

Une commande de 2 milliards pour Stadler Rail

TRANSPORTS Les CFF et deux de leurs filiales régionales passent commande de 286 trains régionaux au constructeur thurgovien, qui a présenté une meilleure offre que ses concurrents Alstom et Siemens

BERNARD WUTHRICH, BERNE

 @BdWuthrich

C'est Stadler Rail qui tire le gros lot: les CFF et leurs filiales Turbo (Suisse orientale) et RegionAlps (Valais) ont choisi le constructeur thurgovien pour les 286 rames automotrices de trafic régional qu'elles ont mises au concours l'an dernier. L'entreprise helvétique a été préférée aux offres d'Alstom (qui a racheté Bombardier Transport au début de l'année) et de Siemens. «C'était la meilleure offre par rapport aux critères d'adjudication», précise le CEO des CFF, Vincent Ducrot. Parmi les critères retenus figurent les coûts d'exploitation, la sécurité ou encore la qualité.

Il ajoute un autre argument: «Nous voulons unifier notre flotte et avons choisi une plateforme qui a fait ses preuves.» C'est une manière indirecte de reconnaître que l'esprit quelque peu aventureux qui a conduit au choix de Bombardier pour la construction de 62 trains grandes lignes n'est plus de mise. Ces compositions à deux étages donnent toujours lieu à des critiques, de la part des usagers comme des contrôleurs, notamment pour les déplacements effectués aux étages supérieurs.

Les trains à deux niveaux étaient, avec 1,9 milliard de francs, la plus grosse commande des CFF. Les rames du trafic régional

que construira Stadler coûtent 2 milliards de francs, soit 7 millions en moyenne par train. Mais Vincent Ducrot précise que la facture se répartira entre les CFF et ses deux filiales.

Ces compositions seront livrées progressivement. Les premières circuleront sur le réseau régional de Suisse orientale puis du Valais à partir de décembre 2025 et les dernières seront disponibles en principe en 2034. Elles remplaceront plusieurs trains plus anciens, comme les rames Domino,

«Nous voulons unifier notre flotte et avons choisi une plateforme qui a fait ses preuves»

VINCENT DUCROT, CEO DES CFF

Nina, Flirt première génération ainsi que des trains-navettes accrochés à des locomotives. Les rames automotrices n'ont, elles, plus besoin de véhicule de traction.

Les nouveaux trains répondront aux exigences actuelles de la clientèle et de la législation sur l'accès des personnes handicapées: davantage de place pour les vélos, les poussettes, les chaises roulantes et les bagages, des prises électriques partout, une réception de téléphonie mobile améliorée. Les véhicules seront homologués pour l'Allemagne et l'Autriche et une option est prévue pour la France. ■