



Audit du potentiel d'économies lié à des fermetures partielles ou totales lors de travaux d'entretien ferroviaire

Audit auprès de l'Office fédéral des transports, de BLS Netz AG, de la Südostbahn (Chemins de fer du Sud-Est) et des Chemins de fer fédéraux

L'essentiel en bref

---

Avec les conventions de prestations pour la période 2017–2020, la Confédération met à la disposition des gestionnaires d'infrastructure (GI) près de 13,2 milliards de francs pour le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire. Les GI sont chargés d'assurer une exploitation et une maintenance efficaces de ladite infrastructure. Sur la base notamment de la loi sur les subventions, la Confédération attend des GI qu'ils utilisent les ressources fournies de manière économe. En lien avec ce principe, les GI sont tenus de baisser les coûts au moyen de stratégies d'entretien adaptées (p. ex. fermetures de tronçons au lieu d'un entretien «en cours d'exploitation»).

Dans ce contexte, le Contrôle fédéral des finances (CDF) a souhaité connaître le potentiel d'économies que représente le regroupement de projets ou de mesures (afin d'utiliser les synergies), avec une fermeture totale des voies. Le CDF a analysé trois exemples de regroupements, réalisés et calculés respectivement par BLS Netz AG, la Südostbahn AG et les Chemins de fer fédéraux (CFF). Les coûts effectifs de ces trois regroupements ont avoisiné les 44 millions de francs.

### **Une évolution des regroupements difficile à saisir**

Deux des trois regroupements ont permis des économies de l'ordre de 10 %. Le troisième s'est accompagné de surcoûts d'environ 15 %, néanmoins justifiables (p. ex. aspects techniques, adjudications désavantageuses, imprévus, imprécisions dans la planification). Tous regroupements confondus, l'utilisation optimisée des machines de construction des voies a constitué le principal levier à l'origine des économies.

Préalablement aux regroupements, tous les GI ont analysé les différents types d'intervalles possibles (intervalle diurne de 8 heures, intervalle nocturne de 8 heures, fermeture totale). Ce n'est toutefois pas toujours la solution financière la plus avantageuse qui a été retenue. La décision en faveur d'une fermeture totale s'est basée d'une part sur des considérations qualitatives (tronçon à une seule voie, qualité de la construction, sécurité, acceptation, p. ex.) et d'autre part sur la nécessité pour les GI d'acquiescer de l'expérience avec ce type d'instrument.

### **Il convient d'observer l'impact du regroupement avec fermeture totale**

Les trois regroupements avec fermeture totale montrent qu'ils ne sont pas automatiquement synonymes d'économies. Les GI optimisent continuellement leur planification des intervalles, l'objectif étant d'améliorer leur effet sur l'entretien des voies ferrées. Le CDF estime que l'Office fédéral des transports (OFT), en tant qu'autorité de surveillance, devrait suivre systématiquement les regroupements. Sur la base de ces résultats et en collaboration avec les chemins de fer, l'utilisation économe de cet instrument devrait être améliorée.

**Texte original en allemand**