



Audit de la planification et du pilotage des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Office fédéral des transports

L'essentiel en bref

L'Office fédéral des transports (OFT) planifie actuellement l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Lors de l'audit du Contrôle fédéral des finances (CDF), deux variantes sont à l'étude pour l'étape d'aménagement 2030/35 (EA 2030/35). Dans son message prévu fin 2018, le Conseil fédéral proposera au Parlement des investissements de 7 milliards de francs d'ici 2030 ou de 12 milliards d'ici 2035.

Le 9 février 2014, le peuple suisse a accepté le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Se fondant sur cette décision, l'OFT est, depuis le 1^{er} janvier 2016, le responsable du processus de la planification et de la commande de l'infrastructure ferroviaire. Avant le FAIF, les Chemins de fer fédéraux (CFF) assumaient de facto cette fonction. Cette inversion des rôles constitue un changement de paradigme. Autre nouveauté, les différents types de trafic, à savoir le trafic grandes lignes (TGL), le trafic régional voyageurs (TRV) et le trafic marchandises (TM) ainsi que les entreprises de transport ferroviaire (ETF), sont mis sur un pied d'égalité.

Le processus de planification des étapes d'aménagement est compréhensible, le choix des modules est toutefois peu concret

Les aménagements de l'infrastructure prévus pour l'EA 2030/35 sont planifiés en fonction de la demande. À cet effet l'OFT a défini un processus de planification qui se décline en onze phases de travail (PT). Comme il y a plus de demandes d'aménagements (modules) que ce que peut financer le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), il faut sélectionner les modules les plus efficaces. La méthode prévue à cette fin s'appuie sur les indicateurs de durabilité reconnus pour les projets d'infrastructure ferroviaire (NIBA). Jusqu'au classement des modules par ordre de priorité, la méthode d'évaluation est claire. Concernant la sélection des modules issue du premier niveau de priorité, la démarche apparaît moins concrète, ce qui accroît, entre autres, le risque d'influence (politique). Dans ce cas, l'OFT sera appelé à justifier la sélection des modules à tout moment.

Les CFF élaborent leur propre variante d'entreprise

La planification de l'EA 2030/35 se concentre sur les aspects politico-économiques et non pas sur la perspective entrepreneuriale des CFF. Or les CFF doivent être dirigés selon des critères de gestion d'entreprise. C'est pourquoi ils ont décidé en 2016, en concertation avec les représentants du propriétaire, à savoir l'Administration fédérale des finances (AFF) et le Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (SG-DETEC), d'élaborer leur propre variante d'entreprise en plus du processus ordinaire de planification. Avec cette variante toutefois, le risque existe que le résultat commun de la planification de toutes les parties prenantes soit remis en question au mauvais moment. Le SG-DETEC dirige l'OFT tout en étant représentant du propriétaire des CFF. Dans ce double rôle, il doit s'assurer que l'OFT et les CFF pourront assumer leurs tâches respectives sans influence négative mutuelle.

Texte original en allemand