

Les Suisses veulent des trains fabriqués en Suisse

Sondage Tamedia Deux tiers des sondés s'opposent à la commande de 2 milliards que les CFF veulent octroyer à Siemens Mobility, alors que Stadler Rail était en course.

Florent Quiquerez

C'est une somme à 2,1 milliards qui fâche, soit le montant de la commande que les CFF promettent à Siemens Mobility. Cette division suisse du groupe allemand a fait la meilleure offre pour fabriquer les 116 nouvelles rames de train à deux étages. Là où ça coince, c'est que parmi les soumissionnaires figurait une entreprise thurgovienne – Stadler Rail – et qu'il se dit que la différence de prix entre les deux serait minime.

Qu'une ex-régie fédérale préfère un constructeur étranger plutôt que suisse, il n'en fallait pas plus pour que la polémique s'enflamme. Une indignation partagée par la population. Selon le sondage Tamedia (éditeur de ce contenu), seuls 28% des sondés soutiennent ce choix, contre 65% qui s'y opposent. Et que l'on regarde les sympathies partisanes, le niveau de formation ou le revenu, cette décision des CFF ne convainc nulle part.

Mais reprenons depuis le début. Le 7 novembre, les CFF dévoilent en conférence de presse que Siemens Mobility va construire les nouveaux trains régionaux. Ces derniers circuleront notamment sur l'axe Annemasse-Genève-Lausanne-Martigny et sur le réseau RER vaudois à l'horizon 2030. «C'est la meilleure offre qui l'a emporté», commente alors le directeur des CFF, Vincent Ducrot.

Reste que la pilule est amère pour Stadler Rail. Le fabricant se dit très déçu, notamment pour ses 6000 collaborateurs en Suisse. Les nouveaux trains seront en effet en grande partie construits en Allemagne.

Un tollé politique

Quelques jours plus tard, le tollé devient politique. «Attribuer ce contrat à Siemens plutôt qu'à Peter Spuhler (*ndlr: patron de Stadler Rail*). La Suisse va mal», critique l'ex-conseiller national Roger Köppel (UDC/ZH) sur X. «Faut-il être stupide pour ne pas passer commande à une entreprise suisse exemplaire comme Stadler à cause d'une différence de prix minime?» ajoute l'ancien président du Centre, Gerhard Pfister (Centre/ZG).

La grogne est partagée à gauche. «Cette décision des CFF



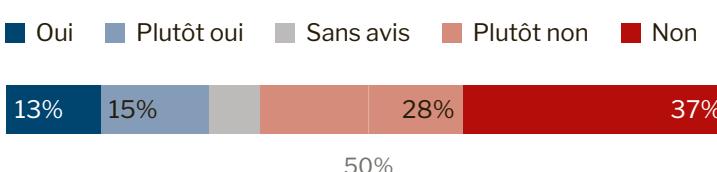
Document CFF/Siemens Mobility AG

Voici à quoi ressembleront les nouveaux trains CFF. Le contrat a été attribué à l'entreprise allemande Siemens.

Les Suisses veulent des trains fabriqués en Suisse

Soutenez-vous l'attribution du contrat des CFF à Siemens? ?

Réponses en pour-cent.



Sondage réalisé du 27 au 30 novembre 2025 auprès de 10'917 personnes de toute la Suisse (dont 3248 Romands). Marge d'erreur maximale du sous-groupe: ±3 points de pourcentage.

Graphique: Dhl; Source: sondage «20 minutes»/Tamedia en collaboration avec l'institut LeeWas

est déplorable», déclare ainsi Pierre-Yves Maillard (PS/VD). Le sénateur et président de l'USS estime qu'on aurait dû mettre dans la balance les places d'apprentissage, les emplois, les salaires plus élevés en Suisse ou encore la distance avec les sites de production.

La justice se mêle de l'affaire

L'affaire s'emballe. Le «Sonntags-Blick» révèle que Vincent Ducrot se déplace avec des gardes du corps, après avoir reçu des menaces de mort.

Après la politique, la justice s'en mêle. Le 27 novembre, un recours est déposé auprès du Tribunal administratif fédéral. «Même après une analyse approfondie des documents disponibles, Stadler ne peut pas comprendre les points d'évaluation et la décision d'attribution qui en résulte», estime le groupe.

Et de rappeler que «la différence de prix par rapport à l'offre retenue n'était que de 0,6%». Selon Stadler, son offre, «basée sur des trains à deux niveaux qui ont déjà fait leurs preuves en exploi-

tation commerciale quotidienne, a été sous-évaluée par rapport à un train qui n'existe que sur papier».

Le dernier épisode s'est joué le 28 novembre. Dans leur réponse, les CFF insistent sur le fait que l'adjudication s'est déroulée dans le respect des prescriptions légales. «La différence de prix mentionnée par Stadler Rail concerne uniquement les coûts d'investissement. L'offre de Siemens Mobility s'est toutefois avérée la plus performante au niveau des charges d'exploitation, comme les coûts pour l'énergie, les sillons ou la maintenance.»

Adjudication dans les règles

Contactée à la suite de ce sondage, l'entreprise précise que «la différence de prix entre les offres atteint ainsi des centaines de millions sur toute la durée de vie des trains, ce qui représente un coût moindre pour les contribuables».

Alors qu'une procédure judiciaire est en cours, l'ex-régie fédérale n'en dira pas beaucoup plus. «Les CFF comprennent la déception de certains face à l'adjudication des nouveaux trains à Siemens Mobility avec siège en Suisse». Mais ils insistent sur le fait que l'adjudication a été faite dans les règles. «Ce qui a abouti à une situation très claire dans le choix du soumissionnaire.»