

Communiqué de presse, le 12 mai 2010

Embargo : 14.00 h

---

Adjudication d'un grand marché par les CFF

## **Les CFF adjugent à Bombardier la construction de 59 rames à deux niveaux destinées au trafic grandes lignes**

**Les CFF lancent la plus importante commande de matériel roulant de leur histoire. L'objectif est d'améliorer encore l'offre ferroviaire destinée à leur clientèle. Les CFF confient à Bombardier Transportation Switzerland SA la réalisation de 59 nouvelles rames à deux niveaux destinées au trafic grandes lignes. Le marché porte sur un montant d'environ 1,9 milliard de francs. La décision a été prise au terme d'une procédure d'appel d'offres complexe, conforme aux accords internationaux et aux dispositions légales en vigueur en Suisse. Un projet s'est clairement détaché: Bombardier s'est distingué tant en matière de confort pour la clientèle que de rentabilité globale. Les nouveaux trains vont être introduits progressivement à partir de décembre 2013, d'abord en trafic InterCity sur les axes Saint-Gall–Zurich–Berne–Genève, Romanshorn–Zurich–Berne–Brigue et sous forme d'InterRegio entre Zurich et Lucerne. Dans un second temps, ces rames circuleront sur d'autres lignes dans toute la Suisse. Les CFF acquièrent 436 voitures entièrement climatisées offrant plus de 36 000 places assises. Cela leur permet d'augmenter la qualité de leur offre pour leur clientèle.**

En accord avec le Conseil d'administration des CFF, la Direction du groupe a décidé d'adjuger à Bombardier Transportation Switzerland SA le marché portant sur 59 nouvelles rames à deux niveaux destinées au trafic grandes lignes.

Trois fabricants de matériel roulant ont déposé une offre pour ce marché majeur: Bombardier, Siemens Suisse SA et Stadler Bussnang SA. Le projet retenu se détache clairement de ses concurrents pour ce qui concerne l'ensemble de ses critères principaux. En particulier, il convainc par le grand confort qu'il apporte à la clientèle et, d'une manière générale, par son important potentiel novateur. L'écart entre le projet retenu et les deux autres projets ne fait aucun doute.

Le projet Bombardier se distingue par les avantages suivants:

- Les véhicules de Bombardier disposent de l'habitacle le plus large et proposent par ailleurs un nombre maximal de places assises; les distances entre les places correspondent à celles de l'IC2000.
- Les nouveaux véhicules disposent de moteurs efficients d'un point de vue énergétique; ils permettent des économies d'énergie de l'ordre de 10%.
- Un concept de véhicules optimal avec des portes distribuées de manière équilibrée permettent des temps de battement optimaux.
- En ce qui concerne les coûts d'acquisition et de cycle de vie des nouveaux véhicules, Bombardier offre globalement les meilleures conditions.

Les nouvelles rames offrent d'autres avantages encore:

- Les rames InterCity disposent d'un grand restaurant et d'une voiture famille spacieuse.
- Les toilettes standard sont plus spacieuses et offrent au moins une table à langer par train.
- Toutes les places assises, tant en 1<sup>re</sup> qu'en 2<sup>e</sup> classe, disposent de prises électriques et d'un accès sans fil à Internet.
- En outre, les rames sont équipées d'un compartiment business permettant des entretiens d'affaires et offrant des espaces pour travailler dans le calme.
- Les rames disposent d'un système moderne d'information à la clientèle.
- Les véhicules sont munis d'affichages électroniques de la réservation des places.
- Pour la sécurité des voyageurs, les trains sont dotés de systèmes de vidéosurveillance et d'appel d'urgence.
- Les nouveaux véhicules sont équipés pour atténuer la pression. Il en résulte nettement moins d'ondes de pression auriculaire pour les voyageurs dans les longs tunnels et lors de croisements de trains.

«C'est Bombardier qui répond objectivement le mieux aux critères d'adjudication; il nous propose une rame très conviviale», a déclaré Andreas Meyer, Directeur général exécutif des CFF, face aux médias. «La modernité des rames et une offre améliorée présentent à notre clientèle un grand nombre d'avantages sensibles. En outre, grâce

à la compensation du dévers, nous allons pouvoir créer des réserves de temps de parcours supplémentaires. Cela améliorera la ponctualité; il y aura moins de correspondances rompues. C'est là une étape importante en vue de l'amélioration de notre offre», a poursuivi Andreas Meyer.

Le volume d'investissements, y compris prestations propres des CFF et coûts de développement, s'élève à 1,86 milliard de francs. Grâce à la concurrence de l'appel d'offres et à l'importante quantité achetée, il a été possible de réduire nettement l'enveloppe budgétaire prévue au départ (environ CHF 2,1 milliards).

Selon ses propres dires, Bombardier entend produire les nouvelles rames à deux niveaux sur deux sites en Suisse et en Allemagne: à Villeneuve (VD) et Görlitz.

Outre cette adjudication d'un marché portant sur 59 rames, les CFF assurent contractuellement des options portant sur plus de 100 trains supplémentaires.

La décision d'adjudication sera publiée le 14 mai 2010 sur [www.simap.ch](http://www.simap.ch). Le délai de recours de 20 jours courra à compter de cette date. Il est prévu que la signature du contrat aura lieu en juin.

### **120 000 nouvelles places assises d'ici à 2030**

En trafic grandes lignes, les CFF auront besoin de 120 000 nouvelles places assises au cours des vingt prochaines années. D'une part, il faut remplacer le matériel roulant ancien, non climatisé. D'autre part, les CFF accroissent de plus de 60 000 places assises les capacités du trafic grandes lignes, et répondent ainsi à la progression prévue de la demande. A l'heure actuelle, les CFF disposent d'un parc de véhicules mixte en trafic grandes lignes, constitué de rames à un et deux niveaux ainsi que de trains à caisses inclinables. Les véhicules à un seul niveau les plus anciens ont déjà plus de 40 ans. D'ici à 2030, les CFF investiront quelque 20 milliards de francs dans le renouvellement et la modernisation du matériel roulant. Ils devront générer eux-mêmes les moyens requis, dans le cadre de leurs activités opérationnelles.

En avril 2009, les CFF ont lancé le plus important appel d'offres de matériel roulant de leur histoire. Le marché porte sur 59 rames à deux niveaux grandes lignes, dont 50 compositions d'une longueur de 200 mètres et 9 compositions d'une longueur de 100 mètres. Les offres reçues ont été soumises à une procédure d'évaluation étendue tenant compte de manière systématique de la loi sur les marchés publics, de l'ordonnance y afférente (LMP, OMP) et des dispositions internationales en la matière. Les critères d'évaluation ont été publiés dans l'appel d'offres public.

Voici les critères évalués:

- Réponse au cahier des charges du projet (30%): meilleur taux de réponse à toutes les exigences techniques et pertinentes pour la clientèle (environ 2600).
- Rentabilité globale et respect du calendrier (30%): frais d'acquisition (28%) et de cycle de vie (42%), respect du calendrier (30%).
- Capacité à réaliser le contrat (20%): meilleure capacité à remplir les exigences contractuelles.
- Garanties (20%): utilisation des éléments standard CFF disponibles (20%), développement du processus de collaboration (20%), design (20%), innovation (20%) et conception du projet par le fournisseur (20%).

Selon les dispositions légales, la création de plus-value pour la Suisse n'est pas admise comme critère. Malgré ces impératifs contraignants, les CFF jouent un rôle essentiel de moteur de l'économie publique suisse. D'une part, les CFF sont le quatrième plus important employeur de Suisse; ils occupent 28 000 collaboratrices et collaborateurs. D'autre part, les CFF sont un mandant important pour l'économie suisse: en 2009, ils ont adjugé des marchés portant sur un montant de 3,5 milliards de francs suisses. 87% du volume de ces marchés a été adjugé à des entreprises de Suisse dans le cadre imparti par les dispositions régissant les marchés publics. Les CFF ont ainsi assuré, en 2009, suffisamment de travail pour garantir quelque 16 000 emplois à plein temps.

### **La compensation du dévers permet d'économiser plus d'un milliard de francs d'investissements d'infrastructure**

Afin qu'à l'avenir, notre clientèle arrive à destination plus rapidement et plus simplement, Lausanne et Saint-Gall doivent être érigés en «points nodaux complets» offrant des correspondances à l'heure et à la demi-heure dans l'horaire régulier. Pour ce faire, le temps de parcours entre Lausanne et Berne et entre Zurich et Saint-Gall doit être ramené en dessous d'une heure. La réduction visée du temps de parcours doit être réalisée grâce à des mesures d'infrastructure et à du matériel roulant neuf.

La technologie prévue pour les rames à deux niveaux permet, grâce à une compensation du dévers, de passer les courbes à une vitesse accrue au moyen d'une compensation allant jusqu'à deux degrés (l'angle d'inclinaison atteint huit degrés au maximum dans la technique de pendulation traditionnelle). La compensation du dévers permet des vitesses accrues dans les courbes, ce qui offre un gain de temps de parcours d'environ 10% sans que le confort des voyageurs n'en souffre.

Le système de compensation du dévers proposé coûte moins de 100 millions de francs pour les 59 trains commandés. Grâce à cette nouvelle technologie, il sera par ailleurs possible de renoncer à des travaux d'infrastructure chiffrés à plus d'un milliard de francs. Cela, sans oublier des gains de capacité et de stabilité sur tout le réseau, grâce aux réserves de temps de parcours évoquées précédemment.

L'idée de la compensation du dévers n'est d'ailleurs pas nouvelle. Des systèmes similaires sont déjà utilisés sur les trains Talgo (Espagne) et Shinkansen (Japon). Les CFF disposent eux aussi d'une solide expérience de la compensation du dévers. Les locomotives de type Re 460 (locomotive 2000) disposent d'une technique analogue.

Avec Bombardier, les CFF souhaitent équiper, cette année encore, une rame à deux niveaux de leur parc existant avec la technique de compensation du dévers à des fins de test. Dès 2012/2013, les deux premiers nouveaux trains avec compensation du dévers seront disponibles pour un processus d'homologation d'environ un an. Dès la fin 2013, les deux trains seront soumis à un test d'aptitude à l'exploitation d'une durée de deux ans, dans le cadre de l'horaire. Concernant la compensation du dévers, la décision définitive devrait être prise à la mi-2016. Dès cette année-là, la compensation du dévers devrait être installée sur toutes les nouvelles rames des CFF. Ces derniers entendent intégrer l'Office fédéral des transports (OFT) aux travaux d'évaluation. Si, contre toute attente, le test devait se solder par un échec, les rames pourront circuler de manière conventionnelle. Dans ce cas, le fabricant serait tenu de verser aux CFF une pénalité pouvant aller jusqu'à cent millions de francs.

### **Préparation de l'homologation pour l'Allemagne et l'Autriche**

Il a également été question de l'exigence, fixée par les CFF, de préparer les nouvelles rames à une exploitation possible en Allemagne et en Autriche. Les CFF s'assurent ainsi une souplesse d'utilisation maximale. Les coûts supplémentaires de préparation d'une homologation dans ces deux pays limitrophes s'élèvent à deux à trois millions de francs (caisses des wagons, hauteurs d'accès). Les CFF prévoient pour l'instant de faire homologuer trois trains (une composition IC de 200 mètres, une composition IR de 200 mètres et une composition IR de 100 mètres) en vue d'une utilisation internationale en Allemagne et en Autriche. Les coûts sont estimés à 10 millions de francs. Au besoin, toutes les compositions pourront être équipées dans un second temps.

### **Dans toute la Suisse dès 2013, par étapes**

La livraison des nouvelles rames à deux niveaux s'étendra de 2012 à la fin 2019. Après une période de préexploitation commerciale, il est prévu que les premiers vé-

hicules seront utilisés progressivement à partir du changement d'horaire 2013 comme InterCity entre Saint-Gall–Zurich–Berne–Genève, Romanshorn–Zurich–Berne–Brigue et comme InterRegio entre Zurich et Lucerne. D'autres compositions seront utilisées ultérieurement dans toute la Suisse.

Afin de pouvoir créer suffisamment de places assises en trafic grandes lignes avec les nouvelles rames à deux niveaux, des investissements d'infrastructure sont également nécessaires. Certains quais devront être allongés jusqu'à 400 mètres. En outre, des extensions du gabarit seront indispensables sur certains tronçons afin de permettre le passage de rames à deux niveaux.

*Avis à la rédaction:*

*Vous trouverez du matériel iconographique et des esquisses de types des nouvelles rames à deux niveaux sous [www.sbb.ch/foto](http://www.sbb.ch/foto).*