

## Communiqué de presse, le 19 février 2010

---

### Audit du réseau CFF

## **Les installations sont encore en bon état mais davantage de moyens seront nécessaires à l'avenir**

**Des représentants des CFF et de l'OFT ont informé les médias aujourd'hui sur l'état du réseau CFF et les besoins financiers pour son entretien futur. L'audit du réseau présenté par les CFF constitue la base de cette analyse. Les experts y parviennent à la conclusion que l'état actuel des installations est majoritairement bon. Cependant, à l'avenir, les CFF auront besoin de bien plus de moyens pour l'entretien et le renouvellement de leur réseau. Ainsi, le rapport parle de besoins en moyens financiers supplémentaires de 850 millions par année. Le besoin de rattrapage de 1,35 milliard de francs, qui s'est accumulé ces 15 dernières années, est compris dans ce montant.**

Examiner l'état des installations des CFF et les besoins futurs: tel était le mandat donné par les CFF en 2009 aux entreprises-conseil Roland Berger Strategy Consultants et Ernst Basler + Partner. L'Office fédéral des transports a accompagné le projet. Les 22 catégories d'installations de CFF infrastructure ont été examinées : des voies, aiguillages et lignes de contact jusqu'aux postes d'enclenchement et aux installations de sécurité en passant par les centrales électriques, les systèmes d'information à la clientèle ou encore les réservoirs.

Lors d'une conférence de presse à Berne, le directeur de l'Office fédéral des transports, Max Friedli, le directeur des CFF Andreas Meyer et le chef de CFF Infrastructure, Philippe Gauderon, ont présenté les conclusions du rapport ainsi que les besoins financiers qui en découlent pour les prochaines années.

« Dans l'ensemble, l'état du réseau est majoritairement bon » juge l'audit sur le réseau. L'état de plus de trois quarts des installations est bon ou moyen. Les installations qui tombent dans la catégorie « mauvais » doivent être remplacées dans les prochaines années. La nécessité d'agir tout de suite ne survient que dans les cas d'installations en état critique ; selon l'audit, il s'agit de cas isolés. Les CFF ont déjà planifié des mesures à ce sujet, pour une partie déjà réalisées.

Les besoins sont importants malgré le bon état des infrastructures. « A l'avenir, beaucoup plus de moyens seront nécessaires pour l'entretien de l'infrastructure » conclut l'audit sur le réseau. Entre 2010 et 2016, les coûts supplémentaires se monteront en moyenne à 850 millions de francs par année par rapport à la planification financière de CFF Infrastructure.

- le maintien du bon état actuel des infrastructures coûtera en moyenne 410 millions de francs de plus que prévu par année;
- la réduction du retard accumulé, de 1,35 milliard au total, grèvera les comptes de quelque 130 millions de francs par an;
- les coûts supplémentaires des nouvelles obligations légales régissant, par exemple, les tunnels, ou encore les coûts liés à la mise en œuvre de la Loi sur les handicapés se monteront à 150 millions de francs par année ;
- le trafic supplémentaire attendu entre 2010 et 2016 engendrera des coûts de 20 millions de francs de plus par année ;
- en outre, le traitement des défauts structurels nécessitera 140 millions de francs par année selon l'audit ; ils comprennent les adaptations des infrastructures publiques (quais, passages inférieurs, accès) aux flux de passagers ou encore les investissements pour garantir une redondance dans l'approvisionnement énergétique.

Des moyens financiers supplémentaires sont nécessaires en particulier pour la voie ferrée et pour les ponts. Tous les chiffres se placent dans une fourchette de +/- 10%. En 2009, les coûts à la charge des CFF pour l'entretien des infrastructures se sont élevés à 1,48 milliard de francs.

### **Le trafic supplémentaire accélère le processus de vieillissement**

Le rapport d'experts cite le trafic supplémentaire et sa croissance à long terme comme raison principale du retard accumulé ainsi que des besoins supplémentaires prévus. Ainsi, la charge sur le réseau a augmenté de 47 pour cent depuis 1995 et de 17 pour cent pour la seule période de 2002 à 2009. Une plus forte charge sur le réseau raccourcit fortement la durée de vie des installations, en particulier celle de la voie ferrée. De plus, l'augmentation du trafic restreint les activités de chantier en raison des intervalles toujours plus courts entre les trains, ce qui se traduit par des lots de travaux plus petits mais plus chers. Une seconde raison expliquant les besoins supplémentaires réside dans les coûts des travaux : ils ont fortement augmenté en ce qui concerne la voie ferrée (par exemple, le renouvellement du

ballast et des rails a augmenté de 17 pour cent pour la seule période de 2006 à 2008). Or, les recettes provenant de la Confédération et les recettes liées à l'utilisation des sillons sont restées à peu près au même niveau au cours des 15 dernières années.

Malgré le trafic supplémentaire et le vieillissement accru des installations, les moyens financiers sont restés au même niveau, et il faut encore y ajouter le renchérissement. A budget CFF égal, ces facteurs ont conduit à moins de maintien de la substance. C'est pourquoi le besoin en moyens financiers augmente de façon apparemment bondissante.

### **Réaliser les potentiels d'économies internes**

Philippe Gauderon, chef de CFF Infrastructure, a souligné que les CFF apporteraient leur contribution à la couverture du manque de moyens financiers et qu'ils augmentaient constamment leur productivité : « Au début de l'année, nous avons initialisé un programme visant la suppression de 300 à 350 postes administratifs dans la division Infrastructure, ce qui se traduit par des économies annuelles de 60 millions de francs ». De plus, les standards seront encore améliorés et les processus simplifiés afin d'obtenir des économies supplémentaires. Le rapport d'expert estime ici le potentiel d'économies annuelles à environ 100 millions de francs.

Andreas Meyer, directeur général exécutif des CFF, a clairement exprimé que « sur un réseau très fortement chargé, aucune concession ne sera faite au détriment de la sécurité et de la qualité. CFF et Confédération partagent la même conviction à ce sujet ». Outre la réalisation des potentiels d'économies internes, les CFF doivent poursuivre une priorisation conséquente de leurs projets. « Afin de disposer à l'avenir des moyens financiers permettant de disposer d'une infrastructure CFF performante et de qualité irréprochable, nous ne pouvons pas éviter l'augmentation des moyens financiers publics en faveur de l'infrastructure dans le cadre de la convention de prestations entre la Confédération et les CFF », a poursuivi Andreas Meyer.

Au cas où une participation des utilisateurs s'avérerait nécessaire, elle devrait être mise en place de manière modérée, afin de ne pas influencer les parts modales au détriment des transports publics en Suisse. Andreas Meyer a également esquissé les conséquences auxquelles on devrait s'attendre, si le maintien de la substance de l'infrastructure n'augmentait pas et si le retard accumulé n'était pas comblé le plus rapidement possible: « Les conséquences en seraient des interruptions

d'exploitation, davantage de tronçons de ralentissement, et finalement des retards pour nos clients ». Il a également rappelé que, comme convenu dans le cadre de la convention de prestations, des moyens financiers sont prévus pour stabiliser l'horaire et supprimer de toute urgence les goulets d'étranglement, comme par exemple la mise en service de trains à deux niveaux sur l'axe Lausanne-Valais, la réalisation du Gateway Limmattal pour le trafic combiné ou l'amélioration de la capacité à l'est de Berne en y réduisant l'intervalle entre les trains.

### **Retard accumulé: 1,35 milliard de francs au cours des 15 dernières années**

Selon l'audit de réseau, le retard accumulé au cours des 15 dernières années dans le maintien de la substance s'élève à 1,35 milliard de francs – et concerne avant tout les catégories d'installations Voie ferrée, Installations électriques, Réseaux hydrauliques et Courant de traction. Cela correspond à 1,8 pour cent de la valeur de remplacement de l'ensemble des installations. Ou, en d'autres termes : en quinze ans, un retard d'entretien de la substance de neuf mois a été accumulé. Le rapport d'audit de réseau constate à ce sujet : « Ce faible pourcentage de la valeur de remplacement démontre que la substance du réseau n'a été que très peu touchée jusqu'à maintenant ».

Le besoin de rattrapage continuera de croître ces prochaines années. Même si l'on mettait maintenant davantage de moyens pour le maintien de la substance, selon les recommandations du rapport d'experts, le besoin de rattrapage continuera de croître, pour atteindre environ 2,25 milliards de francs en 2012, puis baisser seulement ensuite. Ceci en raison du fait que les investissements nécessaires selon le déroulement de la planification et les capacités de construction nécessaires ne pourront être effectués dans une large mesure que dès 2013. Si les moyens supplémentaires venaient au contraire à manquer, le besoin de rattrapage atteindrait plus de 4 milliards de francs d'ici 2016.

En septembre 2009, un rapport intermédiaire de l'audit externe faisait état d'un besoin de rattrapage d'environ 1 milliard de francs. Dans une seconde phase, l'audit a démontré un besoin de rattrapage plus important dans le domaine Voie ferrée. Cela est dû au fait que l'usure de ce type d'installations fortement utilisées s'est avéré plus importante que lors de la première estimation.

*Avis aux rédactions: le rapport d'audit du réseau qui a été présenté à la conférence de presse peut être commandé à l'adresse [press@sbb.ch](mailto:press@sbb.ch).*