



Référence : BAV-052.1-21/13

## Fiche info

Date : 28 juin 2023

---

# Développement des contributions fédérales pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires

Au cours des dix dernières années, la Confédération a augmenté substantiellement ses contributions à l'exploitation et au maintien de la qualité (ci-après maintenance) des infrastructures ferroviaires. Elle répond ainsi aux besoins des entreprises ferroviaires et à leurs capacités de mettre en œuvre les mesures.

Période	Plafond de dépenses Confédération
2013-2016	10,9 milliards de francs*
2017-2020	13,2 milliards de francs
2021-2024	14,4 milliards de francs
2025-2028	15,1 milliards de francs

\* sans contributions cantonales (avant la création du fonds d'infrastructure ferroviaire)

En francs constants, les moyens pour la maintenance des infrastructures (hors exploitation) ont augmenté de 16 % entre 2016 et 2022. Si l'on considère uniquement les CFF, ces moyens ont augmenté de 10 % entre 2016 et 2022 en chiffres corrigés du renchérissement, et de 30 % par rapport à 2013.

Avec le plafond de dépenses proposé pour les années 2025 à 2028, la Confédération stabilise les fonds destinés à la maintenance des infrastructures à un niveau élevé. Par conséquent, des ressources suffisantes étaient et restent à disposition pour entretenir le réseau ferroviaire suisse de manière appropriée. Sur la base des informations fournies par les chemins de fer dans les rapports 2022 sur l'état du réseau, ce dernier peut être qualifié de suffisant à bon en Suisse.

Le 21 juin 2023, le Contrôle fédéral des finances (CDF) a publié un [rapport](#) sur le pilotage de la maintenance des infrastructures. Il en ressort que les CFF font valoir un retard dans ce domaine et donc un besoin financier supplémentaire qui en découle.

Du point de vue de l'Office fédéral des transports (OFT), le besoin de rattrapage indiqué par les CFF doit être justifié plus précisément. Comme l'OFT l'a expliqué dans sa prise de position dans le rapport du CDF, il est prêt à intégrer un éventuel retard en matière de maintenance des infrastructures dans sa planification financière si celui-ci est documenté et étayé par des projets concrets et réalisables (par ex. renouvellement de la superstructure sur le tronçon de A à B, planifié pour la date X).

Ces dernières années, le problème concernant l'ampleur de la maintenance des infrastructures résidait entre autres dans le fait que certains chemins de fer ne parvenaient pas à réaliser entièrement les volumes annoncés en raison d'un manque de ressources et de créneaux pour les travaux et non pas en premier lieu faute de moyens financiers suffisants.

**Pour tous renseignements complémentaires :**

Office fédéral des transports

Information

Tél. 058 462 36 43

[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)