La fédération des entreprises a donné des signaux favorables au Conseil fédéral pour que la Suisse se joigne aux mesures prises par l'Union européenne. «A long terme, il est aussi dans l'intérêt de l'économie que les fondements du droit international soient respectés», explique Jan Atteslander, membre du comité de l'organisation. Et puis, la Russie ne représente «pas un marché important» pour la Suisse, ajoute-t-il.



Johann Schneider-Ammann. Le ministre refuse de s'aligner sur l'UE.

### Question de neutralité

Selon la *NZZ am Sonntag*, les exportations vers la Russie ont baissé de 13,9% en un an. Dans le domaine de l'horlogerie et des pharmas, la diminution est même supérieure à 20%. Cette tendance à la baisse devrait encore s'exacerber, notamment en raison des sanctions prises par l'Europe et les Etats-Unis concernant le marché des armes, de l'énergie et le secteur de la finance. Les visiteurs russes sont aussi nettement moins nombreux en Suisse. Le mois de mai a enregistré une baisse de 24% des nuitées par rapport à 2013, alors que dans l'ensemble celles-ci ont augmenté de 2%.

Pour Mark Daniel Jaeger, un expert en sécurité cité par la *SonntagsZeitung*, il est toujours plus difficile pour la Suisse de se cacher derrière l'argument de sa neutralité.

Pour le moment, le conseiller fédéral et ministre de l'Economie Johann Schneider-Ammann refuse de reprendre telles quelles les sanctions décidées par l'UE: «Cela doit rester de notre ressort», estime-t-il dans la *Schweiz*

*am Sonntag*, disant même son opposition à l'application de sanctions par la Suisse.

Il souligne que le pays a offert ses bons offices dans la crise ukrainienne, notamment au travers de la présidence de l'OSCE qu'elle assume actuellement, mais que les différentes parties n'en ont pas voulu. «Ce rôle serait affaibli si nous reprenions les sanctions de l'UE.»

On apprend aussi que le Conseil fédéral étudie de nouvelles mesures permettant de s'assurer que la Suisse ne soit pas utilisée pour contourner les sanctions contre la Russie.

### Gare aux nouveaux contrats

Dans la *NZZ am Sonntag*, c'est la préoccupation inverse qui prédomine. Car une partie des biens et des marchandises exportés vers la Russie passe par un pays européen, dans lequel leur conception est parfois achevée. Les nouveaux contrats avec la Russie devront donc être examinés avec soin.

En cas de non-respect des sanctions économiques décidées par l'UE la semaine dernière, les amendes pourraient se chiffrer en millions de francs.

## Panorama

### Entreprises suisses

#### Ulysse Nardin aurait coûté 600 millions à Kering

Le montant déboursé par le groupe Kering pour s'offrir l'horloger loclou Ulysse Nardin s'approcherait des 600 millions, selon la *NZZ am Sonntag*. Soit 13 fois le résultat opérationnel, évalué entre 40 et 45 millions par an. Le journal rappelle au passage qu'en 1983, celle qui était l'une des dernières manufactures indépendantes du pays avait été acquise pour 1,5 million. (LT)

#### Un mauvais temps profitable

La météo estivale maussade fait les affaires des voyagistes, en poussant «ceux qui comptaient passer leurs vacances en Suisse à changer de plans», selon Yvan Vasina, directeur de l'agence Delta Voyages, cité par *Le Matin Dimanche*. Hotelplan annonce une hausse des réservations à deux chiffres par rapport à juillet 2013, alors que Kuoni parle d'une augmentation de 70% des réservations de dernière minute en ligne. Les grecques et turques ont été les destinations les plus prisées. (ATS)

#### GetYourGuide reçoit 25 millions de francs

Spark Capital et Highland Capital, deux sociétés de capital-risque, ont investi 25 millions dans GetYourGuide, affirme la *NZZ am Sonntag*. Fondé en 2008 par des étudiants de l'EPF de Zurich, le site est spécialisé dans la réservation et la comparaison de visites guidées et d'attractions touristiques. (LT)

### Orange et Sunrise envisagent de partager leur réseau

Les clients d'Orange pourraient bientôt profiter du réseau Sunrise, et inversement. L'idée fait son chemin, révèle *Le Matin Dimanche*, confirmant une information du blog Scal.ch. Des essais techniques sont en cours. Pour les deux opérateurs, l'objectif est de partager les frais d'une infrastructure coûteuse à maintenir et à développer. L'an dernier, Sunrise a investi 187 millions dans son réseau mobile, et Orange plus de 170 millions. (LT)

### Finance

#### Le patron de Syndicate Bank a été arrêté à Bangalore

Sudhir Kumar Jain, patron de la banque publique indienne Syndicate Bank, soupçonné d'avoir reçu des pots-de-vin de clients, a été arrêté à Bangalore. Onze autres personnes, dont deux directeurs d'entreprise, ont été interpellées, selon la police fédérale. Le banquier est soupçonné d'avoir accordé des délais de remboursement en échange de commissions. Les entreprises visées devraient des dizaines de millions de roupies à la banque. (AFP)

#### La BCE ne devrait pas bouger

L'inflation de seulement 0,4% en juillet en zone euro constitue une nouvelle déconvenue pour la BCE, mais sans doute pas suffisamment pour la faire sortir du bois. Aucun analyste ne s'attend à une intervention, jeudi, lors de sa réunion mensuelle, après sa série d'annonces début juin. (AFP)

## Lisbonne devrait renflouer Banco Espirito Santo

**> Banque** La contagion doit être limitée

Soucieuses de limiter l'effet de contagion, les autorités portugaises s'apprêtent à renflouer Banco Espirito Santo (BES), afin de calmer les marchés et d'éviter une ruée sur les guichets. L'annonce d'un plan de recapitalisation, alliant fonds publics et privés, était même attendue dimanche soir, alors que le titre BES, en chute libre, a été suspendu vendredi à la bourse de Lisbonne.

Cinq sociétés de l'empire familial Espirito Santo ont déjà déposé le bilan, mettant sous pression la banque, qui a tenté en vain de s'isoler des déboires de sa maison mère. Une injection de fonds publics,

puisés dans l'enveloppe destinée à recapitaliser des banques dans le cadre du plan de sauvetage du Portugal, calmerait les épargnants, qui ne devraient pas être mis à contribution. «Il n'y a aucune raison mais cela fait un moment que des clients retirent leur argent», selon João Cesar das Neves, professeur à l'Université catholique de Lisbonne.

En vertu des nouvelles règles européennes, les actionnaires et créanciers non prioritaires sont désormais priés de mettre la main à la poche d'abord, avant qu'une banque ne sollicite une aide de l'Etat. **AFP**