

[🏠](#) > [Médias](#) > [Informations & communiqués de presse](#) > [Communiqués de presse](#)

> [286 nouvelles rames automotrices](#)

Stadler obtient un marché portant sur 286 nouvelles rames automotrices pour le trafic régional.

Communiqué de presse, 05.10.2021

Les CFF achètent 286 nouvelles rames automotrices pour le trafic régional, conjointement avec leurs filiales Turbo et RegionAlps. Le marché a été adjugé à Stadler, qui a présenté la meilleure offre en termes de qualité et de rentabilité.

Les CFF, RegionAlps et Turbo ont lancé en mai 2020 une procédure d'appel d'offres en deux étapes en vue de l'achat de nouvelles rames automotrices à un niveau. La préqualification a permis de retenir trois soumissionnaires qui ont été en mesure de démontrer leur expérience et leur orientation marché grâce à un concept de véhicules qui a fait ses preuves. Alstom, Siemens et Stadler remplissaient au mieux ces critères de sélection. Ces trois soumissionnaires ont donc été invités à déposer une offre, ce qu'ils ont tous fait à la fin avril 2021. Conformément aux critères d'adjudication, l'évaluation a abouti à l'adjudication du marché à Stadler. L'offre de Stadler s'est avérée la plus convaincante, en particulier dans les domaines de la rentabilité et de la qualité.

Les nouvelles rames apportent de nombreuses améliorations pour notre clientèle. Par rapport aux véhicules actuels, ces trains offrent davantage d'espace pour les vélos, les poussettes et les bagages volumineux. De plus, ils permettent une bonne réception des données et de la téléphonie mobile, et tous leurs compartiments sont munis de prises électriques. Ils respectent les directives relatives aux personnes à mobilité réduite. Chaque composition offre deux places pour les personnes en fauteuil roulant, ainsi que des WC qui leur sont accessibles.

Ces nouvelles rames automotrices sont dotées de places pour personnes en fauteuil roulant en 1re classe aussi. Elles bénéficient en outre d'une meilleure motorisation, gage de ponctualité. Le nouveau train devra être homologué pour la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche.

À l'origine, l'appel d'offres conjoint des CFF, de Turbo et de RegionAlps portait sur 194 trains. Leur

nombre a été porté à 286 lorsque les entreprises ferroviaires ont fixé leur zone d'exploitation de manière définitive, en accord avec la Confédération et les cantons. C'est la seule manière de remplacer tous les trains destinés à être réformés au terme de leur durée de vie. Le volume d'investissement total s'élève à 2 milliards de francs.

Les premiers trains devraient être mis en service à partir de décembre 2025. D'ici à 2034, ils remplaceront les véhicules suivants:

- CFF: en remplacement des rames Domino et FLIRT (première génération) ainsi que des trains-navettes tractés par une locomotive. Commande de 155 trains et 174 trains supplémentaires en option.
- Turbo: en remplacement des automotrices articulées. Commande de 107 trains et 40 trains supplémentaires en option.
- RegionAlps: en remplacement des rames Domino et NINA. Commande de 24 trains et 10 trains supplémentaires en option.

Cet achat permet aux trois entreprises ferroviaires de concrétiser les améliorations et extensions de l'offre prévues par elles-mêmes, par la Confédération et par les cantons.

En procédant à un appel d'offres conjoint et en choisissant d'acquérir un parc de véhicules unifié, les CFF, Turbo et RegionAlps simplifient l'exploitation ferroviaire et contribuent ainsi à la compétitivité et à l'attrait des transports publics.

Les critères d'adjudication.

Les CFF ont adjugé ce marché majeur conformément aux dispositions du droit des marchés publics. Les soumissionnaires ont été informés des critères d'adjudication en début de procédure. La rentabilité, la qualité, le niveau de conformité au cahier des charges et un certain nombre d'aspects technico-commerciaux ont été déterminants pour l'évaluation.

En matière de rentabilité, les coûts d'investissement, c'est-à-dire le prix d'achat de chaque véhicule, ont été pris en compte, mais aussi les coûts d'exploitation. Ces derniers incluent les coûts de maintenance, de nettoyage, d'énergie et des sillons, ainsi que ceux de certaines pièces de rechange. Globalement, c'est Stadler qui a le mieux répondu aux critères de rentabilité, en raison de frais d'exploitation moins élevés.

En matière de qualité, le soumissionnaire Stadler se démarque en particulier grâce à sa planification de projet. Entre autres, des éléments déterminants tels que le dossier de sécurité, l'homologation ou l'accès au réseau ont été présentés de manière claire et détaillée par le soumissionnaire.