

Audit transversal de l'acquisition de matériel roulant des chemins de fer

Office fédéral des transports, Chemins de fer fédéraux, Schweizerische Südostbahn AG et Transports Publics Neuchâtelois SA

L'essentiel en bref

En 2018, le Contrôle fédéral des finances (CDF) a examiné pour la première fois les acquisitions de matériel roulant. Entre 2006 et 2017, l'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé 36 de ces achats dans le secteur des voies à écartement normal du transport régional de voyageurs (TRV). L'entreprise Stadler Rail SA a livré son produit FLIRT (Automotrice innovante agile et légère pour trafics régionaux) pour les deux tiers de ces projets avec un volume de commandes d'environ 2 milliards de francs.

Une harmonisation technique du matériel roulant du TRV est nécessaire

L'OFT doit avoir approuvé les coûts subséquents des investissements dans l'offre du TRV pour que les entreprises de transport puissent les facturer aux cantons et à la Confédération. Il ne compare pas les offres du TRV avec les acquisitions de matériel roulant déjà approuvées. L'offre se rapportant aux prestations est soumise à des contrôles détaillés, dans lesquels sont compris les coûts des achats. Une approbation préalable des acquisitions n'est pas nécessaire, elle ne garantit pas le financement des coûts d'exploitation.

L'attelage mécanique du matériel roulant est certes harmonisé, mais il n'est pas opérationnel si les unités appareillées proviennent de fabricants différents. Les interfaces électroniques de contrôle ne sont pas standardisées, et changer de fournisseur de matériel roulant est compliqué pour les entreprises de transport. Le CDF recommande à l'OFT de rendre obligatoire la possibilité d'accoupler les unités multiples fournies par différents fabricants.

Coopération et standardisation – économies potentielles dans le transport régional de voyageurs

Entre 2002 et 2017, environ 145 unités multiples FLIRT en quatre parties ont été achetées par les entreprises de transport sélectionnées, le tout réparti en 19 commandes spécifiques (contrats de livraison du matériel et avenants). Les fabricants s'attendent à une économie d'échelle lors de commandes de plus de 50 unités multiples. Il manque toutefois au TRV un standard de qualité et une stratégie de flotte coordonnée dans le temps pour les entreprises de transport. Il est donc difficile de former des lots d'approvisionnement de taille plus économique. En outre, la qualité élevée de l'offre de transport du TRV (trains toutes les 30 minutes, grand nombre d'arrêts, exigences de ponctualité élevées) augmentent les coûts de toutes les entreprises de transport (par ex. doubles motorisations, construction légère, usure accrue des voies).

Le commanditaire ne peut pas identifier facilement quelles exigences relatives aux horaires engendrent quels coûts subséquents. L'offre de mobilité du TRV est en grande partie standardisée. La gestion globale de la flotte du TRV présente des possibilités d'économies en

matière d'investissement et de maintenance. Le CDF recommande à l'OFT d'examiner quelles mesures permettraient de réaliser de telles économies (par ex. d'un organe de coordination pour la stratégie de flotte concernant le matériel roulant du TRV au sein de l'OFT jusqu'à une entreprise spécialisée de matériel roulant).

Texte original en allemand