

Les CFF misent sur Siemens pour moderniser le rail sur l'Arc lémanique

TRANSPORTS Surprise ce vendredi à Berne. C'est le constructeur allemand qui a été choisi, au détriment de Stadler Rail, pour construire 116 nouveaux trains à deux étages, dont une vingtaine pour la région lémanique. Une acquisition qui doit permettre d'augmenter la capacité de la ligne Martigny-Annemasse

YAN PAUCHARD, BERNE

On s'attendait à un nouveau match entre le constructeur thurgovien Stadler Rail et le français Alstom Bombardier, qui s'étaient partagé toutes les grandes commandes de matériel ferroviaire de ces dernières années. Mais ce vendredi matin à Berne, au siège des CFF, c'est une petite surprise qu'a annoncé son directeur général, le Fribourgeois Vincent Ducrot. Car c'est finalement l'entreprise allemande Siemens Mobility qui livrera 116 nouvelles rames à deux étages, au détriment de Stadler

Rail, alors que le groupe Alstom n'a finalement pas participé à l'appel d'offres. Ces nouveaux trains sont destinés au trafic régional des deux grands pôles démographiques et économiques du pays que sont Zurich et l'Arc lémanique. Le contrat est d'importance, à hauteur de 2,1 milliards de francs.

Prises électriques pour tous

Pour les CFF, le choix de Siemens découle d'«une décision claire», selon les mots de Vincent Ducrot devant la presse. L'offre allemande s'est clairement démarquée sur plusieurs points importants, comme les coûts d'investissement, les charges d'exploitation (énergie, maintenance) et les critères de durabilité, l'exploitation de ces trains étant prévue pour quelque vingt-cinq ans. Sur les 116 trains, 95 sont prévus pour le RER zurichois, afin de remplacer des véhicules déployés au début des années 1990 et qui vont approcher les quarante ans de service. Les 21 autres sont

destinés à l'Arc lémanique et circuleront principalement sur la ligne du RE33 qui s'étire de Martigny à Annemasse. Ils pourront ponctuellement être utilisés sur le reste du réseau du RER Vaud.

Les nouvelles rames Siemens promettent un confort accru aux pendulaires, avec des prises électriques disponibles pour tous les passagers ou davantage d'espace pour entreposer bagages, vélos et poussettes. Chaque train comptera deux toilettes, dont une accessible aux personnes à mobilité réduite. Petits plus pour les titulaires d'un billet 1re classe, ils bénéficieront de sièges réglables. Les CFF insistent sur la capacité de ces trains de 150 mètres de long, qui disposent chacun de 540 places assises. Aux heures de pointe, ils rouleront en double traction, proposant donc plus de 1000 places, soit 45 de plus que les trains actuels (et 30% de plus de places debout).

Mais Vincent Ducrot est conscient que cette vingtaine de rames ne suffiront pas

à répondre aux besoins de capacité de l'axe Lausanne-Genève, une région où «le rail n'a pas pu suivre le rythme de la croissance de ces dernières années» d'après les conclusions du récent rapport Weidmann sur les transports. L'achat de nouveaux trains pour le Léman Express est ainsi en discussion; l'adjudication sera finalisée au printemps 2026. L'acquisition de trains à grande vitesse pour l'international, pouvant atteindre les 300 km/h, est également en cours. Le Fribourgeois rappelle que les CFF ont investi 14 milliards en vingt-cinq ans pour améliorer le matériel roulant.

Déception chez Stadler Rail

Les réactions à l'annonce ne se sont pas fait attendre, en particulier chez le grand perdant de l'opération, Stadler Rail. Dans un communiqué, son directeur général, Markus Bernsteiner, a fait part d'«une grande déception», pour lui et les 6000

employés de l'entreprise. Cette dernière souligne que, contrairement à Siemens, elle construit ses trains en Suisse, dans ses usines situées dans les cantons de Thurgovie et Saint-Gall, avec des composants fournis par plus de 200 PME à travers le pays. Pour sa part, le syndicat Unia a également exprimé son «incompréhension» devant le choix des CFF de confier un contrat aussi important à l'étranger.

Les trains Siemens seront en effet construits sur le site de Krefeld, près de Düsseldorf. Les CFF précisent que leur entretien sera par contre effectué en Suisse, dans leurs ateliers, notamment celui d'Aigle, dans le Chablais vaudois, qui sera construit dans les prochaines années. La production des rames commencera en 2028, pour un début de mise en circulation en 2031. En fonction des besoins et de l'évolution de la demande, le contrat avec la société allemande prévoit encore une option pour l'acquisition de 84 véhicules supplémentaires. ■