
Numéro de l'intervention: 106-2010
Type d'intervention: **Interpellation**

Déposée le: 09.06.2010

Déposée par: Wüthrich (Huttwil, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgente:

Date de la réponse: 17.11.2010
Numéro de l'ACE 1642
Direction: TTE

Acquisition de nouveaux trains par BLS: trop cher?



Lors d'une conférence de presse convoquée le 30 mars 2010, BLS a annoncé sa décision d'adjuger à Stadler Rail une commande de matériel roulant, la plus importante de son histoire puisqu'elle représente un volume de 493,7 millions de francs. Stadler Rail est la seule entreprise à avoir présenté une offre. Cette commande de matériel roulant pour le RER Berne est une bonne nouvelle, puisque les nouvelles rames à deux étages vont augmenter le nombre de places assises. Le canton de Berne étant l'actionnaire majoritaire de BLS, le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Pourquoi les nouvelles rames coûtent-elles deux fois plus cher que celles des CFF (environ 3 mio de plus par rame) ?
2. Le Conseil-exécutif ne pense-t-il pas qu'on aurait pu économiser en groupant les achats des CFF et de BLS ? A-t-on même envisagé cette option qui permettrait également d'économiser sur les frais d'entretien ? Pourquoi BLS a-t-il choisi de faire cavalier seul ?
3. Les trains de BLS peuvent-ils également circuler à l'étranger ?
4. Le Conseil-exécutif est-il favorable à un renforcement de la coopération entre les CFF et BLS pour minimiser les coûts ou bien le Conseil fédéral part-il du principe que les deux entreprises doivent se faire concurrence ?
5. Comment expliquer qu'une seule entreprise ait soumissionné ?
6. BLS va-t-il solliciter un cautionnement pour financer le matériel roulant comme les entreprises ferroviaires privées peuvent maintenant le faire en vertu de l'arrêté fédéral concernant un crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans les transports publics ? Va-t-il choisir l'option de la cession-bail (lease-and-leaseback) ou une autre forme de financement ?
7. Le canton de Berne, qui commande les prestations de transport régional, participe-t-il au financement de l'investissement ou verse-t-il des subventions à l'investissement ? Dans l'affirmative, quel montant a été investi ? Est-il prévu que le canton participe d'une manière ou d'une autre aux investissements de 350 millions de francs prévus en 2019 et de nouveau en 2025 ?

Réponse du Conseil-exécutif

Question 1 :

Le crédit de 493,7 millions de francs comprend les coûts du projet global d'acquisition de trains et de pièces détachées, les frais de projet internes de BLS, les frais de financement, les coûts de la mise en service des rames et de la formation du personnel (conducteurs de locomotives, personnel de train et d'atelier) ainsi que la constitution d'une réserve de projet.

A cela s'ajoutent également des équipements supplémentaires afin d'adapter les trains commandés aux normes les plus récentes en matière de protection contre l'incendie et de sécurité en cas de collision, ainsi qu'un système de freinage renforcé spécifiquement prescrit pour le tunnel projeté à Rosshäusern (vitesse maximale de 160 km/h avec une pente de 22 ‰).

Déduction faite des coûts supplémentaires pour les frais de projet internes et les équipements techniques, la différence de prix par rapport aux rames des CFF s'élève encore à environ 100 000 francs par train (0,6%) et est à mettre au compte du volume des marchés passés, celui des CFF étant trois fois plus élevé que celui de BLS. Pour un même produit, les conditions ne sont donc pas plus mauvaises pour BLS.

Question 2 :

Comme le montrent les chiffres mentionnés à la question 1, grouper les achats n'aurait permis de réaliser que des économies minimales. Une acquisition commune avec les CFF a fait l'objet d'intenses discussions. Cependant, pour des raisons juridiques relevant principalement du droit de la concurrence, elle a été considérée comme trop risquée et l'idée a été rejetée. Bien entendu, les techniciens des deux sociétés sont en pourparlers pour regrouper certaines activités afin de réduire les frais d'entretien. Les CFF et BLS ont tout à y gagner.

Question 3 :

Ni les rames RER des CFF, ni celles de BLS ne peuvent circuler à l'étranger. Leur circulation se limite à des périmètres clairement définis destinés au trafic régional dans les agglomérations suisses.

Question 4 :

Le Conseil-exécutif est favorable à toutes les mesures qui permettent de réduire les coûts. La coopération entre les CFF et BLS à différents niveaux en fait partie. Plus le coût au kilomètre est bas, plus l'offre qui peut être proposée avec les moyens à disposition est grande. Toutefois, la variété du paysage économique dans le domaine des transports publics est également importante aux yeux du canton, qui estime qu'elle est nécessaire aux innovations techniques et à l'économie.

Question 5 :

Les exigences posées au matériel roulant sont notamment influencées par l'horaire, qui a été calculé en fonction des caractéristiques de l'infrastructure CFF. Le matériel doit répondre à des exigences spécifiques en matière de vitesse maximale et de force de traction et présenter certaines particularités, notamment être approprié au gabarit suisse.

Les soumissionnaires étrangers tels que Siemens, Alstom ou Bombardier auraient dû développer des locomotives spéciales pour trains régionaux à deux étages, ce qui n'aurait pas valu la peine pour un marché aussi restreint que celui de la Suisse. Vu que l'adjudication prochaine d'autres marchés n'était pas prévue, ils ont préféré renoncer à déposer des offres.

Question 6 :

Etant donné qu'aucune décision n'a encore été prise concernant la réforme des chemins de fer 2, BLS doit pour le moment se tourner vers d'autres modes de financement. Après l'entrée en vigueur de la décision, il devrait être possible de demander un cautionnement de la Confédération. Une méthode de financement classique est cependant nécessaire au préalable. Aucune forme de crédit-bail n'est prévue.

Question 7 :

Les subventions à l'investissement dans le domaine des transports publics ne sont accordées qu'à des projets d'infrastructure et pas à des projets d'acquisition de matériel roulant. Les frais relatifs à ce matériel sont inclus dans le calcul des indemnités convenu chaque année – tous les deux ans à partir de 2012 – avec les entreprises de transport. Par le biais des indemnités qu'ils versent pour les offres qu'ils commandent, la Confédération et les cantons financent les transports publics régionaux et donc indirectement le matériel roulant.

Au Grand Conseil