

*Alex Naef, directeur de la Carrosserie HESS AG, à Bellach (SO)*

## «Un bus est vu aujourd'hui comme un objet urbain»

La Carrosserie Hess AG fut fondée en 1882, comme atelier de réparation. Elle est spécialisée aujourd'hui dans les bus de ligne et produit à Bellach. Hess compte aussi de nombreux concessionnaires à l'étranger qui construisent sous licence, avec le savoir-faire helvétique, des bus pour leurs marchés nationaux. Le directeur et actionnaire majoritaire Alex Naef qualifie son entreprise de prestataire de niche classique. **Par Michael Zollinger**

### **Monsieur Naef, qu'attend-t-on d'un bus moderne?**

**Alex Naef:** il doit séduire le voyageur aussi bien que l'entreprise de transport. Nous sommes soumis à des exigences croissantes non seulement techniques, mais aussi de design. Un autre élément essentiel est sa performance environnementale, notamment dans les agglomérations. Le bus est aujourd'hui perçu comme un objet urbain. Et à son égard, le «seuil de sensibilité» écologique est bas, comme on l'a vu avec Zurich.

### **Là, les trolleybus livrés à la compagnie VBZ sont restés à quai à cause de problèmes de batterie**

Nous y avons entretemps remédié. La batterie avait un défaut imputable à un sous-sous-traitant. Nous avons en service, à Zurich, une nouveauté technologique mondiale très innovante. Depuis des décennies, nous équipons nos trolleybus d'un générateur diesel en plus du moteur électrique, quand il faut les faire rouler sur un tronçon sans caténaire. Ce dispositif est coûteux et peu efficace. Avec la nouvelle batterie, nous permettons à un véhicule entièrement électrique de tirer son courant du groupe de batteries accumulant l'énergie de freinage. Une

Notre bus est construit à Bellach sur la base de notre savoir faire vieux de 135 ans. Du châssis au montage final, tout est monté ici. Nous fabriquons aussi de nombreuses pièces, par exemple en polyester pour l'avant, l'arrière ou les poutres de choc. Nous avons dans la région des fournisseurs connaissant le travail de la tôle, les travaux mécaniques ou les systèmes de portes. Nous faisons également venir des moteurs et les axes, le plus souvent d'Allemagne. Pour les moteurs, nos partenaires sont Cummins et Scania. Nous achetons une grande partie de l'équipement de traction à notre partenaire de longue date Vossloge-Kiepe, à Düsseldorf.

### **Vous êtes aussi très présent au plan international avec vos concessionnaires. Pourquoi?**

Mon grand-père échangeait déjà des idées avec des collègues danois. Plus tard, le modèle commercial a été mis au point et la construction sous licence a démarré, d'abord avec le Portugal dans les années 1950, puis avec l'Australie et la Nouvelle Zélande à la fin des années 70. Nous construisons 2300 véhicules par année dans le monde entier avec des partenaires sous licence comme par exemple aux Etats-Unis, au Canada ou en Roumanie. Ils circulent à chaque fois sous le nom du fabricant local. En plus du know how, nous fournissons des composants-clés ou des kits complets.

### **Quelle est l'importance du travail sous licence? Comment se présente le marché des bus?**

Avec quelque 30 collaborateurs, il ne se justifiait pas de maintenir notre section de développement uniquement pour le marché domestique. La pression est forte et nous avons besoin d'un plus large volume. Les activités sous licence nous aident à compenser les fluctuations du marché domestique. Nous réalisons 20 pour cent de notre chiffre d'affaires grâce à cela, le reste avec les bus et véhicules spéciaux pour la Suisse et les pays voisins ainsi qu'avec les travaux de réparation. Le marché européen reste dominé par la problématique de l'euro, raison

*«Un dixième de notre personnel est constitué d'apprentis. Cela fait partie de notre culture et de notre tradition»*

innovation comporte toujours un risque lors de son lancement; on l'oublie trop souvent.

### **L'innovation a eu un écho mondial**

Et comment! Alors que les journaux se répandaient en long et en large sur nos problèmes, les délégations du monde entier ont conduit nos bus pour apprendre à les connaître. Pour le monde du trolleybus, ce fut un pas de géant.

### **Qu'y a-t-il de suisse dans un bus Hess?**



**Alex Naef**, 44 ans, dirige depuis 2004 la Carrosserie Hess AG, dont il est aussi l'actionnaire majoritaire. Il représente la troisième génération des Naef à la tête de cette société. Il a étudié la construction de véhicules à Hambourg et vit avec sa femme et ses trois enfants à Bellach.

pour laquelle les coûts sont pour nous une question importante. Les entreprises de transport peuvent donc acheter à meilleur compte. En Suisse, le marché évolue vers des unités de plus grande dimension. Le bus classique de 12 mètres est de moins en moins demandé, au profit du bus articulé, qui devient la norme. Sur les lignes centrales, l'autobus à double articulation est de plus en plus répandu. Nous avons pu en livrer 29 à Zurich et quelques autres à Genève et Lucerne, d'où une commande supplémentaire vient encore de nous parvenir.

***Vous vous signalez sur le marché avec des innovations comme le Swisstrolley ou un nouveau concept de chauffage basé sur l'énergie de freinage. Quelle est l'importance de telles innovations?***  
Être toujours sur la brèche pour se démarquer des autres est notre moyen de survie. Nous évoluons sans cesse dans le milieu des transporteurs et entretenons d'étroits contacts avec les chauffeurs et les ateliers.

#### **développement?**

Nous tirons à l'évidence profit de la libre circulation des personnes. Cela nous a aidés à faire face aux périodes de pointe. Notre mission de base consiste à former des personnes, que ce soit dans le cadre d'un apprentissage ou d'une formation de haute école spécialisée. Un dixième de notre personnel est constitué d'apprentis. Cela fait partie de notre culture et de notre tradition. Nous encourageons les jeunes issus des ateliers à poursuivre leur carrière. Notre collaboration avec les hautes écoles spécialisées est importante, par exemple celle de Bienne, qui dirige une section automobile avec construction de véhicules.

#### ***Quels sont les bus les plus demandés: les hybrides ou les tout électrique?***

Nous nous sommes fortement attachés à la traction hybride et avons pu livrer à l'Allemagne, entre autres, plus de 30 de ces véhicules. Toutefois, de nombreuses villes demandent la propulsion électrique sans dégagement carbonique.

#### ***Comment trouvez-vous le personnel pour le domaine du***

Nous nous adaptons. À côté des trolleybus classiques, nous offrons aussi un trolley avec batterie et caténaire intermittente. Avec ABB, nous avons développé un tout nouveau prototype qui a été présenté en mai à Genève. Nous travaillons aussi avec Bombardier, pour la ville de Mannheim, à un projet semblable mais obéissant à une autre approche. En tant que partenaire novateur, on compte sur nous pour apporter diverses solutions. En tant que spécialistes du trolleybus, nous sommes sur la ligne de départ pour le bus électrique.

#### ***On comptait autrefois plus de 25 constructeurs de bus en Suisse. Il ne reste que Hess aujourd'hui. Qu'est-ce qui a fait votre succès?***

Notre recherche des meilleures solutions ainsi que notre présence précoce sur les marchés internationaux. Malgré la situation monétaire, nous nous efforçons de livrer encore plus de véhicules à l'Allemagne, à la France et au Luxembourg à partir du marché national.

#### ***Les véhicules spéciaux et les réparations jouent-ils encore un rôle?***

Absolument. L'an dernier, nous avons obtenu de l'armée suisse une commande pour 200 niveleurs de quais sur chassis Iveco. Environ 20 pour cent de notre personnel s'occupe des véhicules spéciaux et utilitaires, une même proportion travaille pour les réparations et le service. Au carrefour autoroutier d'Egerkingen, nous avons repris une entreprise de carrosserie afin d'être plus proches des entreprises de logistique.

#### ***Qu'est-ce qui caractérise Hess en tant qu'employeur?***

«Nous sommes un gros employeur dans la région; nous occupons 280 personnes à Bellach, sur 400 pour le groupe entier.» Ce qui nous distingue est un commun enthousiasme pour la construction de véhicules. Notre culture est marquée par le pragmatisme et le respect mutuel. Le personnel d'atelier est tout aussi important que les managers. En tant qu'entreprise familiale, nous avons la compétence décisionnelle sur place et pouvons prendre rapidement des décisions et les mettre en application. ■