

Communiqué de presse, le 13 juin 2016

Entretien de l'infrastructure ferroviaire

La branche des transports publics unie autour des défis de maintenance du réseau ferroviaire

L'offre de transport par le rail pour les voyageurs et les marchandises se densifie et le réseau s'en trouve davantage sollicité. Cependant, l'enveloppe budgétaire pour entretenir et renouveler les installations ferroviaires reste limitée. Les entreprises de la branche doivent donc développer une stratégie efficace d'entretien pour élever le volume d'entretien et de renouvellement tout en réduisant les coûts. Le principe de base est d'augmenter les interventions préventives pour allonger la durée de vie des infrastructures et d'accroître la productivité des travaux.

L'infrastructure ferroviaire est de plus en plus sollicitée. Les trains circulent plus fréquemment, plus rapidement, avec plus de voyageurs. De plus, longtemps, le développement du réseau a eu la priorité sur son entretien. Depuis quelques années, la tendance s'est inversée. Cependant, il faudra encore de nombreuses années pour rattraper l'accumulation du retard dans la maintenance. Actuellement, les analyses montrent que la sécurité est assurée sur tous les réseaux ferroviaires.

Cependant, les travaux de maintenance doivent encore s'intensifier pour assurer de façon durable la bonne qualité des équipements. Cela est indispensable pour garantir la sécurité des clients et la stabilité de l'horaire dans un contexte où le matériel roulant plus rapide, la densification du trafic et l'augmentation du nombre de passagers usent le réseau plus rapidement. Les gestionnaires d'infrastructure doivent donc relever le défi suivant : effectuer plus d'entretien sur un réseau plus étendu et plus sollicité avec un budget limité.

Les nouvelles mesures d'entretien prévoient notamment d'accroître le volume de soins préventifs, comme le bourrage du ballast et le meulage des rails, pour allonger

la durée de vie des installations et ainsi faire baisser à long terme les coûts de maintenance du réseau.

Une telle approche est réalisable grâce aux 13,2 milliards que la Confédération prévoit d'allouer à l'ensemble des entreprises suisses gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de leurs réseaux entre 2017 et 2020. L'Office fédéral des transports (OFT) a négocié une convention avec chacun des gestionnaires d'infrastructure à ce sujet. Globalement, l'OFT octroie 15% d'augmentation de fonds pour accroître le volume des prestations d'entretien. Le Parlement fédéral validera l'enveloppe financière cet automne.

De leur côté, les entreprises ferroviaires s'engagent à faire preuve de toujours plus d'efficacité dans la gestion des travaux d'entretien. Les CFF, par exemple, avaient jusqu'à maintenant systématiquement privilégié les travaux de nuit pour permettre aux trains de circuler durant la journée. Ce procédé plus long et plus coûteux laissera place, plus régulièrement, à des interruptions complètes de la circulation durant la journée allant de quelques jours à plusieurs semaines pour permettre des interventions plus compactes, mieux coordonnées et moins onéreuses. Durant ces interruptions, les CFF proposeront aux voyageurs des offres de substitution.

Les Transports publics fribourgeois (TPF) privilégient également des interruptions de trafic de longue durée, hors période scolaire afin d'intervenir sur l'infrastructure. L'expérience a été menée avec succès l'été dernier sur la ligne Fribourg-Morat-Anet. En sept semaines, des travaux conséquents ont pu être réalisés sur la voie et les installations de sécurité, avec à la clé la mise en service de la gare de Belfaux-Village, première gare entièrement compatible avec la Loi fédérale sur les personnes handicapées (LHand). Un scénario identique est prévu pour l'été 2016 sur la ligne Palézieux-Châtel-St-Denis. Pour les TPF, le besoin de financement supplémentaire pour le rattrapage en matière d'entretien est le double des sommes actuellement allouées.

Au sein de la branche, une coopération active et des outils communs d'analyse permettent d'évaluer les besoins en termes d'entretien et ainsi de créer des synergies pour rationaliser l'achat ou la location de matériel, par exemple.

Le réseau ferroviaire suisse est l'un des plus sollicités au monde. Pour en garantir la qualité, la sécurité et la fiabilité, il doit être parfaitement entretenu, tout en maîtrisant les coûts.

Conventions sur les prestation 2017 - 2020 :

L'Office fédéral des transports (OFT) et les gestionnaires d'infrastructure se sont mis d'accord sur une enveloppe financière de 13,232 milliards de francs pour la convention de prestations pour l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire couvrant la période de 2017 à 2020.

Ce montant est supérieur de 15% à celui de la convention 2013–2016. Cette augmentation s'explique par la nécessité d'assurer un volume d'entretien plus important à titre préventif, ainsi que par la croissance du trafic et l'extension des installations.

Cet accord sera soumis pour validation au Parlement fédéral cet automne. Ce dernier se prononcera avant la fin de cette année 2016.

Les représentants de la branche des transports publics, conscients de la sollicitation accrue du réseau ferroviaire et des besoins de rattrapage d'entretien, soutiennent la proposition de l'OFT.