

12.038

Message

relatif au financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) et à la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2013 à 2016

du 2 mars 2012

Messieurs les Présidents,
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons les projets d'acte suivants en vous proposant de les adopter:

- arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016;
- arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2013 à 2016;
- arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

2 mars 2012

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Eveline Widmer-Schlumpf
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

Condensé

Le Conseil fédéral fixe dans le présent message les objectifs du développement de l'infrastructure ferroviaire des CFF et des chemins de fer privés, financée ou cofinancée par la Confédération, et les moyens financiers alloués à cet effet pour les années 2013 à 2016.

En concluant la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux pour les années 2013 à 2016 (CP 13–16), la cinquième depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer de 1999, la Confédération et les CFF conviennent des objectifs à atteindre et des moyens financiers alloués par la Confédération à cet effet pour l'exploitation, l'entretien et la maintenance de l'infrastructure des CFF, de même que pour quelques extensions mineures.

Le financement des chemins de fer privés (autres entreprises ferroviaires concessionnaires) a été largement aligné sur celui des CFF en 2011. Le présent message fixe dès lors également des objectifs et un crédit d'engagement pour leur infrastructure pour les années 2013 à 2016. Après une phase transitoire qui s'était traduite par des conventions sur les prestations (CP) biennales, c'est la première fois que des CP de quatre ans sont conclues avec les chemins de fer privés.

Les objectifs assignés aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire n'ont que très peu évolué par rapport à la période 2011 à 2012.

Pour équilibrer les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et pour financer les investissements – en donnant la priorité absolue au maintien de la substance – la Confédération fournit la somme totale de 9449 millions de francs pour la période 2013 à 2016, dont 6624 millions de francs pour l'infrastructure des CFF et 2825 millions de francs pour celle des chemins de fer privés. L'essentiel de cette somme est formé de contributions d'investissement (83 % pour les CFF et 78 % pour les chemins de fer privés). Etant donné que les lignes des chemins de fer privés, à l'exception de BLS Netz SA, comptent peu de trafic longues distances et que, partant, les recettes moyennes du prix du sillon y sont plus faibles, la part des indemnités d'exploitation est plus élevée que pour l'infrastructure des CFF.

Le plafond de dépenses et le crédit d'engagement sont rehaussés en parallèle à l'adaptation du prix du sillon; aussi les gestionnaires de l'infrastructure disposeront-ils de fonds en nette hausse à compter de 2013 par rapport aux années 2010 à 2012. De plus, en générant des gains d'efficacité, ils contribueront à faire baisser les besoins en fonds, ce qui permettra de financer les besoins accrus du maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire. Destinés à financer ces besoins supplémentaires dans le compte financier de la Confédération, le relèvement du plafond de dépenses pour l'infrastructure des CFF et celui du crédit d'engagement pour l'infrastructure des chemins de fer privés sont à compenser par une réduction correspondante de l'alimentation du fonds servant au financement des projets d'infrastructure des transports publics (fonds FTP). Sur la période 2013 à 2016,

cette réduction se montera à 650 millions de francs. Selon les simulations actuelles, ceci n'aura pas de répercussion sur les projets FTP en cours.

La priorité de la Confédération au niveau des CP demeure le maintien de la substance. Les moyens disponibles pour les investissements d'extension ne pourront dès lors pas être augmentés davantage. Tout relèvement supplémentaire du plafond des dépenses et du crédit d'engagement à des fins d'investissements d'extension complémentaires au débit du fonds FTP entraînerait un report de grands projets ferroviaires. C'est pourquoi le Conseil fédéral s'y oppose.

Table des matières

Condensé	3740
1 Grandes lignes du message	3744
1.1 Contexte	3744
1.2 Contenu du message	3744
1.2.1 Structure	3744
1.2.2 Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire	3745
1.2.3 Controlling du financement de l'infrastructure	3748
1.2.3.1 Processus de controlling	3748
1.2.3.2 Financement de CFF Infrastructure	3751
1.2.3.3 Financement de l'infrastructure des chemins de fer privés	3751
1.3 Objectifs pour l'infrastructure ferroviaire 2013 à 2016	3751
1.3.1 Garantie d'un niveau de sécurité élevé	3752
1.3.2 Garantie de la capacité du réseau	3753
1.3.3 Utilisation optimale des capacités disponibles	3754
1.3.4 Amélioration de l'interopérabilité	3754
1.3.5 Accroissement de la productivité	3756
1.4 Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2013–2016	3756
1.4.1 Pilotage des CFF par la Confédération	3756
1.4.2 Contenu de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2013 à 2016	3758
1.4.3 Besoin de fonds pour CFF Infrastructure 2013 à 2016	3759
1.4.3.1 Besoin de fonds pour l'exploitation et l'entretien	3761
1.4.3.2 Besoin de fonds liés aux extensions	3763
1.4.4 Evolution des besoins de fonds par rapport à la CP 11–12	3764
1.4.5 Financement des prestations commandées	3765
1.5 Conventions sur les prestations pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2013 à 2016	3766
1.5.1 Poursuite du modèle de financement 2011–2012	3766
1.5.2 Convention sur les prestations 2013 à 2016 standard	3766
1.5.3 Coordination avec les cantons et les chemins de fer privés	3767
1.5.4 Pilotage par objectifs	3768
1.5.5 Besoin de fonds	3768
1.5.6 Financement	3772
1.5.7 Comparaison besoin de fonds – ressources disponibles	3774
1.6 Consultation des cantons	3775
1.6.1 Résultat de l'audition	3776
2 Commentaires des arrêtés fédéraux	3776
2.1 Arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016	3776
2.2 Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2013 à 2016	3777

2.3 Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016	3777
3 Conséquences	3777
3.1 Conséquences pour la Confédération	3777
3.2 Conséquences pour les cantons et les communes	3778
3.3 Conséquences pour l'économie	3779
3.4 Conséquences sur la politique régionale	3779
3.5 Autres conséquences	3779
4 Programme de la législation	3779
5 Aspects juridiques	3780
5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois	3780
5.2 Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse	3780
5.3 Forme de l'acte à adopter	3780
5.4 Assujettissement au frein aux dépenses	3781
5.5 Respect des principes de la loi sur les subventions	3781
6 Liste des abréviations des chemins de fer privés	3782
 Annexes	
1 Rapport des CFF sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour la période 2011–2012	3783
2 Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016	3803
3 Modèle de convention sur les prestations entre la Confédération suisse, le/les canton/s de [...] et le gestionnaire d'infrastructure [XXX SA] pour la période 2013 à 2016	3825
Arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016 (Projet)	3843
Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2013 à 2016 (Projet)	3845
Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016 (Projet)	3847

Message

1 **Grandes lignes du message**

1.1 **Contexte**

L'exploitation fiable et sûre de l'infrastructure ferroviaire suisse est une condition importante du développement économique du pays. Le maintien en bon état des infrastructures existantes (maintien de la substance) et leur adaptation aux besoins du trafic voyageurs et marchandises exigent une contribution financière importante de la part des pouvoirs publics.

Dans le présent message, le Conseil fédéral fixe les objectifs du développement de l'infrastructure ferroviaire des CFF et des autres entreprises de transport concessionnaires (chemins de fer privés), financée ou cofinancée par la Confédération. En même temps, il propose aux Chambres fédérales de se prononcer sur les deux points suivants:

- l'approbation des objectifs fixés pour les CFF dans la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2013 à 2016 (CP 13–16);
- l'allocation des moyens financiers requis pour atteindre les objectifs 2013 à 2016 (plafond de dépenses pour l'infrastructure des CFF, crédit d'engagement pour l'infrastructure des chemins de fer privés).

1.2 **Contenu du message**

1.2.1 **Structure**

Le présent message est divisé en cinq chapitres principaux.

A titre d'entrée en matière, les principes régissant le financement de l'infrastructure ferroviaire (ch. 1.2.2) et le processus de controlling (ch. 1.2.3) sont présentés.

Une deuxième partie (ch. 1.3) explique plus en détail les objectifs imposés à l'exploitation et au développement de l'infrastructure ferroviaire suisse, qui influencent la priorisation des investissements.

Le plan de gestion spécifique aux CFF, le contenu de la CP 13–16 et les besoins financiers sont exposés au chiffre 1.4. Enfin, les besoins de fonds annoncés par les gestionnaires des chemins de fer privés font l'objet du chiffre 1.5.

1.2.2 **Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire**

Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

A l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer au 1^{er} janvier 1999, toutes les entreprises ferroviaires ont été obligées de séparer, sur les plans comptable et organisationnel, le transport de voyageurs et de marchandises d'une part et l'infrastructure indemnisée de l'autre, et de tenir des comptes par secteur.

Le prix du sillon, instrument de financement pour l'infrastructure

Le secteur de l'infrastructure perçoit une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure. Le prix du sillon, puisque c'est de lui qu'il s'agit, est composé d'un prix de base déterminé à partir des coûts marginaux standardisés (les coûts usuels d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes) et d'une contribution de couverture aux frais fixes de l'infrastructure. Le prix de base varie en fonction de plusieurs facteurs liés à la demande, tels que l'heure et la qualité du sillon emprunté. Les prix sont définis par le Conseil fédéral dans l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)¹ et par l'Office fédéral des transports (OFT) dans les dispositions d'exécution du 7 juin 1999 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (DE-OARF)². Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent uniquement fixer eux-mêmes le prix des prestations complémentaires (en vertu de l'art. 22 OARF).

Les conditions-cadre actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique des transports, notamment le transfert sur le rail du trafic marchandises transalpin et la desserte de base dans le transport des voyageurs, les prix ne peuvent toutefois être augmentés que modérément. Dans le cadre de la révision partielle de l'OARF³ adoptée en 2011, le Conseil fédéral a décidé d'adapter les prix du sillon à compter de l'année 2013. Cette mesure est principalement motivée par deux raisons. D'une part, il a été constaté qu'il manquait 200 millions de francs de recettes générées par le prix de base pour assurer la couverture des coûts marginaux, requise par l'art. 9b, al. 3, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)⁴. D'autre part, cette mesure s'inscrit dans la droite ligne du concept de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le FAIF est subordonné à une augmentation des prix des sillons, de manière à ce que la clientèle contribue davantage au financement de l'infrastructure ferroviaire.

Compte tenu de la demande croissante observée au niveau du transport de voyageurs longues distances et des recettes ainsi escomptées, il est prévu de porter la contribution de couverture pour le trafic longues distances des CFF de 12 à 13 % des produits du transport à compter du 1^{er} janvier 2013. Les recettes du prix du sillon perçues par les gestionnaires de l'infrastructure (CFF, BLS Netz SA et Turbo) augmentent en conséquence sur les lignes concernées, ce qui réduit les coûts non couverts à indemniser. En transport régional des voyageurs commandé (TRV), la

1 RS 742.122

2 RS 742.122.4

3 RO 2011 4331

4 RS 742.101

contribution de couverture s'élèvera à 8 % des produits de transport (contre 13 % jusqu'ici) à compter du 1^{er} janvier 2013.

En 2010, les recettes du prix du sillon couvraient 41 % des dépenses d'exploitation, si l'on excepte les prestations propres pour le compte des investissements et les amortissements. Avec les recettes annexes, le taux de couverture des frais (hors prestations propres et amortissements) atteint 68 %. La marge de variation entre les entreprises s'étend de 9 % (entreprises ferroviaires de transport exclusif de marchandises) à 83 % (chemins de fer de banlieue); chez les CFF, le taux est de 73 %. L'augmentation des prix du sillon qui entrera en vigueur en 2013 haussera le taux de couverture des frais de 41 % à 48 %.

Commande de prestations d'infrastructure

Comme une infrastructure ferroviaire sûre et performante constitue un avantage de poids pour la place économique suisse et qu'elle contribue donc de façon substantielle à la prospérité du pays, la Confédération commande aux CFF l'exploitation, la maintenance et l'extension de l'infrastructure ferroviaire, et se joint aux cantons pour les commander aux autres entreprises ferroviaires concessionnaires.

Les fonds convenus pour une période de commande sont versés aux gestionnaires de l'infrastructure sous forme d'indemnités d'exploitation et de contributions d'investissement et prélevés sur le compte financier de la Confédération. L'indemnité d'exploitation se calcule d'après les prévisions de coûts non couverts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur la base des planifications à moyen terme des entreprises.

Les entreprises ferroviaires reçoivent les fonds nécessaires aux investissements pour le maintien de la substance des installations existantes et à l'adaptation de ces dernières à l'état de la technique et aux exigences du trafic⁵ (par ex. densification du bloc, prolongements de quais, tronçons à double voie) par deux canaux qui proviennent également du budget ordinaire. D'une part, les coûts d'amortissement planifiés leur sont indemnisés via un paiement ad hoc à fonds perdu. D'autre part, ils bénéficient de prêts sans intérêts, conditionnellement remboursables, pour les besoins d'investissement supplémentaires. En principe, les prêts restent dans l'entreprise pour une durée illimitée et ne doivent être remboursés que si les installations financées à ce titre ne servent plus à l'exploitation ferroviaire ou si le volume d'investissement est plus faible que la somme des amortissements. Ils sont donc assimilables à des fonds propres.

Développement des instruments de financement

Chez CFF Infrastructure, les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement – définies d'après la planification et le plan d'investissement à moyen terme – sont fixées depuis 1999 dans une convention sur les prestations quadriennale. Pour les années 2011 et 2012, toutefois, une convention sur les prestations de deux ans a été conclue à titre de solution transitoire pour l'harmonisation avec la législature. Depuis 2011, le financement des autres entreprises ferroviaires concessionnaires (chemins de fer privés) est également assuré conjointement avec les cantons au moyen de conventions sur les prestations (CP) pluriannuelles. Celles-

⁵ Cf. art. 3, al. 3, LCFF et art. 51, al. 2, LCdF

ci courent sur la même période que la convention sur les prestations conclue entre la Confédération et les CFF.

La construction et l'exploitation des usines électriques produisant le courant ferroviaire et des lignes de transport d'électricité ne font pas partie de l'infrastructure indemnisée. Ces installations ne doivent pas générer de coûts non couverts. Les investissements et les charges d'exploitation doivent donc être autofinancés au moyen du prix du courant. Afin de garantir une alimentation en courant fiable et efficace, la Confédération a, dans la convention sur les prestations pour les années 2011 et 2012 (CP 11–12), chargé les CFF de planifier, de construire, d'exploiter et d'entretenir, à l'échelle nationale, le réseau d'alimentation en courant de traction 132 kV/16,7 Hz du réseau à voie normale.

Financements spéciaux

Le financement ordinaire de l'infrastructure (financement de l'exploitation et du maintien de la substance) est assuré par les ressources des finances fédérales proposées par le présent message, alors que les investissements d'extension font en règle générale l'objet de financements spéciaux. Du point de vue de la Confédération, ceux-ci se concentrent actuellement sur le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP) et sur le fonds d'infrastructure, lequel finance les investissements de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic d'agglomération.

Le plafond de dépenses pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite dans les transports publics constitue une autre source de financement pour l'infrastructure ferroviaire⁶. Les contributions issues de cette source de financement disponible jusqu'en 2023 sont toutefois réservées à l'adaptation anticipée d'installations, c'est-à-dire à des mesures concernant des gares et des arrêts qui, sans cela, n'auraient pas à être rénovés avant 2023. Les contributions allouées pour des objets, par exemple pour des relèvements partiels de quais, permettent de financer les mesures les plus économiques requises en application de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)⁷. Si, dans des cas particuliers, la solution minimale s'avérait globalement non économique ou si elle réduisait considérablement la capacité d'une gare (par ex. restrictions dans l'emploi du matériel roulant ou obstacles aux flux des voyageurs), l'OFT pourrait autoriser la réalisation de mesures complémentaires (par ex. relèvement complet du bord du quai) avec des ressources issues du financement ordinaire.

Les transformations de gares à exécuter d'ici à 2023 dans le cadre des programmes de renouvellement «normaux», telles que des adaptations pour atteindre le niveau de capacité ou de sécurité requis, sont exclues des financements spéciaux LHand. Ces coûts doivent être intégralement couverts par des ressources du financement ordinaire.

Nouveau modèle de financement (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF)

Le 6 septembre 2010, l'Association transports et environnement (ATE) a déposé son initiative populaire «Pour les transports publics» munie de quelque 140 000 signatures valables. S'il rejette cette initiative, le Conseil fédéral reconnaît toutefois la nécessité de pérenniser le financement de l'infrastructure ferroviaire et oppose donc

⁶ FF 2003 7407

⁷ RS 151.3

à l'initiative populaire, sous la forme d'un contre-projet direct, le projet FAIF. Il a soumis au Parlement le message ad hoc le 18 janvier 2012⁸.

Le projet FAIF vise à réorganiser le financement de l'infrastructure ferroviaire. A travers lui, les avantages d'un financement par le biais d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) seraient élargis à l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire. D'une durée illimitée, le FIF garantit les fonds fédéraux nécessaires à l'exploitation, au maintien de la substance et à l'aménagement du réseau ferroviaire.

L'exploitation et le maintien de la substance, de même que quelques extensions de moindre importance à réaliser dans le cadre de projets de renouvellement, devraient continuer à être financés via les CP pluriannuelles. Celles pour la période 2013 à 2016 seront conclues sur les mêmes bases que les CP 11–12. Pour permettre la transition vers le nouveau modèle de financement, le plus grand nombre possible d'extensions financées via les CP seront achevées durant la période des CP 13–16.

1.2.3 Controlling du financement de l'infrastructure

1.2.3.1 Processus de controlling

La LCdF définit au chapitre 6 les principes, les conditions, l'offre de prestations et la procédure de commande ainsi que la répartition du financement de l'infrastructure entre la Confédération et les cantons. Les dispositions relatives au financement de l'infrastructure sont concrétisées dans l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF)⁹. L'OCFIF harmonise dans une large mesure les instruments de financement de l'infrastructure des chemins de fer privés et des CFF (CP pluriannuelles), en les basant sur une méthode uniformisée de controlling.

Notion de controlling

Le verbe «to control» est communément traduit par «contrôler». Or la notion recouvre un sens bien plus étendu en anglais puisque son dérivé «controlling» peut se définir par «maîtrise, régulation, pilotage, réglementation de processus».

Son acception est également très large en ce qui concerne la gestion de l'administration. D'après l'art. 21 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration¹⁰, le controlling est un instrument de direction qui, à tous les échelons, permet de suivre le déroulement des travaux de façon à atteindre les objectifs, c'est-à-dire une méthode complète de direction et de pilotage.

Le processus de controlling du financement de l'infrastructure ferroviaire défini à l'art. 13 de l'OCFIF se base également sur la notion de controlling au sens large. Le controlling est le pilotage par objectifs et incitations de l'ensemble du processus de commande de l'offre de prestation.

L'art. 1 de la loi du 6 octobre 1990 sur les subventions (LSu)¹¹ dispose que les aides financières et indemnités de la Confédération ne peuvent entre autres être allouées que lorsqu'elles atteignent leur but de manière économique et efficace. Le control-

⁸ FF 2012 1371

⁹ RS 742.120

¹⁰ RS 172.010.1

¹¹ RS 616.1

ling du financement de l'infrastructure se concentre donc tant sur la réalisation des objectifs (effectivité) que sur la rentabilité de celle-ci (efficience).

Processus de controlling du financement de l'infrastructure

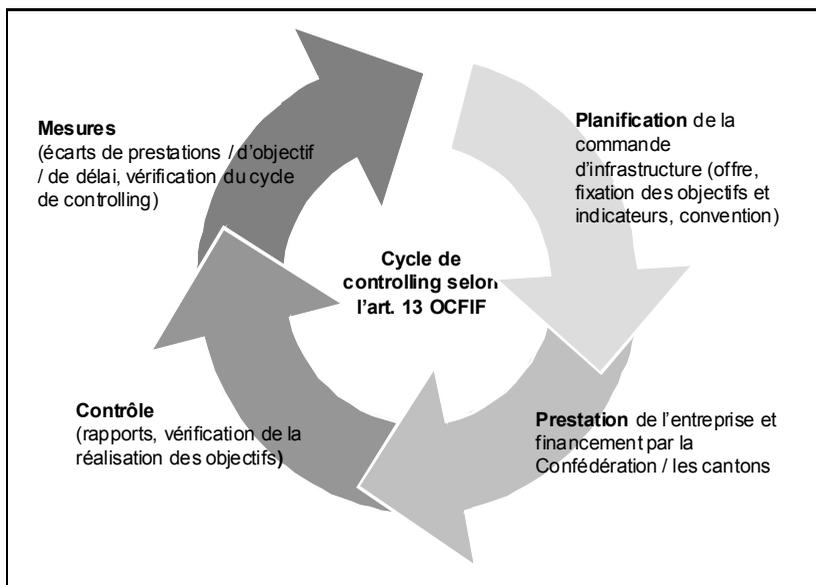
Le processus de controlling au sens de l'art. 13 OCFIF est un cycle régulateur fermé, dirigé par l'OFT, commanditaire. Les cantons sont consultés pour les lignes commandées collectivement.

La méthode de controlling de l'OFT régit l'ensemble du processus de commande de prestations, et notamment:

- la planification de la commande d'infrastructure et la convention de financement,
- l'établissement de rapports sur les prestations par les entreprises ferroviaires,
- la vérification de la prestation et de la réalisation des objectifs et
- la prise de mesures en cas d'écarts.

Figure 1

Cycle de controlling du financement de l'infrastructure



Le circuit fermé de controlling doit garantir que les résultats du controlling de la commande d'infrastructure d'une période soient pris en compte pour la suivante et que la gestion soit adaptée si nécessaire.

La commande d'infrastructure est projetée d'après la planification financière de la Confédération ou des cantons et d'après les offres contraignantes des entreprises ferroviaires (art. 15 OCFIF). Le dossier d'offre à remettre comprend le descriptif de l'offre de prestation, la planification à moyen terme, le plan d'investissement, les

indicateurs de mesure des prestations calculés d'après la planification à moyen terme et, le cas échéant, des justifications pour les écarts par rapport aux planifications antérieures (art. 19 OCFIF). La planification à moyen terme doit répondre à des exigences décrites dans l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC)¹².

La qualité de la planification à moyen terme des entreprises joue un rôle prépondérant car les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement ne peuvent être modifiées a posteriori pendant la durée d'une convention sur les prestations (par exemple du fait de recettes du prix du sillon revues à la baisse suite à une diminution de la demande ou des revenus dans le trafic voyageurs). En règle générale, la fixation définitive des indemnités d'exploitation et des contributions d'investissement pour une période pluriannuelle incite les entreprises à utiliser les fonds disponibles de manière aussi efficace que possible et à améliorer leur productivité. Les entreprises versent leurs bénéfices éventuels à la réserve spéciale selon l'art. 67 LCdF et sont libres de les affecter l'année suivante à des mesures d'entretien ou à des investissements supplémentaires dans l'infrastructure. A cet égard, l'instrument de financement confère une flexibilité suffisante aux gestionnaires de l'infrastructure.

La planification au sens large comprend aussi l'harmonisation du développement des transports et de l'infrastructure. Pour ce faire, des rencontres régionales de coordination avec les commanditaires de prestations d'infrastructure et de transport et les entreprises de chemin de fer impliquées (entreprises de transports et gestionnaires de l'infrastructure) sont régulièrement organisées sous la direction de l'OFT.

Le résultat de la planification est une convention de financement (art. 20 OCFIF), sur la base de laquelle les entreprises ferroviaires fournissent les prestations commandées. Cette convention s'appelle désormais aussi «convention sur les prestations» chez les chemins de fer privés. Cette nouvelle appellation met en évidence le fait que le controlling du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés repose sur les mêmes principes et instruments. Les entreprises axent leurs opérations sur les objectifs qualitatifs et quantitatifs prescrits. Elles sont responsables de la réalisation de ces derniers. Cela implique aussi qu'elles fixent des priorités dans leur planification des investissements en fonction des objectifs convenus. Les objectifs et les indicateurs sont définis sur une base uniforme pour toutes les entreprises ferroviaires, ce qui permet d'optimiser le pilotage du processus général de financement de l'infrastructure ferroviaire par la Confédération, et de comparer les entreprises entre elles.

Les entreprises rendent compte régulièrement, comme le prescrit l'art. 22 OCFIF, c'est-à-dire au moins une fois par semestre et par écrit, de la réalisation des objectifs prescrits et de l'état d'avancement des projets d'investissement convenus. L'établissement de rapports se limite à des déclarations majeures pertinentes pour la direction et suit autant que possible le rythme des rapports et de la gestion de l'entreprise. Les rapports sont complétés par un échange d'informations régulier entre commanditaire et entreprise ferroviaire.

L'art. 22, al. 1, OCFIF, confère également à l'OFT, pour l'exécution de ses tâches, un droit de regard sur les documents et les données du secteur Infrastructure des entreprises ferroviaires. L'OFT peut avoir à prendre des mesures au sens de la LSu

¹² RS 742.221

et de la LCdF, au cas où des fonds fédéraux seraient détournés de leur affectation ou employés de manière non économique, et doit par ailleurs exercer son activité de surveillance de la sécurité, qui est entièrement séparée du controlling financier.

Les rapports des entreprises sont évalués par l'OFT dans le cadre de ses vérifications, qui portent notamment sur la réalisation des objectifs qualitatifs et quantitatifs prescrits dans la convention et qui prennent la forme d'une comparaison entre valeurs-cibles et valeurs effectives. L'OFT analyse les variations, formule des recommandations d'adaptation et fixe au besoin des mesures correctives.

Conformément à l'art. 22, al. 4, OCFIF, l'OFT peut ordonner des mesures en cas de non-fourriture des prestations commandées, d'échec dans la réalisation des objectifs prescrits ou de non-respect de délais. Il est également habilité à recouvrer des prestations financières.

1.2.3.2 Financement de CFF Infrastructure

Depuis 1999, l'exploitation et le maintien de la substance des CFF sont financés via des CP pluriannuelles. En vertu de l'art. 49, al. 3, LCdF, la Confédération finance seule l'infrastructure d'importance nationale. Selon l'art. 3, al. 4, de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF)¹³, les investissements et prestations des CFF ne répondant pas aux critères de l'art. 3, al. 3, LCFF, peuvent faire l'objet d'un cofinancement par des tiers (cantons, notamment). Le système de la convention d'objectifs a globalement fait ses preuves et a été étendu en 2011 au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés.

1.2.3.3 Financement de l'infrastructure des chemins de fer privés

D'annuel, le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés est devenu pluriannuel en 2011. Après une phase transitoire marquée par des CP de deux ans, l'alignement sur le système de financement de l'infrastructure des CFF sera complet à compter de 2013 avec la conclusion de CP de quatre ans. A l'exception des lignes d'importance nationale, les prestations sont commandées en commun par la Confédération et les cantons.

1.3 Objectifs pour l'infrastructure ferroviaire 2013 à 2016

Pour la Confédération, l'objectif premier est de maîtriser de manière performante et écologique les besoins croissants de mobilité. A partir de là, elle estime que l'objectif global des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire suisse doit être le suivant:

¹³ RS 742.31

- Assurer une exploitation sûre, fiable, performante et répondant aux exigences des transports des voyageurs et des marchandises, et garantir le maintien de la substance.

De cet objectif global découlent plusieurs objectifs individuels que nous allons mettre en lumière ci-après. A noter que l'infrastructure ferroviaire ne peut être une fin en soi; elle doit s'ajuster de manière optimale au trafic qui emprunte son réseau.

En commandant l'exploitation et le maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire suisse pour les années 2013 à 2016, la Confédération lie concrètement ses attentes aux objectifs suivants:

- garantir un niveau de sécurité élevé;
- assurer la capacité du réseau;
- utiliser de manière optimale les capacités disponibles;
- améliorer l'interopérabilité;
- accroître la productivité.

1.3.1 Garantie d'un niveau de sécurité élevé

Le Conseil fédéral attend des gestionnaires de l'infrastructure qu'ils garantissent un haut niveau de sécurité pour le trafic ferroviaire suisse. Ce niveau de sécurité doit être optimisé par des mesures adaptées en tenant compte de la viabilité économique et financière, du potentiel de mise en danger, des normes techniques et des prescriptions de sécurité. Il s'agit notamment d'atteindre les objectifs suivants:

- haute protection contre les collisions de trains et les déraillements;
- sécurité au travail élevée pour le personnel;
- mise des tunnels ferroviaires au dernier état de la technique en termes de sécurité dans le cadre des programmes de maintien de la substance;
- achèvement des programmes d'assainissement des passages à niveau, de sorte que tous les passages à niveau respectent la législation à fin 2014 (soit conformément au délai fixé par la loi);
- garantie d'un niveau de sécurité élevé pour les accès aux quais et le stationnement sur les quais par des aménagements et de nouvelles constructions¹⁴;
- réduction des risques relatifs aux sites contaminés et aux accidents majeurs de manière à les ramener au niveau des prescriptions légales.

Les entreprises sont en outre tenues de disposer d'un système de gestion de la qualité et de la sécurité (SGS). A cet égard, les gestionnaires de l'infrastructure se conforment aux prescriptions relatives au SGS de la directive européenne sur la

¹⁴ La mise en œuvre de mesures compensatoires et d'assainissement des installations aux fins de sécurisation des quais est à coordonner entre les gestionnaires de l'infrastructure et l'OFT à compter de 2013. Les bases légales en la matière résident dans les dispositions d'exécution de l'OCF ad art. 21, DE 21.2, ch. 5.

sécurité ferroviaire (2004/49/CE)¹⁵. Dans le cadre de ses activités de surveillance de la sécurité, l'OFT examine la capacité de fonctionnement du SGS dans la pratique. Dans le cas d'importants projets de construction touchant au réseau de courant ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure élaborent en outre des concepts de protection.

1.3.2 Garantie de la capacité du réseau

Sans perdre de vue les critères de rentabilité, les gestionnaires de l'infrastructure prennent des mesures de nature à garantir une capacité aussi élevée que possible du réseau. En la matière, ces mesures tendent principalement vers les objectifs suivants:

- dimensionnement optimal du réseau;
- accessibilité des trains;
- disponibilité aussi haute que possible du réseau.

Les installations d'infrastructure, et notamment celles qui permettent l'accès aux trains, doivent être dimensionnées conformément aux attentes des clients, à savoir les entreprises de transport ferroviaire (ETF) opérant dans le transport de voyageurs et de marchandises. A cet effet, les gestionnaires de l'infrastructure associent les ETF circulant régulièrement sur leur réseau à leur planification de dimensionnement et ce, de manière régulière et sans discrimination. Les gestionnaires de l'infrastructure assument une responsabilité particulière en ce qui concerne la prise en compte des besoins du transport de marchandises dans la mesure où les futurs développements de l'offre dans ce domaine sont plus difficilement prévisibles en raison de l'horizon de planification plutôt court des ETF et du libre accès au marché.

L'une des tâches des gestionnaires de l'infrastructure consiste à vérifier le dimensionnement des installations d'accès aux trains, que ce soit en transport des voyageurs ou des marchandises, et leur adéquation aux besoins. A cet égard, il est particulièrement important de garantir l'accessibilité des trains conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés.

Outre le dimensionnement adapté des installations, une haute disponibilité du réseau influe de manière décisive sur la capacité du réseau. Il incombe donc aux gestionnaires de l'infrastructure de veiller à ce que la qualité des installations d'infrastructure permette une haute disponibilité des installations et un écoulement du trafic aussi stable que possible. Malgré l'augmentation du taux d'utilisation du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure ont en outre la mission de limiter à un niveau admissible les effets des incidents sur le déroulement de l'exploitation. De plus, ils doivent s'attacher à annoncer dans les délais prévus toute restriction de la disponibilité, telles

¹⁵ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, JO L 164 du 30.4.2004; modifiée en dernier lieu par la directive 2009/149/CE de la Commission du 27 nov. 2009, JO L 313 du 28.11.2009, p. 65.)

que les fermetures de tronçon rendues nécessaires par des travaux. A défaut, le surcoût inhérent aux transports de remplacement ou aux déviations est à la charge du gestionnaire de l'infrastructure concerné¹⁶.

1.3.3 Utilisation optimale des capacités disponibles

La Confédération subordonne son engagement dans le financement de l'exploitation de l'infrastructure et des investissements à l'exigence que les capacités des tronçons et des nœuds du réseau ferroviaire soient utilisées de manière optimale. Dans cette optique, l'élaboration d'un horaire annuel et la commercialisation des sillons revêtent une grande importance.

L'art. 9a LCDF oblige les entreprises ferroviaires à accorder un accès non discriminatoire à l'infrastructure. L'attribution des sillons disponibles aux ETF constitue un processus important pour la mise en œuvre de cette disposition juridique. Les gestionnaires de l'infrastructure s'attachent donc à assurer une attribution optimale des sillons aux entreprises intéressées ou à fournir au service d'attribution des sillons les informations nécessaires à une attribution optimale des capacités. Il ressort du dialogue avec les services spécialisés de la Commission européenne que le modèle d'un service d'attribution des sillons sous forme d'institution de droit public, tel que proposé par le Conseil fédéral lors de la consultation relative à la 2^e partie de la réforme des chemins de fer 2, ne suffirait pas dans l'optique d'une transposition de la directive européenne concernée, et ce notamment du fait des compétences qu'il est prévu d'accorder à ce service. Le DETEC a par conséquent chargé un groupe d'experts d'examiner le remodelage du service d'attribution des sillons ou le développement organisationnel et juridique de l'infrastructure et du transport. Ce groupe d'experts livrera en 2012 une analyse approfondie dont les conclusions serviront à rédiger un projet à mettre en consultation.

Les gestionnaires de l'infrastructure améliorent par ailleurs la transparence quant à l'utilisation effective de l'infrastructure pour les utilisateurs potentiels en publiant sur Internet les paramètres techniques importants des installations infrastructurelles et leur taux d'utilisation en fonction de l'horaire du réseau.

1.3.4 Amélioration de l'interopérabilité

Dans le cadre de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2, la Suisse reprend les prescriptions de l'UE sur l'interopérabilité (cf. message du 20 octobre 2010¹⁷). L'interopérabilité crée les conditions nécessaires au renforcement de la compétitivité du rail par rapport à la route et elle simplifie les échanges de marchandises avec notre principal partenaire commercial, l'Union européenne. Elle permet aussi d'acheminer le trafic de transit sur l'axe nord-sud par la voie ferroviaire et la plus directe. La Suisse, qui axe sa politique sur le transfert et sur la coordination des transports, ne peut qu'être intéressée par un système ferroviaire harmonisé et interopérable en Europe.

¹⁶ Les bases légales sont fournies par l'art. 11b OARF

¹⁷ FF 2011 857

L'application concrète des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) contenues dans les directives sur l'interopérabilité se traduit par l'harmonisation des équipements de sécurité et de communication. Dans le cadre de leurs programmes de renouvellement et d'aménagement, les entreprises s'emploient à renforcer l'interopérabilité avec les infrastructures d'autres gestionnaires, en Suisse comme à l'étranger, et à optimiser l'intercirculation.

Une migration est prépondérante pour l'interopérabilité: les dispositifs d'arrêt automatique (SIGNUM/ZUB) doivent céder la place au système de contrôle-commande ETCS standardisé au plan européen. C'est pourquoi les dispositifs d'arrêt automatique SIGNUM et ZUB 121 sont remplacés par les dispositifs EuroZUB, EuroSignum et ETCS Level 1 Limited Supervision. La stratégie élaborée par l'OFT prévoit dans un premier temps d'introduire l'ETCS Level 1 Limited Supervision sur le réseau à voie normale (à l'exception des tronçons à crémaillère et des lignes équipées de l'ETCS Level 2). La migration doit être menée à terme d'ici à fin 2015 pour les axes nord-sud et d'ici à fin 2017 pour le reste du réseau à voie normale.

En Suisse, l'ETCS Level 2 (L2) est appliqué depuis 2007 avec une très grande fiabilité sur le nouveau tronçon RAIL 2000 Mattstetten–Rothrist et sur la ligne de base du Loetschberg. Les accès aux tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri (Pollegio Nord–Castione Nord, Brunnen–Altdorf-Rynächt) sont également équipés de l'ETCS L2. A compter de 2025, l'ETCS L2 sera successivement étendu à l'ensemble du réseau à voie normale. Dans le cadre de la première application de l'ETCS L2 aux lignes conventionnelles, l'ETCS L2 sera installé sur la ligne Lausanne (sauf nœud) – Simplon et mis en exploitation par étapes à partir de 2015. CFF Infrastructure élabore, en sa qualité de gestionnaire du système ETCS, un plan de migration vers l'ETCS L2.

En ce qui concerne les chemins de fer à voie étroite, on vise également une certaine uniformité des équipements de sécurité. Il s'agit moins de faciliter l'exploitation quotidienne que de diminuer les coûts des équipements et de simplifier les échanges de véhicules entre les réseaux, notamment s'il s'agit de véhicules spécialisés dans la construction et l'entretien de l'infrastructure.

Afin d'améliorer la communication entre les services d'intervention des gestionnaires de l'infrastructure, les autorités et les organisations de secours et de sécurité, les entreprises équiperont leurs tunnels conformément aux prescriptions de la directive de l'OFT relative aux exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants (Office fédéral des transports, 10 août 2009) de manière à permettre la propagation du signal des réseaux cantonaux POLYCOM.

D'autres objectifs ou prestations de gestion de système spécifiques à l'entreprise sont définis dans la CP:

- CFF Infrastructure est, en tant que gestionnaire du système ETCS, responsable de l'harmonisation technique et opérationnelle entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire et veille à l'acquisition et à la préservation du savoir-faire nécessaire à cet effet.
- CFF Infrastructure exploite et développe le réseau suisse GSM-R.
- D'autres objectifs propres à l'entreprise sont, le cas échéant, définis séparément.

1.3.5 Accroissement de la productivité

En tant que commanditaire, la Confédération attend des entreprises qu'elles atteignent les objectifs convenus de la manière la plus efficace possible, c'est-à-dire à un coût minimal. Au vu du taux croissant d'utilisation du réseau et de l'extension de l'infrastructure, il n'est pas réaliste de réduire les charges d'exploitation et d'entretien et les coûts de renouvellement. Le but est donc plutôt d'accroître la productivité pour ce qui est de l'exploitation et de l'entretien, c'est à dire de réduire les coûts par unité de prestation (train-kilomètre ou tonne brute par kilomètre, par exemple). Il s'agit en outre de faire baisser ou du moins de stabiliser à un faible niveau les coûts unitaires, notamment pour ce qui est du renouvellement des voies.

Cela implique également que les gestionnaires de l'infrastructure étudient dans tous les domaines sécuritaires (sûreté, sécurité) des mesures moins coûteuses sur le long terme et les mettent en œuvre sans hypothéquer le haut niveau global de sécurité.

En renforçant la productivité de l'exploitation et du maintien de la substance, les gestionnaires de l'infrastructure accroissent l'efficacité des subventions accordées par les commanditaires.

La Confédération attend par ailleurs des gestionnaires de l'infrastructure qu'ils contribuent à une utilisation durable et efficace des ressources afin notamment de renforcer le rendement énergétique et de réduire les atteintes à l'environnement.

Les entreprises font preuve de transparence envers les commanditaires en établissant des comptes séparés pour le secteur Infrastructure et pour chaque ligne et nœud de leur réseau.

De plus, le Conseil fédéral attend d'elles qu'elles exploitent l'infrastructure de manière à optimiser l'utilisation de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse. Les gestionnaires de l'infrastructure recherchent ainsi les collaborations afin de mutualiser leurs acquisitions de matériel, leurs contrats d'entretien et leurs achats d'énergie.

1.4 Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2013–2016

1.4.1 Pilotage des CFF par la Confédération

Le Parlement définit les conditions-cadre

Avec la réforme des chemins de fer et la fondation des CFF en tant que société anonyme de droit public, le Parlement a créé en 1999 une nouvelle organisation. En vertu de l'art. 8 LCFF, il lui appartient d'approuver la CP et l'arrêté sur le plafond de dépenses de CFF Infrastructure.

Le Conseil fédéral dirige les opérations en tant qu'actionnaire unique

Se fondant sur la CP, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques des CFF (stratégie du propriétaire) et assume les compétences de l'assemblée générale des actionnaires des CFF, notamment l'approbation du budget et des comptes de l'entreprise. Il élit aussi le conseil d'administration. Il a confié la défense des intérêts de l'actionnaire au Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et au Département des finances (DFF). Les CFF

dressent une fois par an, à l'attention du DETEC et de l'AFF, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre des objectifs prescrits dans la stratégie du propriétaire. Ces rapports sont analysés, discutés avec l'entreprise, puis soumis au Conseil fédéral pour évaluation. Le Conseil fédéral, à son tour, informe les commissions de gestion ainsi que les commissions des finances et des transports du Parlement par un rapport sur la réalisation des objectifs stratégiques du propriétaire par les CFF.

Le conseil d'administration dirige en prescrivant des objectifs stratégiques

Le conseil d'administration des CFF est responsable de la gestion stratégique de l'entreprise. Celle-ci comprend la mise en œuvre de la convention sur les prestations approuvée par le Parlement et la réalisation des objectifs stratégiques des CFF (stratégie du propriétaire) élaborés tous les quatre ans par le Conseil fédéral.

L'OFT pilote l'entreprise par le biais de la commande des prestations

Indépendamment de sa responsabilité d'actionnaire unique des CFF (rôle de propriétaire), la Confédération – comme pour toutes les autres entreprises de chemin de fer – agit en tant que commanditaire des prestations d'infrastructure (rôle de commanditaire). Conformément à l'art. 13 OCFIF, l'OFT est responsable du controlling du financement de l'infrastructure. Pour la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, la commande d'infrastructure repose sur l'art. 49 LCdF, par analogie à celle en vigueur pour les chemins de fer privés (cf. ch. 1.2.3.3). En vertu de l'al. 3 de cet article, la Confédération finance à elle seule des tronçons d'importance nationale. Comme exposé au ch. 1.2.3, l'OFT contrôle le financement de l'infrastructure par le biais d'objectifs stratégiques. Il revient aux CFF seuls de décider des mesures opérationnelles à prendre pour parvenir aux objectifs. Les CFF sont donc aussi responsables des conséquences d'objectifs manqués. Se fondant sur la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs¹⁸ et sur l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs¹⁹, la Confédération commande aussi aux CFF les prestations de trafic régional et les finance avec les cantons. Cette commande, comme pour toutes les autres entreprises de transport, repose sur des offres par ligne au moyen de conventions d'offre annuelles (biennales à compter de 2014). En application de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises²⁰ et de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises²¹, la Confédération commande, au moyen de conventions d'indemnisation annuelles, des prestations de trafic combiné et de trafic par wagons complets auprès de CFF Cargo SA comme auprès d'autres entreprises de transport.

Nature juridique de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF

La CP est un contrat de droit public entre la Confédération et les CFF. Contrairement à une loi ou à une ordonnance, elle n'a pas d'effets contraignants sur des tiers. Elle ne leur confère pas le droit d'exiger la réalisation de certaines prestations dans le domaine infrastructurel. La CP contient deux éléments à distinguer quant à leur nature juridique:

¹⁸ RS 745.1

¹⁹ RS 745.16

²⁰ RS 740.1

²¹ RS 740.12

- la fixation commune des objectifs des CFF,
- la commande des prestations d'infrastructure.

Procédure de conclusion de la convention

Le Conseil fédéral et les CFF chargent des représentants de négocier un projet de convention sur les prestations et de plafond de dépenses. Ce projet est soumis au préavis des cantons. Les CFF et le Conseil fédéral examinent ensuite le projet et approuvent la CP. En vertu de l'art. 8 LCFF, le Conseil fédéral la soumet alors à l'approbation du Parlement, de même que le présent message et le plafond de dépenses.

Procédure de modification de la convention

En ce qui concerne les commandes d'infrastructure, la CP revêt juridiquement le caractère d'un contrat de subvention. Notons à titre de particularité que le montant de la subvention n'est pas seulement fixé dans le contrat, mais aussi dans le plafond de dépenses, qui relève également de la compétence du Parlement – à l'instar de la CP. Il existe un lien direct entre le montant du plafond de dépenses et l'offre de prestations commandée avec la CP. Si le Parlement décide d'un plafond de dépenses supérieur ou inférieur, cela entraîne en règle générale une modification de la CP (volume de l'offre commandée).

Rapport des CFF

Conformément à l'art. 8, al. 2, LCFF, les CFF doivent soumettre au Parlement un rapport sur les quatre dernières années lorsqu'ils veulent présenter un nouveau projet de CP. Etant donné le caractère transitoire de la CP 11–12, qui ne portait que sur deux ans, le rapport des CFF couvre l'année 2011 et ne se base que sur des valeurs prévisionnelles. Pour 2012, les valeurs budgétaires ou les plus récentes estimations ont été prises en compte. Le rapport figure en annexe au présent message.

1.4.2 Contenu de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2013 à 2016

La CP 13–16 n'a que peu évolué par rapport à la CP 11–12. Elle est constituée par les sept mêmes sections et contient, contrairement aux CP passées avec les chemins de fer privés, une section portant sur les objectifs propres aux CFF (objectifs du propriétaire). Ci-après un résumé des modifications par rapport à la CP 2011–2012.

La deuxième section contient les objectifs pour les CFF. Dans la CP, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques assignés aux CFF sur quatre ans. Par rapport à la CP 11–12, la deuxième section a été raccourcie. En lieu et place d'articles individuels relatifs aux orientations stratégiques des différentes divisions, l'orientation stratégique des divisions des CFF a été résumée dans l'art. 6. Des modifications ont en outre été portées aux art. 7 (objectifs financiers), 8 (octroi de prêts par la Confédération) et 10 (sécurité). Sur la foi de la CP 11–12 d'une durée exceptionnelle de deux ans, les objectifs stratégiques assignés par le Conseil fédéral aux CFF ont été fixés pour les années 2011 à 2014. Du fait de l'adaptation des objectifs dans la CP 13–16, les objectifs stratégiques pour les années 2011 à 2014 seront révisés et, le cas échéant, adaptés.

Les objectifs concrets pour l'offre d'infrastructure sont listés dans la troisième section et harmonisés avec les objectifs relatifs à l'offre d'infrastructure des chemins de fer privés (cf. ch. 1.3). Des compléments ont été portés à l'art. 13, let. b et e, au sujet de la mise en œuvre de mesures de compensation et de réfections d'installations pour l'agencement de l'espace sécurisé sur les quais. L'art. 16 dispose désormais que CFF Infrastructure doit, dans le cadre de ses opérations de maintien de la substance, progressivement étendre l'ETCS L2 à l'ensemble du réseau à voie normale à partir de 2025. Il précise en outre sur quels tronçons celui-ci doit être mis en œuvre avant 2025. En leur qualité de gestionnaire du système ETCS, les CFF sont tenus d'élaborer d'ici à janvier 2013 un plan de migration ETCS L2 en concertation avec l'OFT. L'art. 17 précise désormais que toutes les décisions d'investissement doivent viser l'optimisation des coûts d'investissement et des coûts subséquents pour l'infrastructure et les transports. De plus, les CFF doivent contribuer à une utilisation durable et efficace des ressources, notamment afin d'augmenter le rendement énergétique et de réduire la pollution de l'environnement. Il a de plus été convenu que les CFF doivent, dans tous les domaines relatifs à la sécurité (sûreté, sécurité), étudier des mesures réalisables à moindres frais sur le long terme et les mettre en œuvre sans compromettre globalement le haut niveau de sécurité.

La quatrième section liste concrètement les prestations commandées, et notamment les investissements d'extension financés dans le cadre de la CP (cf. ch. 1.4.3.2). Les prestations allant au-delà du réseau des CFF fournies à travers la plate-forme d'information centrale pour l'information des clients ont été complétées: si la communication passe dans la mesure du possible par des interfaces normées, un formulaire de demande en ligne doit également être proposé (art. 22, let. e). Les CFF sont gestionnaires du système des transports publics sur le rail en cas d'événement. Ce point a été ajouté à l'art. 22, let. j. L'art. 26, qui régit l'emploi des contributions d'investissement non utilisées, a été ajouté. L'OFT et les CFF en conviennent par écrit. Du fait de la poursuite des investissements d'extension déjà convenus dans le cadre de la CP 11–12, l'affectation de plus de 500 millions de francs est déjà décidée dans la CP 13–16. De plus, des extensions supplémentaires pour un montant total d'environ 120 millions de francs sont intégrées à l'art. 27. Vu le besoin accru lié au maintien de la substance et les moyens actuellement disponibles, il est impossible d'accepter de nouveaux investissements d'extension.

Les cinquième et sixième sections (fonds disponibles et controlling) demeurent en grande partie inchangées. La septième section prévoit qu'une modification de la CP est possible aux termes de l'art. 36, qui a été adapté à la disposition de la CP 07–10. Les indices permettant de mesurer la réalisation des objectifs sont présentés en annexe à la CP 13–16. Les valeurs-cibles pour chaque année sont convenues avec les CFF.

1.4.3 Besoin de fonds pour CFF Infrastructure 2013 à 2016

La mise en service de nouvelles infrastructures, le taux d'utilisation croissant du réseau, le recours à des trains plus rapides et plus lourds, mais aussi le durcissement des exigences en termes de disponibilité du réseau ont entraîné un gonflement des besoins de fonds destinés à l'exploitation et au maintien de la substance de l'infrastructure des CFF. Se fondant sur une contre-expertise relative à l'audit du

réseau des CFF 2009, l'OFT a confirmé qu'à l'avenir davantage de fonds seraient nécessaires au maintien de la substance de l'infrastructure des CFF et au comblement du retard accumulé. Le rapport 2010 sur l'état du réseau des CFF fait lui aussi état pour les années à venir d'un besoin de fonds nettement plus élevé qu'en 2010.

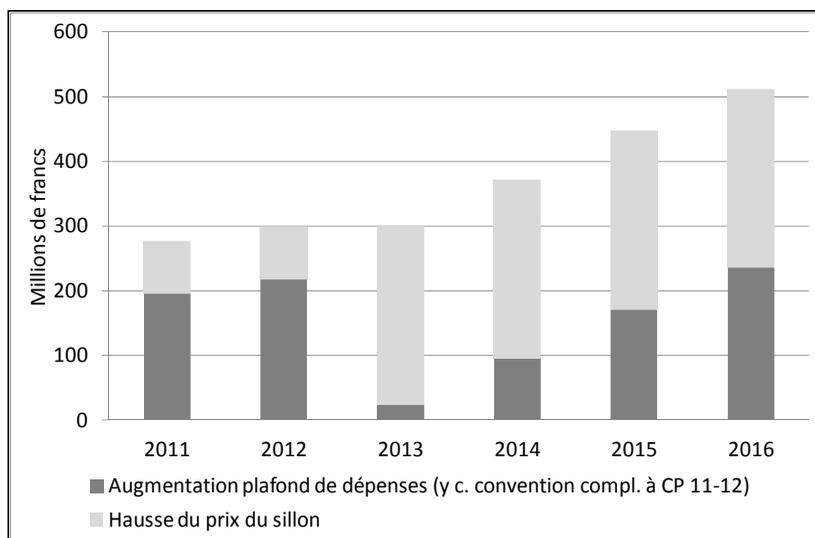
Dans ce contexte, il a été décidé de mettre davantage de moyens à la disposition de CFF Infrastructure, en adaptant les prix du sillon (hausse de la contribution de couverture en matière de trafic voyageurs longue distance en 2011 et adaptation aux coûts marginaux standardisés en 2013, voir ch. 1.2.2) et en relevant le plafond de dépenses relatif à la CP conclue avec les CFF. L'augmentation progressive des moyens disponibles permettra à CFF Infrastructure d'accéder à des ressources croissantes. La contre-expertise relative à l'audit du réseau des CFF 2009 a conclu qu'il faudrait mettre à disposition jusqu'à 500 millions de francs de plus par an qu'en 2010. De plus, les CFF contribueront à la réduction du besoin de fonds via des gains d'efficacité annuels se chiffrant à près de 250 millions de francs en 2016 par rapport à 2009. La mise en place d'une étroite surveillance commune de l'état du réseau a par ailleurs été convenue. Elle a déjà été partiellement mise en œuvre dans la CP 11–12 par l'adoption de nouveaux indices relatifs à l'état du réseau et par l'engagement de transmettre le rapport annuel sur l'état du réseau des CFF à l'OFT.

Sur la base de leurs prévisions actuelles, les CFF ont demandé pour la CP 13–16 un plafond de dépenses de l'ordre de 6800 millions de francs pour ce qui est de l'exploitation, du maintien de la substance et de la poursuite des investissements d'extension déjà prévus au titre de la CP 11–12 ainsi que pour des extensions supplémentaires. Cette somme tient compte des gains d'efficacité de CFF Infrastructure, du classement par ordre de priorité en cas de besoins supplémentaires pour le maintien de la substance ainsi que du rattrapage ralenti des retards accumulés. Le besoin de fonds de 2013 à 2016 pour terminer les extensions déjà commandées avec la CP 11–12 atteint environ 500 millions de francs. Par ailleurs, les CFF ont besoin, d'après leurs prévisions, de quelque 320 millions de francs pour des investissements supplémentaires d'extension, soit un total de 820 millions sur quatre ans au titre des investissements d'extension.

Compte tenu des résultats de la contre-expertise et du fait de l'arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2011 et 2012²², le Conseil fédéral a décidé une nouvelle augmentation par étapes des moyens à la disposition de CFF Infrastructure pour les années 2013 à 2016. Les planifications financières fédérales arrêtées par le Conseil fédéral (plan financier 2013–2015) s'appuient sur un plafond de dépenses de 6624 millions de francs pour la CP 13–16. Les contributions annuelles de la Confédération, c'est-à-dire les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement, seront progressivement augmentées de 2013 à 2016 afin de permettre le maintien des ressources à un haut niveau. En 2016, CFF Infrastructure disposera pour l'exploitation et le maintien de la substance de quelque 510 millions de francs de plus qu'en 2010. Ces fonds supplémentaires proviendront de recettes supplémentaires au niveau des transports à hauteur de près de 275 millions de francs et du relèvement de la contribution issue du plafond de dépenses de quelque 235 millions de francs. Du fait des recettes supplémentaires générées par l'adaptation du prix du sillon en 2013, la contribution fédérale annuelle à CFF Infrastructure en 2016 correspondra globalement à son niveau de 2012.

²² FF 2011 3345

Evolution des moyens à disposition des CFF par rapport à 2010

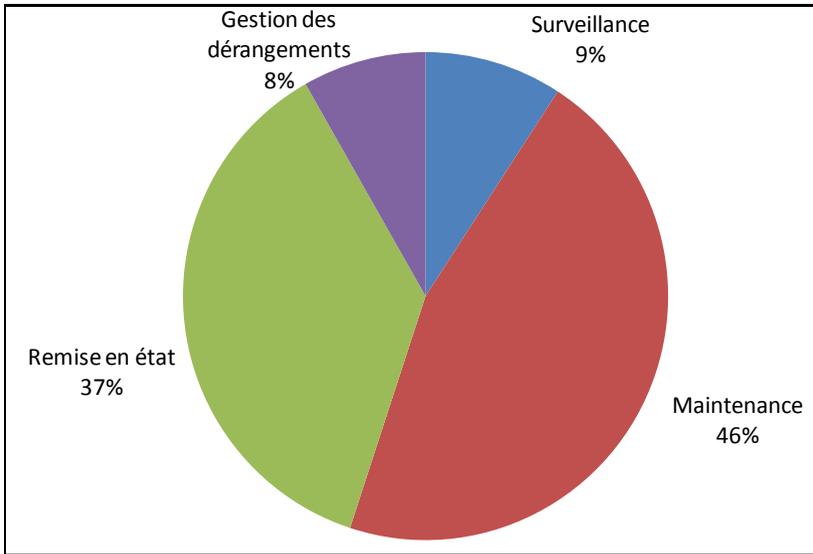


Grâce à un plafond de dépenses de 6624 millions de francs et à l'augmentation des produits générés par le trafic du fait de l'adaptation du prix des sillons, davantage de fonds qu'en 2010 sont désormais disponibles pour la nécessaire intensification de la maintenance et la réduction des retards accumulés.

1.4.3.1 Besoin de fonds pour l'exploitation et l'entretien

L'enveloppe financière proposée par le Conseil fédéral permet de continuer à exploiter de manière sûre et à entretenir toutes les installations existantes (tronçons, stations, gares de triage, installations de débord etc.) de CFF Infrastructure. Les dépenses annuelles liées à l'exploitation de l'infrastructure (régulation du trafic, alimentation électrique, télécommunication d'entreprise etc.) s'élèvent en moyenne à près de 700 millions de francs par an. CFF Infrastructure étant parvenu ces dernières années à accroître la productivité de l'exploitation mesurée à l'aune des coûts d'exploitation par train-kilomètre, les coûts d'exploitation annuels totaux ont progressé moins rapidement que la demande.

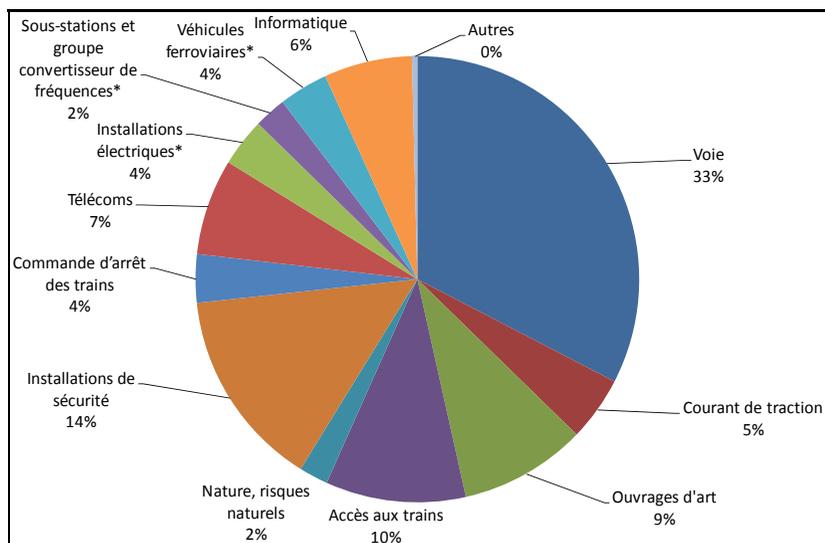
Les fonds engagés au titre du maintien de la substance (entretien et renouvellement) de CFF Infrastructure vont progressivement augmenter jusqu'en 2016. Les besoins de fonds pour l'entretien de l'infrastructure des CFF sont passés entre 2008 et 2011 de quelque 460 millions de francs à près de 520 millions. Pour la période 2013 à 2016, les CFF tablent encore, d'après les dernières prévisions en date, sur une progression des coûts d'entretien. L'illustration 3 donne un aperçu de la répartition des frais d'entretien s'élevant en moyenne à 550 millions de francs par an (soit 2200 millions de francs pour la période 2013 à 2016).

Structure des frais d'entretien de CFF Infrastructure

Les besoins de fonds liés au renouvellement de l'infrastructure tels qu'ils ressortent des prévisions des CFF se fondent notamment sur les résultats de l'audit du réseau mené en 2009 et sur ceux du rapport sur l'état du réseau des CFF de 2010. Le renouvellement de l'infrastructure se verra ainsi attribuer 4852 millions de francs au titre de la période couverte par la CP 13–16.

La figure 4 donne un aperçu, par catégorie, de la répartition des besoins de fonds liés au maintien de la substance (entretien et renouvellement) de CFF Infrastructure d'après le rapport sur l'état du réseau de 2010.

Besoins de fonds liés au maintien de la substance de l'infrastructure des CFF, par catégorie



* Financé en partie seulement via les CP

1.4.3.2 Besoin de fonds liés aux extensions

La poursuite des extensions convenues dans le cadre de la CP 11–12 et de sa convention complémentaire entraîne pour la période de la CP 13–16 un besoin de fonds total d'environ 500 millions de francs, soit une moyenne de 125 millions par an. Ce montant est supérieur aux près de 100 millions annuels auparavant prévus dans la CP au titre des extensions. Ne sont pas compris les coûts liés aux mesures d'entretien ayant également un caractère d'extension, par exemple les assainissements de tunnels dans le cadre desquels le profil d'espace libre est augmenté (réfections de tunnels en Valais en vue de la mise en service de trains à deux niveaux).

Les CFF estiment que le plafond de dépenses de 6624 millions de francs permettra de couvrir les 500 millions de francs nécessaires ainsi qu'un besoin de 120 millions de francs pour des investissements d'extension, compte tenu de leurs ressources et en classant par priorités les besoins accrus liés au maintien de la substance. Les extensions supplémentaires sont un groupe convertisseur à St-Gall-Winkeln en vue de l'alimentation électrique en Suisse orientale afin d'aménager l'offre, une installation de garage à Oberwinterthur afin d'augmenter la capacité de garage dans la zone Zurich/Winterthur, le croisement de Cheyres afin d'aménager l'offre Fribourg–Yverdon ainsi qu'une petite extension de projet (débord Chiasso SM) dont le total des coûts est inférieur à 10 millions de francs.

En raison du besoin lié au maintien de la substance, toutefois, il est impossible d'intégrer d'autres extensions supplémentaires dans les CP. La priorité est donc donnée au maintien de la substance. Le FAIF prévoit en outre qu'aucune extension pure ne sera plus financée dans le cadre des CP. Pour permettre une transition avec le nouveau modèle de financement, il faudra achever autant que possible d'extensions financées par la CP dans la période de la CP 13–16.

Vu les ressources limitées de la CP 13–16, le financement des transformations de la gare de triage Limmattal (RBL) pour le Gateway Limmattal devra être retardé. Les investissements d'extension supplémentaires non financés annoncés par les CFF sont par exemple des aménagements à Othmarsingen, Mägenwil et Muri, Zofingen–Lenzburg, Wettingen/Otelfingen, Coppet–Founex, Zürich Hardbrücke, Basel SBB, Zürich Altstetten, Olten, Rolle ou Locarno–Cadenazzo.

La CP 11–12 et sa convention complémentaire allouent à CFF Infrastructure une contribution d'investissement de 2447 millions de francs au total pour les rénovations et extensions. Comme les CFF n'ont pas pu épuiser toutes les ressources à disposition en 2011 et 2012, on pourrait prévoir, en plus du désendettement dû aux investissements ordinaires nécessaires jusqu'à 2010 par rapport au groupe, un financement supplémentaire des extensions déjà commandées par la CP 11–12 en 2011 et 2012. Cela réduirait le besoin de financement pour l'achèvement de ces extensions à partir de 2013 et permettrait des investissements supplémentaires (rénovations et extensions). L'OFT ne se prononcera sur l'emploi de contributions d'investissement éventuellement non utilisées en 2011 et 2012 (désendettement, rénovations supplémentaires et/ou extensions) qu'après la remise du compte annuel 2011 et la prévision 2012.

1.4.4 Evolution des besoins de fonds par rapport à la CP 11–12

Le besoin d'indemnisation de CFF Infrastructure pour l'exploitation, pour le maintien de la substance et pour les extensions, estimé à 1656 millions de francs par an sur 2013 à 2016, a diminué par rapport à celui de la CP 11–12, qui affichait un besoin annuel moyen de 1731 millions de francs. Ceci est en partie à mettre sur le compte de l'adaptation du prix du sillon en 2013, laquelle se traduira pour CFF Infrastructure par une augmentation des revenus de près 200 millions de francs par an à compter de 2013, qui entraînera à son tour une baisse du besoin d'indemnisation. A l'inverse, il existera un besoin supplémentaire d'indemnisation en matière de maintien de la substance qui ne pourra être intégralement couvert par l'augmentation des recettes ni réduit par les gains d'efficacité de CFF Infrastructure. D'autre part, la CP 11–12 a été avalisée par l'Assemblée fédérale sur la base d'un plafond de dépenses de 3322 millions de francs fixé par le Conseil fédéral, soit une moyenne de 1661 millions de francs par an. Du fait du relèvement du plafond de dépenses lié à la CP 11–12 par l'Assemblée fédérale – à un total de 3462 millions de francs –, le Conseil fédéral et les CFF ont signé une convention complémentaire à la CP 11–12 pour régler l'emploi de ces 140 millions de francs supplémentaires.

Comme indiqué au ch. 1.4.3, CFF Infrastructure dispose depuis 2010 de nettement plus de fonds. Le tableau suivant rend compte de l'évolution des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement allouées à CFF Infrastructure depuis 2007 et prélevées sur le plafond de dépenses.

Plafond de dépenses et répartition des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement depuis 2007*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
indemnités d'exploitation	446	450	480	470	510	505
contributions d'investissement	980	1012	1154	1054	1210	1237
total	1426	1462	1634	1524	1720	1742
plafond des dépenses		6046			3462	

	2013	2014	2015	2016
indemnités d'exploitation	291	280	288	287
contributions d'investissement	1258	1340	1407	1473
total	1549	1620	1695	1760
plafond des dépenses		6624		

* De 2007 à 2010, les paiements effectifs au titre du plafond de dépenses sont indiqués selon ce qui apparaît dans les comptes d'Etat.

1.4.5 Financement des prestations commandées

Pour le financement des coûts non couverts prévus et des investissements conformément aux planifications des CFF, le Conseil fédéral propose un plafond de dépenses de 6624 millions de francs. Ce plafond de dépenses dépasse les fonds alloués dans le cadre de la planification financière de la Confédération. Afin que cette différence ne grève pas davantage les finances fédérales, le Conseil fédéral a décidé de laisser dans les finances fédérales générales, à hauteur de la différence, des fonds issus du produit brut de la part fédérale de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de les affecter à la couverture des coûts non couverts pris en charge par la Confédération en rapport avec le trafic routier (cf. art. 19, al. 2, de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds²³).

Tableau 2

Planification financière de la Confédération et financement des prestations commandées (CFF)

CFF: planification financière de la Confédération (millions de francs)	Plan financier 2013–2015 + 2016				Total
	2013	2014	2015	2016	2013–2016
Plafonds DETEC	1527	1548	1573	1598	6246
Augmentation Chambres fédérales	0	0	0	0	0
Compensation RPLP	22	72	122	162	378
Total	1549	1620	1695	1760	6624

La réduction des recettes annuelles du fonds FTP de 650 millions de francs au total pour CFF Infrastructure et les infrastructures des chemins de fer privés (voir ch. 1.5.6) pour les années 2013 à 2016 n'implique pas d'adaptation du programme de construction des projets actuellement financés par le fonds FTP (NLFA, raccordements LGV, lutte contre le bruit, ZEB). Une compensation supplémentaire dans le cadre de la RPLP entraînerait des retards au niveau des grands projets ferroviaires.

Le financement de ce besoin accru de fonds par une réduction des recettes annuelles du fonds FTP a déjà eu lieu dans le cadre de la CP 11–12 et devrait rester une exception à titre de solution transitoire. La poursuite de cette réduction sur la période de la CP 13–16 est déjà lancée à présent du fait du modèle de financement envisagé, un fond d'infrastructure ferroviaire (FIF), conformément au projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

1.5 Conventions sur les prestations pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2013 à 2016

1.5.1 Poursuite du modèle de financement 2011–2012

L'harmonisation introduite en 2011 dans les instruments de financement des CFF et des chemins de fer privés (CdFP) a fait ses preuves et sera poursuivie. Les adaptations suivantes sont toutefois nécessaires afin d'assurer une poursuite de la convergence du financement de l'infrastructure des CdFP:

- Poursuite de la convergence entre les instruments de financement des CdFP et ceux des CFF, avec cette fois un **crédit d'engagement quadriennal** en lieu et place du crédit d'engagement unique biennal en vigueur jusqu'ici, ce qui garantit le versement aux CdFP de toutes les parts fédérales dans les contributions d'exploitation et d'investissement.
- Passage définitif au **financement par programme** et abandon du financement cantonal par objet. Les cantons devront donc se doter d'instruments financiers similaires pour couvrir leur part aux indemnités d'exploitation et aux contributions d'investissement.
- Conclusion de **CP quadriennales** tripartites entre la Confédération, les cantons et les CdFP concernés. Ces CP fixeront pour la période 2013 à 2016 et pour chaque CdFP les montants des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement ainsi que leur répartition entre les commanditaires. Pour mémoire: les contributions d'investissement comprennent, d'une part, les contributions à fonds perdu pour compenser les charges d'amortissement et, d'autre part, les prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.

1.5.2 Convention sur les prestations 2013 à 2016 standard

L'adaptation intégrale des instruments de financement des chemins de fer privés à ceux des CFF, décrite dans le message sur le financement de l'infrastructure ferroviaire suisse et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF

pour les années 2011 et 2012²⁴ et prévue dès 2013, se concrétise, notamment par la conclusion de CP qui garantissent:

- une **sécurité accrue de planification** pour les commanditaires (cantons et Confédération) et les gestionnaires d'infrastructures privées grâce à l'introduction de crédits d'engagement sur quatre ans et pour toutes les contributions fédérales;
- une orientation accrue de la commande d'infrastructure sur les **objectifs à atteindre** durant la période sur laquelle porte la CP (voir ch. 1.3);
- une application et une amélioration continue du **processus** uniforme et intégral **de controlling** conformément aux prescriptions de l'OCFIF (voir ch. 1.2.3.1).

Les CP sont conclues entre la Confédération, les cantons et les chemins de fer privés et se baseront sur la CP standard annexée pour la première fois au présent message (voir annexe 3).

1.5.3 Coordination avec les cantons et les chemins de fer privés

Pour s'aligner sur la procédure de commande des CFF et assurer une bonne coordination entre la Confédération, les cantons et les CdFP, la procédure de commande des CdFP a été adaptée selon la planification générale suivante:

- Présentation des premiers plans d'investissement pour les années 2013 à 2016 par les CdFP et début des discussions avec les cantons 30 juin 2011
- Décision du Conseil fédéral sur le nouveau système de prix du sillon 31 août 2011
- Présentation des premières offres consolidées pour les années 2013 à 2016 par les CdFP (exploitation et investissement) 31 octobre 2011
- Coordination entre la Confédération, les cantons et les CdFP (négociations, consultations, débats budgétaires etc.) novembre 2011
décembre 2012
- Conclusion des CP avec les cantons et les CdFP janvier 2013

A noter que la planification générale ci-dessus prévoit une présentation des offres pour les années 2013 à 2016 en deux étapes: dans un premier temps, les CdFP présentent leurs plans d'investissement pour les années 2013 à 2016, puis, après fixation du nouveau système de prix du sillon, ces mêmes gestionnaires d'infrastructures privées complètent leurs plans d'investissement avec l'ensemble des documents d'offres pour les années 2013 à 2016. Dans le cadre de cette procédure d'offre, le calcul du prix du sillon et les réflexions quant à une utilisation efficiente de l'énergie doivent être mis en avant.

Cette planification générale – particulièrement exigeante pour les CdFP – prévoyait dès le début suffisamment de temps pour que les travaux de coordination entre la Confédération, les cantons et les CdFP puissent se dérouler parallèlement à la rédac-

²⁴ FF 2010 4495

tion du présent message, pour autant que les circonstances fussent favorables. L'échéance prévue doit permettre la signature de toutes les CP au cours du mois de janvier 2013 au plus tard.

Dans ce contexte, l'offre et les documents à fournir obligatoirement par les CdFP conformément à l'art. 19 OCFIF revêtent une importance capitale et seront annexés aux CP.

1.5.4 Pilotage par objectifs

Comme indiqué au chiffre 1.2.3.1, le controlling va monter en puissance. La répartition des rôles et tâches liés au processus de controlling est définie dans l'OCFIF: l'OFT mène le processus de controlling ou de pilotage pour le secteur de l'infrastructure en y intégrant les cantons. Les cantons dirigent quant à eux la procédure notamment en ce qui concerne la définition de l'offre de transport, l'examen des offres des entreprises de transport et les négociations avec ces dernières ainsi que la définition et la vérification de la qualité des prestations (art. 12, al. 3, OITRV).

Comme pour la période 2011–2012, les CdFP seront pilotés, à l'instar des CFF, par l'établissement d'objectifs et d'indices qui en découlent. Désormais, les commanditaires disposeront donc d'une base leur permettant d'évaluer l'exécution des conventions.

Pour la définition des valeurs-cibles, l'OFT tient bien entendu compte des données spécifiques aux entreprises (taille de l'entreprise, écartement des voies, topographie, disponibilité de données internes). La palette des indices a été établie compte tenu des expériences déjà faites (CP 11–12) et dans le but de rendre possible une évolution permanente.

Par analogie aux CP conclues avec les CFF, des indices ont été définis pour les domaines suivants: sécurité, disponibilité du réseau et qualité durant l'exploitation, productivité. L'accent est mis sur les indices relatifs aux entreprises et non aux tronçons. Les indices permettent des comparaisons entre les gestionnaires de l'infrastructure (étalonnage des performances) et servent de base aux négociations des offres pour les années 2013 à 2016.

1.5.5 Besoin de fonds

Les ressources disponibles ont été attribuées par l'OFT en fonction des planifications à moyen terme des entreprises, de l'urgence des projets d'investissement et des contributions cantonales probables. Comme le rapport entre contribution fédérale et contribution cantonale est fixe dans chaque cas particulier, la répartition définitive entre les CdFP ne sera connue avec certitude que courant décembre 2012, lorsque les différents crédits d'engagement des pouvoirs publics (Confédération et cantons) auront été arrêtés. Les montants à charge des cantons et de la Confédération et les indications concernant les CdFP sont donc donnés à titre purement indicatif.

Indemnités d'exploitation

Les indemnités d'exploitation permettent de compenser, dans le compte d'exploitation du secteur Infrastructure, l'insuffisance de couverture prévue par le budget et la planification à moyen terme. Conformément aux estimations de l'OFT à partir des indications des CdFP, l'infrastructure des CdFP fera état d'un besoin d'indemnisation de 956 millions de francs au total pour les années 2013 à 2016.

En application des nouvelles clés découlant de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR)²⁵, sur cette somme, 682 millions (71 %) seront à la charge de la Confédération et 274 millions (29 %) à la charge des cantons.

Les indemnités d'exploitation diminuent notamment suite à l'introduction du nouveau système de prix du sillon. Celui-ci augmente les produits tirés du prix des sillons par les chemins de fer privés de quelque 30 millions de francs par an à compter de 2013 et réduit de la sorte le besoin d'indemnité.

Cette manne supplémentaire permet de couvrir partiellement l'augmentation des contributions d'investissement – notamment pour compenser l'évolution continue des charges d'amortissement – et ne doit pas être considérée comme un report de charges sur le secteur trafic. Ce dernier devra en effet compenser l'augmentation du prix du sillon par une adaptation ciblée de ses tarifs.

La moitié des indemnités d'exploitation ira aux trois gestionnaires d'infrastructure BLS Netz SA, DICH et RhB.

Contributions d'investissement

Les contributions d'investissement comprennent, d'une part, les contributions à fonds perdu pour compenser les frais d'amortissement et, d'autre part, les prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.

Le besoin de fonds pour la période 2013 à 2016 a été déterminé sur la base d'une première appréciation de la situation et des planifications à moyen terme présentées par les entreprises jusqu'au 31 octobre 2011. Les chiffres ci-après ne tiennent pas compte des investissements financés par d'autres sources (fonds FTP, fonds d'infrastructure, financements spéciaux LHand etc.).

Les projets d'investissement sont répartis en trois catégories:

- maintien de la substance;
- améliorations techniques et adaptations aux normes/lois (par ex. loi sur l'égalité pour les handicapés, assainissement de passages à niveau, sécurité);
- extension (augmentation de la capacité).

Conformément aux estimations de l'OFT à partir des indications des CdFP, et déduction faite des contributions de tiers, les contributions d'investissement nécessaires pour les années 2013 à 2016 s'élèvent à 3298 millions de francs, dont la majeure partie sera affectée au maintien de la substance et à l'amélioration technique des installations existantes.

Pour financer ces investissements et selon la nouvelle clé de répartition prévue par l'OPCTR, la Confédération devrait prendre en charge 2143 millions de francs et les

²⁵ RS 742.101.2

cantons 1155 millions de francs. La moitié des contributions d'investissement irait aux quatre gestionnaires d'infrastructure BLS Netz SA, RhB, MGI et SOB.

Le tableau 3 présente la répartition prévue, par CdFP, des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement des pouvoirs publics (parts fédérales et cantonales). Suite à des mutations dans les plans d'investissement 2011–2012, plusieurs chemins de fer privés disposeront de ressources supplémentaires du solde de financement à fin 2012. Les montants définitifs par entreprise ne seront connus avec certitude que lorsque toutes les CP auront été signées, c'est-à-dire courant janvier 2013.

Tableau 3

Répartition prévue des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement entre chemins de fer privés

Chemins de fer privés: indemnités d'exploitation et contributions d'investissement des pouvoirs publics (Confédération et cantons)	CP 13–16 (en millions de francs)	
	Total Confédération et cantons	Confédération
AB	88,7	59,9
ASm	118,3	63,8
BDWM	37,9	9,7
BLS	1047,0	781,5
BLT	116,8	37,9
BOB	50,2	28,7
CJ	60,7	42,6
DICH	118,0	118,0
FART	11,1	4,1
FLP	9,2	3,4
FW	17,8	7,5
HBS	76,0	76,0
LEB	86,5	42,4
MBC	41,6	20,4
MGI	294,2	204,9
MOB	132,0	70,0
MVR	47,2	23,1
NStCM	39,5	19,4
ÖBB	4,0	4,0
RBS	144,4	78,8
RhB	661,0	561,9
SOB	247,4	108,6
STB	16,5	9,4
Thurbo	32,0	13,5
TMR	81,1	54,3
TN	5,9	2,9
TPC	64,1	33,6

Chemins de fer privés: indemnités d'exploitation et contributions d'investissement des pouvoirs publics (Confédération et cantons)	CP 13–16 (en millions de francs)	
	Total Confédération et cantons	Confédération
TPF	95,8	52,6
TRAVYS	85,6	42,0
TRN	22,0	11,0
VCh	4,0	2,0
WAB	26,8	15,1
WB	56,0	18,5
WSB	43,6	11,8
ZB	188,0	170,0
ZVV	65,0	13,0
OeBB/GME/MIB/ST	8,1	4,0
Installations à câbles	10,0	4,7
Total	4254,0	2825,0

Le tableau 4 présente les principaux projets d'aménagement prévus par les CdFP durant la période 2013 à 2016 (≥ 10 millions de francs, part d'extensions de plus de 50 %). Les montants définitifs ne seront connus avec certitude que lorsque toutes les CP d'une durée de quatre ans auront été signées, c'est-à-dire courant janvier 2013.

Tableau 4

Projets d'extension des chemins de fer privés

Chemins de fer privés: principaux projets d'extension	CP 13–16 (en millions de francs)			
	–2012	2013–2016	2017 –	Total
AB: transformation gare St-Gall pour LD	–	11,6	0,6	12,2
BLS: aménagement Leissigen	–	23,0	2,0	25,0
BLS: tunnel de Rosshäusern part CP	–	64,0	12,4	76,4
BLS: double voie Kehrsatz Nord– Weissenbühl		15,0	55,0	70,0
BLT: doublement de la voie Ettingen–Flüh	1,2	26,8	–	28,0
HBS: raccordement Est	0,5	17,4	–	17,9
LEB croisement Etagnières	–	15,0	–	15,0
MGI: terminal marchandises Bockbart	15,7	8,1	–	23,8
MGI: gare de marchandises Zermatt	0,2	0,3	10,0	10,5
MGI: croisement Staflerbord	–	9,7	0,3	10,0
MGI: croisement Calmot	–	0,2	12,3	12,5
RBS: doublement de la voie Zollikofen– Moosseedorf	–	39,1	–	39,1
RhB: croisement & aménagement Station Poschivo	0,6	19,1	10,0	29,7
RhB: double voie Klosters	2,0	12,1	–	14,1

Chemins de fer privés: principaux projets d'extension	CP 13–16 (en millions de francs)			
	–2012	2013–2016	2017 –	Total
RhB: double voie Klosters–Gauggeli & Station 2 ^e étape	–	1,0	15,0	16,0
RhB: double voie Samedan–Bever	0,1	20,0	31,0	51,1
Thurbo: croisement Berg	–	3,0	10,0	13,0
zB: doublement de la voie Sarnen Industrie	–	30,0	–	30,0
zB: doublement de la voie Zollhaus	3,0	9,5	–	12,5

Le tableau 5 présente la liste des réfections de tunnels et de ponts les plus importantes prévues par les CdFP durant la période 2013 à 2016 (≥ 10 millions de francs). Les montants définitifs ne seront connus avec certitude que lorsque toutes les CP de quatre ans auront été signées, c'est-à-dire courant janvier 2013.

Tableau 5

Réfections de tunnels et de ponts des chemins de fer privés

Chemins de fer privés: réfections urgentes de tunnels et de ponts	CP 13–16 (en millions de francs)			
	–2012	2013–2016	2017–	Total
BLS: réfection tunnel de Weissenstein	–	15,0	–	15,0
BOB: contournement du tunnel de Buechi	0,8	21,2	–	22,0
MGI: réfection tunnel de la Furka	7,2	60,0	62,8	130,0
RhB: renouvellement total tunnel de l'Albula	6,4	98,5	155,1	260,0
RhB: renouvellement partiel tunnel de Giars	0,8	30,3	14,9	46,0
RhB: renouvellement partiel tunnel de Klosters	6,2	4,9	–	11,1
RhB: renouvellement partiel tunnel du Val Pila	0,1	6,7	3,4	10,2
SOB: réfection tunnel de Bruggwald	–	0,2	30,2	30,4

Besoin total

Pour la Confédération, les planifications à moyen terme des chemins de fer privés – planifications qui restent à vérifier dans le cadre des négociations de commande à venir – donnent lieu à un besoin de financement total de 2825 millions de francs pour les années 2013 à 2016 (682 millions d'indemnités d'exploitation, 2143 millions de contributions d'investissement).

1.5.6 Financement

Compte tenu des mesures prévues par le plan de financement fédéral, de l'augmentation accordée par le Parlement pour la période 2011–2012 (+30 millions de francs par an) et des moyens supplémentaires du fonds FTP (+68 millions de francs par

an), la Confédération disposerait de 2825 millions de francs pour financer l'infrastructure des CdFP sur la période 2013 à 2016.

Tableau 6

Planification financière de la Confédération et financement des prestations commandées des chemins de fer privés

Chemins de fer privés: planification financière de la Confédération (millions de francs)	Plan financier 2013–2015 + 2016				Total
	2013	2014	2015	2016	2013–2016
Plafonds DETEC	595	603	613	622	2433
Augmentation Chambres fédérales	30	30	30	30	120
Compensation RPLP	68	68	68	68	272
Total	693	701	711	720	2825

Etant donné que quelques CdFP ont aussi besoin de davantage de fonds pour maintenir la substance, le Conseil fédéral demande – sur la base d'une estimation de l'OFT – un crédit d'engagement de 2825 millions de francs pour l'infrastructure des chemins de fer privés (en moyenne +67 millions par an par rapport à la CP 11–12).

Cette augmentation devrait permettre aux CdFP de mettre en œuvre les mesures urgentes visant à maintenir la substance et de poursuivre les extensions déjà lancées. Il ne restera cependant pas suffisamment de fonds pour assurer le financement de toutes les extensions prévues.

Les projets d'aménagement ont été retenus en fonction de leur urgence et de la capacité des cantons à les cofinancer.

Le tableau 7 présente les plus importantes extensions prévues des CdFP (≥ 10 millions de francs) mais qui ne pourront pas être financées durant la période 2013 à 2016.

Tableau 7

Extensions non financées des chemins de fer privés

Chemins de fer privés; extensions non financées	CP 13–16 (en millions de francs)			
	–2012	2013–2016	2017–	Total
BLS: augmentation des prestations /modernisation Kaufdorf–Thurnen/Seftigen	–	49,8		49,8
BLS: croisement Hüswil	–	27,0	2,3	29,3
RBS: évitement Boll–Sinningen	–	30,0	–	30,0
TPC: AOMC adaptation tracé	–	30,0	–	30,0

1.5.7

Comparaison besoin de fonds – ressources disponibles

Les négociations proprement dites relatives aux CP 13–16 sont actuellement en cours avec les entreprises et les cantons. Il subsiste encore une légère différence entre ledit besoin de fonds et les moyens financiers dont disposent la Confédération et les cantons.

Il est inévitable que les entreprises soient amenées à alléger leurs plans d'investissement à l'occasion des négociations en fonction de leurs priorités et des moyens financiers des cantons. Il incombera aux gestionnaires de l'infrastructure de redéfinir l'ordre de priorité des projets en fonction des objectifs convenus (voir ch. 1.2.3.1) et d'indiquer quels projets peuvent être reportés sans enfreindre de dispositions légales ni nuire au réseau. Cette tâche comprend également la vérification des normes, des standards et des délais (voir ch. 1.3.1).

Les moyens financiers disponibles pour la période 2013 à 2016 devront être redistribués entre les entreprises après consultation des cantons, notamment dans le cadre de la procédure d'offre pour les années 2013 à 2016. Ces ressources permettent d'assurer à moyen terme le maintien de la substance des CdFP.

A l'inverse, il était évident qu'il ne serait possible de financer que partiellement d'autres investissements d'extension, projets d'assainissement de tunnels ou de gares, et qu'il faudrait donc les repousser. En augmentant le crédit d'engagement de 392 millions de francs par rapport au plan financier, la Confédération met 98 millions par année de plus que la moyenne des années 2011 et 2012 à disposition de l'infrastructure des chemins de fer privés), il va de soi que les cantons peuvent également assurer leur part du financement.

Afin de pouvoir maintenir les dimensions et la qualité du réseau ferré actuel et de le hisser à un standard de sécurité acceptable à terme (l'assainissement de tunnels et de passages à niveau est particulièrement urgent), il faudra chercher des moyens de mettre à disposition davantage de ressources à l'avenir, également pour les chemins de fer privés.

Le tableau 8 présente l'évolution prévisionnelle de la contribution fédérale sur la période 2013 à 2016.

Evolution des contributions fédérales aux chemins de fer privés

En millions de francs

2009-2012	Crédit-cadre 2007-2010						Crédit d'engagement 2011-2012						Total		
	Comptes 2009			Comptes 2010			Comptes 2011			Budget 2012			2009-2012		
	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total
Contributions d'exploitat	192	70	262	193	69	262	184	71	255	192	72	264	761	282	1'043
Contributions d'investiss	438	168	606	434	162	596	454	204	658	449	214	663	1'775	748	2'523
- dont amortissements	220	71	291	280	76	356	263	80	343	272	87	359	1'035	314	1'349
- dont prêts	218	97	315	154	86	240	191	124	315	177	127	304	740	434	1'174
Total	630	238	868	627	231	858	638	275	913	641	286	927	2'536	1'030	3'566

Conf. 2009: y c. 12 millions de contribution d'exploitation et 90 millions de prêt issus du programme de stabilisation

Conf. 2010: y c. 10 millions de contribution d'exploitation et 60 millions de prêt issus du supplément 1/2010

Conf. 2011: y c. supplément II

Conf. 2011- 2012: 1279 millions (voir arrêté fédéral du 15 décembre 2010 allouant un crédit d'engagement)

2013-2016	Crédit d'engagement 2013-2016												Total		
	2013			2014			2015			2016			2013-2016		
	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total
Contrib. d'exploitation	170	68	238	170	68	238	171	69	240	171	69	240	682	274	956
Contrib. d'invest.	523	282	805	531	287	818	540	291	831	549	295	844	2'143	1'155	3'298
- dont amortissements	285	91	376	299	95	394	313	99	412	328	103	431	1'225	388	1'613
- dont prêts	238	191	429	232	192	424	227	192	419	221	192	413	918	767	1'685
Total	693	350	1'043	701	355	1'056	711	360	1'071	720	364	1'084	2'825	1'429	4'254

Cantons 2013-2016 : les contributions cantonales seront mises à jour après concertation avec les cantons et les CdFP

1.6 Consultation des cantons

Aux termes de l'art. 8, al. 1, LCFF, il y a lieu de consulter les cantons lors de l'élaboration de la convention sur les prestations avec les CFF. Sur la foi de l'art. 13 OCFIF, l'OFT supervise le processus de controlling pour ce qui est du financement des infrastructures et implique les cantons concernés pour ce qui est des lignes commandées en commun en leur donnant un délai approprié.

Dans un courrier daté du 8 novembre 2011, l'OFT a soumis aux directeurs cantonaux des transports publics le résultat des négociations avec les CFF pour la CP 13–16 accompagné d'un projet du présent message. Pour la première fois, une CP-type pour l'infrastructure des chemins de fer privés a en outre été jointe.

Pour des raisons d'efficacité et afin d'améliorer la coordination entre la Confédération et les cantons, une audition sous forme de conférence s'est tenue le 29 novembre 2011.

1.6.1 **Résultat de l'audition**

Dans le cadre de l'audition, 17 cantons et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) ont pris position par écrit sur le projet de message. 19 cantons étaient représentés à l'audition sous forme de conférence du 29 novembre 2011. De plus, des associations ont remis leurs prises de position écrites (Routessuisse, TCS, ATE, CI CDS, ASTAG, Centre patronal, VAP, UTP, economieuisse), ainsi que des entreprises de chemin de fer (AB, WB, CFF, SOB) et le Verkehrsverbund ZVV.

Les documents remis aux cantons pour l'infrastructure des chemins de fer privés (message et CP-type) ont rencontré un écho largement positif. Les services spécialisés cantonaux des TP apprécient l'échange direct avec l'OFT lors de l'audition sous forme de conférence. Leurs préoccupations exprimées dans ce cadre ont été enregistrées et prises en compte lors de l'optimisation de la convention avec les chemins de fer privés et les cantons commanditaires.

De nombreux cantons constatent, dans leur prise de position écrite, que le plafond des dépenses pour les CFF est plus bas que celui de 2011–2012; ils demandent pour les années 2013 à 2016 de le rehausser au niveau de la période précédente. Par ailleurs, ils veulent renoncer à financer une partie des CP au débit de la RPLP. Quelques cantons soulignent l'importance des installations de garage pour le matériel roulant et proposent de les mentionner à l'art. 19 de la convention sur les prestations avec les CFF. Certains cantons estiment nécessaire de définir plus exactement les prestations que les CFF doivent fournir en faveur du système global – notamment les informations à la clientèle. Enfin, il est souhaité que le prix de l'énergie soit gelé pendant la durée de validité des CP.

2 **Commentaires des arrêtés fédéraux**

2.1 **Arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016**

Art. 1

Cet article se fonde sur l'art. 8 LCFF. Celui-ci prévoit que le Conseil fédéral définit les objectifs élaborés en collaboration avec les CFF pour quatre ans dans un contrat de droit public, c'est-à-dire dans une convention sur les prestations (art. 8, al. 1, LCFF). Cette convention doit être soumise à l'approbation du Parlement (art. 8, al. 2 LCFF). Les conventions conclues entre la Confédération et les CFF ne peuvent plus être modifiées.

Art. 2

L'art. 8, al. 2, LCFF prévoit que les CFF sont tenus de présenter au Parlement un rapport sur la convention de prestations en cours. Le rapport relatif à l'année 2011 de la CP 11–12 est ajouté au présent message en tant qu'annexe 1.

2.2 Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2013 à 2016

Art. 1

Cet arrêté permet d'allouer un plafond de dépenses servant à indemniser les prestations commandées à CFF Infrastructure dans le cadre de la CP 13–16. La répartition des moyens financiers sur les différentes années de la période de la CP et les différentes rubriques de paiement du Compte financier y afférentes sont votées chaque année par le Parlement dans le cadre du budget. La commande d'infrastructure repose sur l'art. 28 de la répartition présentée dans la CP 13–16.

2.3 Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016

Art. 1

L'arrêté permet d'ouvrir un crédit d'engagement servant à indemniser les prestations commandées aux entreprises concessionnaires de chemin de fer (à l'exception des CFF) dans la CP 13–16. La répartition des moyens financiers sur les différentes années sur lesquelles portent la CP et les différentes rubriques de paiement du Compte financier y afférentes sont votées chaque année par le Parlement dans le cadre du budget.

3 Conséquences

3.1 Conséquences pour la Confédération

Conséquences financières

Conformément au plan de financement arrêté le 18 août 2010, 8778 millions de francs étaient prévus au titre des années 2013 à 2016 pour financer l'exploitation et le maintien de la substance des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés. Compte tenu du relèvement de 30 millions par an accordé en décembre 2010 par les Chambres fédérales pour les infrastructures des chemins de fer privés et de la compensation de 25 millions de francs par an en raison du besoin accru en trafic régional des voyageurs, le montant total s'élève désormais à 8798 millions de francs, dont 6246 millions pour CFF Infrastructure et 2552 millions pour les infrastructures des chemins de fer privés.

Conformément à la décision du Conseil fédéral relative au point de la situation budgétaire en vue du budget prévisionnel 2012 et du plan financier 2013–2015 de la législature, il est exclu que des besoins supplémentaires grèvent davantage les finances fédérales. Les relèvements proposés de 378 millions de francs (total 6624 millions) du plafond de dépenses pour CFF Infrastructure et de 273 millions de francs (total 2825 millions) du crédit d'engagement pour les infrastructures des chemins de fer privés destiné à financer le besoin supplémentaire de fonds dans le compte financier de la Confédération doivent être compensés par une réduction correspondante

de l'abondement du fonds FTP. Cette réduction de l'abondement se chiffre à 650 millions de francs pour les années 2013 à 2016.

Du fait de cette réduction de l'abondement du fonds FTP, la limite des avances peut être respectée de justesse dans l'optique actuelle. L'augmentation des avances du fonds va entraîner à l'avenir un gonflement des intérêts à payer jusqu'à 20 millions de francs par an ainsi qu'un léger allongement de la durée de remboursement des avances. Au final, les montants disponibles pour les investissements s'en trouveront réduits. Toutefois, au vu des prévisions actuelles, aucun retard n'est à attendre pour ce qui est des projets liés au futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

Pour compenser les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et pour financer les investissements, la Confédération alloue au total 9449 millions de francs pour les années 2013 à 2016.

Le plan financier 2013–15 de la législature, daté du 25 janvier 2012, n'est que tout juste équilibré au niveau de la structure; or les incertitudes conjoncturelles sont importantes, et dès que le Parlement aura décidé de la planification relative au rapport 2010 sur l'armée, il faudra s'attendre à de lourdes surcharges dans ce domaine. Le crédit d'engagement proposé pour l'infrastructure des chemins de fer privés et pour le plafond des dépenses destinées à l'infrastructure des CFF est, dans l'optique actuelle, une limite supérieure qui n'est finançable qu'en cas de bilan positif des finances fédérales. Dans le cadre du point de la politique financière en février 2012, le Conseil fédéral a constaté qu'à partir de 2014, il faut s'attendre à des déficits structurels chiffrés en centaines de millions de francs. C'est pourquoi il a décidé d'élaborer un programme d'économies destiné à délester les finances fédérales de 750 millions de francs de dépenses. Il n'est pas exclu que les décisions de financement soumises dans le cadre du présent message soient également concernées. Le cas échéant, lors de l'adoption du programme d'économies, les crédits d'engagement 2013 à 2016 pour les chemins de fer privés et le plafond de dépenses 2013 à 2016 des CFF seraient bloqués à hauteur des mesures d'économie les concernant. Le programme d'économies sera soumis au Parlement au début de 2013.

Conséquences sur le personnel

Le projet n'entraîne pas de dépenses supplémentaires de personnel.

3.2 Conséquences pour les cantons et les communes

Le projet n'a aucune conséquence directe sur les cantons. Il permet cependant de poursuivre pour les années 2013 à 2016 le financement des lignes des chemins de fer privés financées en commun par la Confédération et les cantons.

Les cantons ayant accepté de contribuer à la réalisation d'investissements d'extension sur les lignes des CFF auront toutefois à assumer une dépense financière correspondante.

3.3 Conséquences pour l'économie

Il n'est possible de maintenir et de développer la qualité actuellement élevée de l'offre ferroviaire qu'avec une infrastructure ferroviaire à la pointe de la technique et adaptée aux exigences du trafic. Disposer d'un réseau dense et fiable, autorisant un transport efficace des voyageurs et des marchandises, est pour notre économie un avantage qu'il convient de ne pas sous-estimer. Le report du rail vers la route d'une partie seulement des prestations de transport réalisées se traduirait en effet par une augmentation des coûts supportés par l'économie.

3.4 Conséquences sur la politique régionale

Le financement de l'infrastructure ferroviaire va dans le sens des objectifs de la Confédération en matière de politique régionale. Une partie importante du réseau ferré permet en effet d'atteindre les régions périphériques. Si le plafond de dépenses ou le crédit d'engagement venait à être réduit, ce qui empêcherait de mener à bien les tâches d'entretien de l'infrastructure ferroviaire, voire entraînerait la renonciation à certaines lignes, il faudrait tabler sur des conséquences négatives tant en termes de politique régionale qu'au niveau de l'économie.

3.5 Autres conséquences

La CP 13– 16, avec le plafond de dépenses qui y est associé, et le financement de l'infrastructure des CdFP créent les conditions d'une offre performante en matière de trafic voyageurs et marchandises sur le réseau ferré suisse. Ils permettent ainsi de conserver la valeur et l'efficacité de l'infrastructure ferroviaire du pays. Le financement de l'infrastructure ferroviaire constitue la base du service public universel en matière de transport ferré. Il est incontournable pour mener à bien l'objectif de transfert modal en matière de trafic transalpin de marchandises.

La croissance actuellement positive de la Suisse alors même que le contexte international est délicat est pour une grande partie à mettre sur le compte de l'existence d'un réseau de transport très performant. Grâce aux CP conclues avec les CFF et avec les autres entreprises ferroviaires bénéficiaires d'une concession, il est possible de continuer à garantir la qualité élevée de l'infrastructure ferroviaire suisse.

4 Programme de la législation

Le projet est annoncé dans le message du 25 janvier 2012 sur le programme de la législation 2011 à 2015²⁶.

²⁶ FF 2012 349; pp. 441 et 484 pour le présent message

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

Les arrêtés fédéraux relatifs à la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF et au plafond de dépenses pour CFF Infrastructure pour les années 2013 à 2016 reposent sur l'art. 8, al. 2 et 4, LCFF. Selon cette loi, l'Assemblée fédérale approuve la CP et définit le plafond de dépenses. L'arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à financer l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016 repose sur l'art. 167 Cst.²⁷ (compétence de l'Assemblée fédérale en matière de dépenses).

Les arrêtés fédéraux sur le plafond de dépenses destiné à CFF Infrastructure pour les années 2013 à 2016 et sur le crédit d'engagement destiné à l'infrastructure des chemins de fer privés pour les années 2013 à 2016 reposent sur l'art. 49, LCdF. Celui-ci prévoit que la Confédération et les cantons commandent ensemble l'infrastructure ferroviaire. L'infrastructure des lignes d'importance nationale est financée par la Confédération seule. Les lignes servant uniquement au trafic local ou touristique sont exclues des prestations fédérales.

Contrairement à la convention avec les CFF, les CP passées avec les chemins de fer privés ne sont pas soumises à l'approbation du Parlement mais signées par l'OFT. Selon l'art. 21, al. 1, de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances de la Confédération²⁸, l'administration fédérale n'est habilitée à s'engager au-delà des crédits décidés (pour 2011) que si un crédit d'engagement couvre ces dépenses additionnelles.

5.2 Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse

Dans le contexte des chemins de fer, la Suisse a passé diverses conventions internationales et accords bilatéraux avec l'UE. Il n'y a pas de conflit avec ces traités.

Le système légal d'octroi de fonds aux gestionnaires de l'infrastructure moyennant des CP pluriannuelles répond aussi aux prescriptions du droit européen.

5.3 Forme de l'acte à adopter

L'approbation de la CP 13–16, l'autorisation du plafond de dépenses pour CFF Infrastructure 2013 à 2016 et l'ouverture du crédit d'engagement pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2013 à 2016 prennent la forme d'arrêtés fédéraux simples (art. 8, al. 2, LCFF en relation avec les art. 25, al. 1 et 2, et 29, al. 1, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement²⁹).

²⁷ RS 101

²⁸ RS 611.0

²⁹ RS 171.10

5.4 Assujettissement au frein aux dépenses

Aux termes de l'art. 159, al. 3, Cst., il faut la majorité des membres des deux Chambres pour approuver les dispositions sur les subventions ainsi que les crédits d'engagement et les plafonds financiers qui entraînent de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses régulières de plus de 2 millions de francs.

Conjointement au présent message, le Conseil fédéral soumet au Parlement deux arrêtés fédéraux à incidences budgétaires: celui sur le plafond de dépenses 2013 à 2016 destiné à CFF Infrastructure et celui sur le crédit d'engagement 2013 à 2016 destiné à l'infrastructure des chemins de fer privés. Etant donné qu'une partie des prestations à financer avec cette somme implique une marge de manœuvre assez importante, notamment en ce qui concerne les montants, les délais et d'autres modalités liées à ces dépenses, le Conseil fédéral propose de soumettre au frein des dépenses les deux arrêtés fédéraux liés au financement de l'infrastructure ferroviaire 2013 à 2016.

5.5 Respect des principes de la loi sur les subventions

Les arrêtés sur le plafond de dépenses pour CFF Infrastructure 2013 à 2016 et sur le crédit d'engagement pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2013 à 2016 sont conformes à la loi sur les subventions.

Importance de la subvention pour atteindre les objectifs visés

Comme indiqué au ch. 1.2.2, avoir une infrastructure ferroviaire performante constitue un avantage important pour la Suisse. Elle permet de maîtriser de manière efficace et écologique la croissance du transport des voyageurs et des marchandises. Etant donné que les conditions-cadre ne permettent pas d'appliquer des prix couvrant les coûts pour l'utilisation de ladite infrastructure, les objectifs de la Suisse en matière de politique des transports, notamment l'objectif de transfert modal pour ce qui est du transport de marchandises transalpin, qui est ancré dans la Constitution fédérale, ne peuvent être atteints qu'à l'aide de subventions versées aux entreprises d'infrastructure ferroviaire. Le ch. 1.2.2 décrit également le fonctionnement détaillé de ce subventionnement.

Pilotage matériel et financier

Le pilotage repose sur un cycle régulateur du controlling, sur des objectifs quantitatifs et sur le contrôle régulier de la réalisation des objectifs. Le processus de pilotage financier par la Confédération est présenté en détail au ch. 1.2.3. La base juridique ad hoc est l'OCFIF.

Procédure d'octroi des contributions

Les subventions sont accordées sur la base de CP pour les années 2013 à 2016. Ces conventions fixent les contributions que la Confédération (avec les cantons, dans le cas des chemins de fer privés, à l'exception des tronçons nationaux des BLS) alloue aux entreprises ferroviaires.

 Chemins de fer privés
 Abréviations

AB	Appenzeller Bahnen AG
ASm	Aare Seeland mobil AG
BDWM	BDWM Transport AG
BLS	BLS Netz AG
BLT	BLT Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) SA
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA
FLP	Ferrovie Luganesi SA
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
GME	Genossenschaft Museumsbahn Emmental
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
MGI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MIB	Kraftwerke Oberhasli AG
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
NStCM	Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
ÖBB	ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) -Infrastruktur AG
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Rhätische Bahn (RhB) AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen Bahn AG
STB	Sensetalbahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TMR	TMR Transports de Martigny et Régions SA
TN	Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois SA
TRAVYS	TRAVYS-Transports Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TRN	TRN SA
VCh	Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA
WAB	Wengernalpbahn AG
WB	WaldenburgerbahnAG
WSB	Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
ZB	Zentralbahn AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Rapport des CFF sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2011–2012

1. Introduction

En vertu de l'art. 8, al. 2, de la LCFF, le Conseil fédéral soumet à l'approbation de l'Assemblée fédérale, en même temps que le message sur la prochaine période de prestations, un rapport des CFF sur la convention sur les prestations (CP) en vigueur. Ce rapport indique le taux de réalisation des objectifs conformément à la CP 2011–2012 et l'emploi des fonds prévus dans le plafond de dépenses.

Suite à une modification de l'ordonnance sur les finances de la Confédération, la convention sur les prestations en vigueur porte uniquement sur les années 2011 et 2012. Lors de la rédaction du rapport, seules des valeurs prévisionnelles étaient disponibles pour l'année 2011. Quant à l'année 2012, les valeurs budgétées ont été intégrées au rapport. Le controlling se conforme à l'art. 33 de la CP 2011–2012.

La réalisation des objectifs stratégiques définis par le Conseil fédéral au titre des années de la CP 2011–2012 est étudiée dans un rapport distinct.

2. Marche des affaires de CFF Infrastructure

2.1 Résumé

La période CP 2011–2012 se caractérise par les grandes lignes suivantes:

- Compte tenu du plafond de dépenses lié à la CP 2011–2012 et de l'augmentation de la contribution de couverture en trafic grandes lignes, CFF Infrastructure dispose de davantage de ressources que les années précédentes. De fait, il est possible, au sens de l'audit du réseau, d'intensifier le maintien de la substance et d'améliorer la qualité du réseau. Ainsi, la disponibilité du réseau sera optimisée malgré l'augmentation des dépenses.
- La productivité globale de la division Infrastructure en 2011 (exploitation, entretien et renouvellement) a augmenté de quelque 74 millions de francs par rapport à 2010, autorisant ainsi la réalisation de prestations supplémentaires à hauteur de 55 millions de francs dans le renouvellement des voies. L'amélioration continue de la productivité se poursuivra grâce au programme «Renforcement de l'efficacité Infrastructure» en cours. Le compte de résultats et les calculs d'investissement de la division Infrastructure devraient durablement s'améliorer d'un minimum annuel de 250 millions de francs d'ici à 2016.
- En 2011, les investissements se sont vu consacrer environ 50 millions de francs de ressources supplémentaires par rapport à 2010. Toutefois, sur ces ressources, quelque 110 millions de francs n'ont pu être utilisés en 2011, en raison de l'augmentation de la productivité, de l'optimisation de projets, d'adjudications avantageuses et des reports de projets. Pour les mêmes raisons, les dernières prévisions pour 2012 annoncent que le budget d'investis-

sement présentera un excédent d'environ 55 millions de francs. La mise en place d'une réserve de contrôle, la constitution d'un stock de projets et la poursuite du recrutement de personnel ont permis d'introduire des mesures correctrices.

- En 2011, CFF Infrastructure a atteint 13 de ses 15 objectifs quantitatifs. Seuls les deux objectifs Défauts de rails et Productivité de l'entretien n'ont pu être réalisés – de peu pour le second.

Le tableau des principaux indices présenté ci-après permet d'illustrer les prestations de CFF Infrastructure:

Ressources financières disponibles en millions de francs	Moyenne annuelle	
	2007–10	2011–12
Fonds de la Confédération	1507	1731
Produits des sillons	721	900
Prestations		
Voie ferrée: renouvellement de la superstructure en km	155	159
Voie ferrée: bourrage en km	284	387
Voie ferrée: meulage des rails en km	430	561
Coût des renouvellements de superstructure en francs par m	2076	2023
Éléments d'enclenchement renouvelés	832	956
Taux d'automatisation en %	84	86
Nombre de dérangements causés par l'infrastructure; (nombre par millions de sillons-kilomètres)	118	99
Nombre de tronçons de ralentissement non prévus	35	43

Les prestations ont nettement augmenté en matière de renouvellement des deux genres d'installation essentiels (voie ferrée et appareils d'enclenchement/installations de sécurité). Pour la voie ferrée, l'augmentation des prestations consiste principalement en des travaux supplémentaires de meulage et de rembourrage pour la période 2011–2012 de la CP. Dans le cas du renouvellement de la superstructure, les prestations ne progresseront de manière sensible qu'à partir de 2013. Il sera ainsi possible de stabiliser et d'améliorer partiellement l'état des installations.

Les 60 tronçons de ralentissement non prévus en 2010 devraient représenter le chiffre le plus important jamais enregistré. Selon toute prévision, ce total diminuera en moyenne à 43 sur la période CP en cours. On table également sur une nouvelle réduction du nombre de tronçons de ralentissement non prévus pour les années suivantes. Malgré une sollicitation accrue du réseau, sa disponibilité s'est elle aussi améliorée (par rapport au nombre de dérangements dus à l'infrastructure).

Les coûts de renouvellement de la superstructure ont diminué de 53 francs par mètre, ce qui reflète notamment les progrès réalisés en matière de productivité.

Dans le cadre de la convention sur les prestations 2013–2016, Il est prévu d'accorder la priorité au maintien de la substance afin de continuer à améliorer l'état du réseau. L'augmentation de la capacité et l'amélioration de la productivité de CFF Infrastructure permettront de réduire de quelque 750 millions de francs le besoin de rattrapage qu'indique le rapport sur l'état du réseau 2010, ainsi que les déficits structurels qui ne représentent pas moins de 3 milliards de francs.

2.2 Qualité du réseau/état du réseau

CFF Infrastructure rédige chaque année à l'intention de l'OFT un rapport complet sur l'état du réseau (rapport sur l'état du réseau), qui indique notamment les modifications de l'année pour combler le besoin de rattrapage. Le rapport sur l'état du réseau 2011 paraîtra en mai 2012. La collecte des données sur l'état des installations est encore en cours. Les indications fournies ici correspondent à une première estimation.

Dans l'ensemble, l'état du réseau sur la période 2011–2012 de la CP est quasiment stable par rapport à 2010. Jusqu'à présent, la surveillance des installations n'a fait ressortir aucun état critique supplémentaire. Grâce à l'augmentation des fonds alloués au maintien de la substance et à l'accroissement de la productivité, le besoin de rattrapage ne devrait guère s'amplifier. L'augmentation actuelle des prestations d'entretien, notamment en matière de travaux de meulage et de bourrage ainsi qu'au niveau des installations de sécurité, a permis d'améliorer la disponibilité du réseau. De plus, ces efforts redoublés ainsi que les conditions climatiques stables en 2011 ont fait reculer le nombre de dérangements. Du fait du caractère hétérogène de l'âge des installations, le besoin en investissements de remplacement varie d'une année à l'autre. En 2011, ce besoin était inférieur à la moyenne des autres années. Les quelque 158 km de renouvellement de la superstructure au total ont permis de démonter environ 50 km de voies vétustes, ce qui s'est répercuté sur les prévisions des tronçons de ralentissement non prévus, qui tablent désormais sur une réduction du nombre de ces tronçons à 43 en moyenne pour les années 2011–2012 (contre 60 en 2010). Il convient de se fixer comme objectif durable un taux de renouvellement moyen de 220 à 230 km de voie ferrée. Comme les fonds et les ressources nécessaires dans les années à venir n'augmenteront que progressivement, une nouvelle hausse du besoin de rattrapage est à prévoir dans un premier temps.

De même, le taux de renouvellement théorique n'a pas été atteint pour les autres genres d'installations, tels que les dispositifs de courant de traction, les ouvrages de génie civil ou les installations électriques. Pour les dispositifs de courant de traction, la disponibilité a été améliorée sur les principaux tronçons de ligne (catégorie de disponibilité névralgique) en intensifiant le renouvellement des isolateurs et en optimisant la mise en place des lignes de contact au-dessus des appareils de voie. La tendance est également à l'amélioration par rapport à 2010 pour l'état des installations visant à éviter les dangers naturels, et ce grâce à des mesures de remise en état.

2.3 Exploitation: sécurité/ponctualité/disponibilité

L'année 2011 se caractérise par une amélioration des indices de ponctualité et de sécurité de l'exploitation. D'autres étapes de réalisation importantes ont été mises en œuvre dans le cadre des centres d'exploitation.

Les objectifs en matière de ponctualité sont atteints. Ils portaient essentiellement sur la ponctualité des voyageurs (objectif: 88,4 %, valeur obtenue pour l'année: 89,8 %) et les minutes de retard des voyageurs (objectif: 5,77 millions de minutes, valeur obtenue pour l'année: 4,86 millions de minutes). Les concertations et l'élaboration de mesures complémentaires en cours entre les parties prenantes à la production du chemin de fer s'effectuent de manière structurée. La tendance positive se maintient.

Au sein de l'exploitation, la sécurité est un thème central et permanent. Les efforts de sensibilisation du personnel contribuent à faire baisser le nombre d'accidents. Selon toute prévision, le nombre des accidents de manœuvre et accidents professionnels seront en deçà de 10 % des valeurs cibles.

De nouveaux progrès concrets ont été accomplis en 2011 dans la mise en œuvre de la stratégie des centres d'exploitation. Ainsi, le permis de construire pour le centre d'exploitation Centre (Olten) ayant été délivré, les travaux de construction ont pu être entamés le 25 octobre 2011. D'autres secteurs ont été migrés avec succès vers les centres d'exploitation Est (Zurich-Aéroport) et Ouest (Lausanne). L'inauguration officielle du BZ Est a eu lieu le 30 novembre 2011.

Deux nouveaux secteurs seront migrés vers le centre d'exploitation Est en 2012. Cette mesure, ajoutée à de nouvelles optimisations de processus et à la meilleure formation des chefs de circulation des trains, permettra de faire face à l'augmentation prévue du trafic et de maintenir voire d'élever légèrement la qualité.

2.4 Investissements

Le compte d'investissement 2011 prévoyait la mise en œuvre de projets pour un montant total de 1100 millions de francs, soit un volume supérieur de quelque 50 millions de francs à celui de l'année précédente. Les fonds disponibles provenant de la CP et de la convention complémentaire représentaient 1210 millions de francs, soit une hausse de 15 %. Sur cette somme, quelque 110 millions de francs (9 % du montant total) n'ont pu être utilisés.

Les ressources d'investissement mises à disposition n'ont pas été entièrement utilisées pour les raisons suivantes:

- Les mesures introduites dans le cadre du programme «Renforcement de l'efficacité Infrastructure» (EFFI) pour augmenter la productivité ont permis d'économiser près de 30 millions de francs. Le prix au mètre pour les renouvellements de la superstructure a ainsi été réduit de 8 %.
- Du fait du report de projets (p. ex. remplacement d'appareil d'enclenchement à Baden, câbles haute tension au Simplon et investissements d'extension), 24 millions de francs n'ont pas été utilisés, et 2 % des investissements programmés n'ont donc pas pu être réalisés. La principale raison en est le rallongement des procédures d'autorisation (p. ex. procédure d'approbation des plans, oppositions).

- Suite à l'incendie dans le tunnel du Simplon, il a fallu rapidement mobiliser des ressources à hauteur de 12 millions de francs pour réparer les dommages. Ces ressources (personnel/machines/matériel) n'ont donc pas pu servir à la mise en œuvre des mesures de renouvellement programmées. Les coûts de réparation des dommages étant couverts par l'assurance, le compte d'investissement 2011 n'a pas été affecté.
- L'optimisation de projets (value engineering) a permis d'économiser près de 20 millions de francs.
- Le reliquat du montant de ressources non utilisées (près de 25 millions de francs) est dû à des adjudications avantageuses et à une planification parfois trop optimiste.

A des fins de progression à partir de 2012, les mesures prises ont été les suivantes:

- Une réserve de contrôle a été prise en compte dans l'ensemble du volume d'investissement prévu. Elle permet d'augmenter le volume de projets au-delà des fonds disponibles. Il est ainsi possible de compenser les retards de certains projets. En 2011, la réserve de contrôle représentait environ 7 %. La planification actuelle prévoit une réserve de 10 % pour 2012, de 15 % pour 2013 et de 17 % pour 2014. Ce système favorise l'utilisation complète des fonds disponibles.
- Par ailleurs, un stock de projets rapidement applicable est créé; celui-ci peut de surcroît relever de la réserve de contrôle en cas de retard. Toutefois, ce stock ne se constituera que lentement, l'accent étant mis actuellement sur la réalisation du portefeuille de projets existant.
- L'organisation des ressources en personnel, notamment au niveau de la direction de projet, pour mettre en œuvre les volumes d'investissement nécessaires, a été renforcée: intensification du marketing du personnel auprès des hautes écoles, présence accrue sur les salons, multiplication des efforts de recrutement à l'étranger. Toutefois, le personnel recruté (en particulier les ingénieurs) ne pourra vraisemblablement pas assumer ses fonctions de spécialiste de projet avant plusieurs mois.

Le recrutement de chefs de projet continuera également de s'intensifier en 2012. Est prévue la création d'environ 120 postes supplémentaires par rapport à 2010.

L'optimisation de la durée des intervalles permettra notamment d'accentuer le renforcement de l'efficacité en 2012.

En vue d'assurer l'utilisation future des moyens, une nouvelle analyse des projets a été effectuée sur la base des valeurs annuelles 2012, et leur faisabilité a été évaluée à nouveau entre les mandats et les producteurs. Pour les mêmes raisons que pour 2011, les dernières prévisions pour 2012 annoncent que le budget d'investissement présentera un excédent d'environ 55 millions de francs.

Compte tenu du fait qu'en 2011 et, selon toute probabilité, en 2012, les moyens mis à disposition pour des investissements ne seront pas entièrement utilisés, il a été convenu avec l'OFT d'utiliser les fonds publics restants de la Confédération pour la période de CP en cours pour réduire l'endettement de l'infrastructure envers le groupe, pour renforcer le maintien de la substance et pour d'autres investissements d'extension. L'art. 29 de la CP 2011–2012 et l'art. 26 de la CP 2013–2016 constituent les bases légales permettant les commandes supplémentaires en cas de moyens

non utilisés. Une décision en ce sens doit être prise une fois que le résultat annuel 2011 et les derniers chiffres 2012 seront disponibles, dans le cadre de la rédaction du rapport relatif à l'atteinte des objectifs de la convention sur les prestations pour 2011 (avril 2012).

2.5 Chiffre d'affaires/utilisation de la capacité du réseau

En 2011, les recettes en trafic voyageurs ont augmenté de 94 millions de francs par rapport à 2010. Ce résultat est dû pour 83 millions de francs à l'augmentation de la contribution de couverture de 8 à 12 % en trafic grandes lignes, et pour le reste au surcroît de trafic (0,3 % de sillons-kilomètres en plus par rapport au budget) et à d'autres facteurs. La progression de la demande en sillons-kilomètres reflète l'augmentation du trafic voyageurs national et régional. Toutefois, le ralentissement de l'économie pourrait renverser cette tendance en 2012.

Le léger ralentissement conjoncturel a freiné la vente de sillons dans le secteur du trafic marchandises en 2011. Dans l'espace UE, cette activité connaît des difficultés principalement en matière de transit et d'import/export, d'où des recettes totales du trafic marchandises pour 2011 inférieures de 1,0 % (-1,4 millions de francs) par rapport aux prévisions. Cette tendance devrait se maintenir en 2012.

3. Résultat financier

3.1 Compte de résultats

Infrastructure Réseau en millions de francs (sociétés affiliées comprises)

	Année complète				
	2010	2011	Δ 2010/2011	2012	Δ 2011/2012
Produit des prestations d'exploitation	25.9	24.5	-1.5	26.1	+1.6
Produit issu de l'utilisation de l'infrastructure	771.8	866.3	+94.5	908.2	+41.9
PRODUITS DU TRAFIC	797.8	890.7	+93.0	934.3	+43.6
Produits résultant de la location d'immeubles	0.7	0.0	-0.7	0.8	+0.8
Autres produits d'exploitation	387.2	430.8	+43.5	393.5	-37.3
CHIFFRE D'AFF. ISSU DU PORTEFEUILLE CLIENTS	1'185.8	1'321.5	+135.7	1'328.6	+7.1
Paiements des pouvoirs publics	1'579.8	1'625.4	+45.6	1'700.5	+75.1
<i>dont CP Confédération</i>	1'342.5	1'389.1	+46.6	1'594.6	+205.5
Prestations propres	407.4	398.2	-9.2	426.3	+28.1
PRODUIT D'EXPLOITATION	3'173.0	3'345.1	+172.1	3'455.4	+110.3
Charges de personnel	-1'166.8	-1'186.1	-19.4	-1'245.6	-59.5
Charges de matières premières et consommables	-184.4	-181.2	+3.2	-193.8	-12.6
Prestations d'exploitation ferroviaire	-41.5	-30.7	+10.8	-31.4	-0.7
Autres charges d'exploitation	-1'042.3	-1'113.7	-71.3	-1'155.4	-41.7
EBITDA	738.0	833.4	+95.4	829.2	-4.2
Amortissements	-859.6	-871.9	-12.4	-928.0	-56.1
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	-0.6	-0.1	+0.5	0.0	+0.1
Répartitions globales	-48.7	-45.5	+3.2	-46.1	-0.7
EBIT/RESULTAT D'EXPLOITATION	-170.8	-84.1	+86.7	-144.9	-60.8
EBIT/résultat d'exploitation (sans bénéfices/pertes provenant d'actifs immobilisés)	-170.3	-84.0	+86.2	-144.9	-60.9
Résultat financier, impôts et parts des minoritaires inclus	-10.2	-11.8	-1.6	-5.1	+6.7
Résultat avant indemnités compensatoires	-181.0	-95.9	+85.1	-150.0	-54.1
Indemnités compensatoires	150.0	150.0	+0.0	150.0	+0.0
RESULTAT DE LA PERIODE	-31.0	54.1	+85.1	0.0	-54.1

Produit issu de l'utilisation de l'infrastructure

Les produits issus de l'utilisation de l'infrastructure enregistrent une hausse de 94 millions de francs par rapport à l'année précédente. En trafic voyageurs, cette progression est due à l'augmentation de la contribution de couverture de 8 à 12 % du trafic grandes lignes (+83 millions de francs) ainsi qu'au surcroît de trafic. Les recettes du trafic marchandises évoluent peu (-1 million de francs), principalement en raison du recul du trafic de transit lié à l'évolution conjoncturelle.

Pour 2012, une progression des recettes est escomptée à hauteur de 42 millions de francs, dont 17 millions du fait du surcroît de trafic et 25 millions du fait de l'augmentation du prix du courant de traction, qui passe de 10,0 à 11,0 ct./kWh (les charges d'exploitation augmentant dans la même proportion).

Charges de personnel

Les charges de personnel n'augmentent guère en 2011 (+1,7 %). Les mesures prises par les services administratifs (projet Best I O) ont un effet durable. De plus, le renforcement programmé du personnel dans les secteurs productifs connaît des retards en raison des difficultés de recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée. Les effectifs moyens progressent au total de 40 ETP par rapport à l'année précédente, ce qui, ajouté aux mesures salariales, engendre une augmentation des coûts de près de 20 millions de francs.

Facteur exceptionnel: le remboursement des contributions FVP (facilités de voyage du personnel) entraîne une réduction des charges de 14 millions de francs sur l'exercice, tandis que l'année précédente, les provisions dissoutes avaient permis de réduire les dépenses de 11 millions de francs.

Amortissements

La progression des amortissements se maintient grâce à la mise en service continue d'installations supplémentaires.

Résultat financier

Les pertes de change pèsent sur le résultat financier à hauteur de 8 millions de francs (protections contre le risque de change en euros), mais n'affectent pas le résultat, du fait du montant également moins élevé des charges d'exploitation. Le coût des intérêts du prêt pour les investissements commerciaux atteint 2 millions de francs (montant du prêt à la fin 2011: 162 millions de francs).

Evolution du résultat

Le résultat équilibré prévu pour 2011 est dépassé de quelque 54 millions de francs. Déjà, les prévisions d'avril 2011 (Forecast 1) ont permis de reconnaître un équilibre positif du budget. C'est pourquoi des mesures d'entretien supplémentaires ont été définies, programmées et mandatées. Il a ainsi été possible d'accroître les prestations prévues en 2011 pour l'entretien, notamment le bourrage, de 157 à 263 km (+65 %), tandis que le meulage est passé de 470 à 545 km (+16 %). Le renforcement de l'efficacité, aussi bien dans les prestations de production que dans les secteurs structurels, le retard dans le recrutement de personnel ainsi que des facteurs exceptionnels (notamment le remboursement de contributions FVP) ont contribué de façon déterminante à ce résultat positif.

Par rapport à l'année précédente, le résultat progresse de +85 millions de francs (corrigé des facteurs exceptionnels +92 millions de francs). Pour les recettes, ceci s'explique par l'augmentation des produits du trafic (+93 millions de francs) due au surcroît de trafic voyageurs, par la progression de la contribution de couverture en trafic grandes lignes, ainsi que par la contribution plus élevée de la Confédération à l'exploitation (+40 millions de francs). Associé au renforcement de l'efficacité réalisé (compte de résultats +44 millions de francs par rapport à 2010), ce double facteur permet d'augmenter les prestations d'entretien de 27 millions de francs et de compenser les hausses de coûts (notamment le recrutement de personnel).

Un résultat équilibré est l'objectif de 2012. Le surcroît de trafic et l'augmentation du prix du courant de traction permettent d'escompter une nouvelle progression de 42 millions de francs des produits du trafic. La contribution d'exploitation devrait diminuer de 5 millions de francs, tandis qu'en matière de dépenses, des prestations d'entretien supplémentaires devraient être fournies pour un montant de 27 millions de francs. Les effectifs moyens progresseront de 360 ETP selon les prévisions.

3.2 Prestations de la Confédération pour Infrastructure

Infrastructure Réseau en millions de francs (sociétés affiliées comprises)

	Année complète				
	2010	2011	Δ 2010/2011	2012	Δ 2011/2012
Contribution d'exploitation	470.0	510.0	40.0	505.0	-5.0
Contribution d'investissement	1'054.0	1'210.0	156.0	1'237.0	27.0
Paiements contributions CP Confédération	1'524.0	1'720.0	196.0	1'742.0	22.0
<i>dont augmentation des prêts</i>	181.5	330.9	149.4	147.4	-183.5
<i>dont produit du compte de résultat</i>	1'342.5	1'389.1	46.6	1'594.6	205.5

Contribution d'exploitation: en raison des prestations supplémentaires pour le maintien de la substance, la contribution d'exploitation de la Confédération en 2011 progresse de 40 millions de francs par rapport à l'année précédente, pour atteindre un total de 510 millions de francs.

Contribution d'investissement: la contribution d'investissement ordinaire de la Confédération augmente de 156 millions de francs en 2011 pour s'établir à 1210 millions de francs. Sur ces fonds, 70 millions de francs proviennent de la convention complémentaire conclue ultérieurement pour les années 2011 à 2012 et portant sur un total de 140 millions de francs.

3.3 Utilisation des ressources d'investissement

Le rapport sur l'utilisation des ressources d'investissement (maintien de la substance et extensions) porte désormais sur les genres d'installations. Les structures de reporting ont été adaptées à ces nouvelles exigences, sur la base de la structure de l'audit du réseau 2009 et du rapport sur l'état du réseau actualisé tous les ans.

Pour la première fois, le plan d'entreprise à moyen terme (MUP) 2012–2017 est entièrement élaboré à partir des genres d'installations. A chacun des genres est associée une stratégie portant sur les installations et définissant les objectifs ainsi que la grille quantitative nécessaire. Conformément au mandat de négociation de la

CP 2013–2016, les mesures de planification du MUP 2012–2017 ont été définies et les fonds disponibles ont été alloués aux genres d'installations.

Utilisation des ressources d'investissement par genre d'installation en millions de francs				
2009-2012; REEL; MUP				
	2009	2010	2011	2012
Voie ferrée	n. d.	372	427	487
Génie civil	n. d.	106	100	148
Nature et risques naturels	n. d.	5	4	11
Accès au chemin de fer	n. d.	45	43	77
Installations de sécurité	n. d.	190	189	240
Courant de traction	n. d.	101	89	104
Contrôle de la marche des trains	n. d.	15	19	40
Telecom	n. d.	76	70	71
Installations électriques	n. d.	87	79	85
Energie	n. d.	26	27	34
Informatique	n. d.	28	42	47
Moyens d'exploitation	n. d.	12	12	18
Opt. des coûts domaine des acquisitions	n. d.	0	0	0
Total ressources d'investissement	n. d.	1'064	1'100	1'362
Réserve de contrôle				10%
Plafond de dépenses CP Confédération		1'056	1'210	1'237

Voie ferrée

La rubrique «Voie ferrée» regroupe les programmes de renouvellement de la superstructure (158 km renouvelés en 2011) et les volets de certains projets (p. ex. renouvellement complet de la gare de triage de Bâle). Elle comprend également le programme d'assainissement de passages à niveau dangereux. Pour ce genre d'installations, le besoin de rattrapage en matière de maintien de la substance à l'horizon 2017 (970 millions de francs) diminue de 670 millions de francs. Le nombre de tronçons de ralentissement non programmés se réduit ainsi à moins de 10 par an.

Génie civil

Ce point regroupe les ouvrages d'art tels que les ponts, les tunnels et les aqueducs. Deux grands projets sont en cours de réalisation: le 2^e pont sur le Rhin à Bâle et l'assainissement du tunnel de Massagno, près de Lugano. De plus, une part de 37 millions de francs issue de la CP a été affectée à la ligne diamétrale de Zurich.

Installations de sécurité

Ce genre d'installations se voit consacrer pas moins de 17 % du volume total d'investissement. L'accent est mis principalement sur les adaptations des postes d'enclenchement, qui sont indispensables à la centralisation des techniques d'acheminement. Parmi les grands projets en cours de réalisation figurent le remplacement des appareils d'enclenchement de la gare de triage de Bâle et entre Olten-Hammer et Luterbach, ainsi que l'assainissement de circuits de voie.

Courant de traction

Les projets réalisés en matière de courant de traction représentent un montant de 89 millions de francs. D'importantes transformations des lignes de contact ont été entamées dans la gare de Rapperswil et à Genève La Plaine, contribuant à l'augmentation de la part des investissements en courant de traction en 2012.

4. Rapport sur les indices quantitatifs (indices CP)

Le rapport tient compte de neuf nouveaux indices pour la période de la CP 2011–2012, dont cinq sont mentionnés sans valeur cible (p. ex. les minutes de retard des voyageurs, les ruptures de rail). Ces nouveaux indices ne permettent d'établir une comparaison avec la période 2007 à 2010 que dans une certaine mesure. La définition de l'indice de renouvellement de la superstructure a été rectifiée en concertation avec l'OFT via la CP 2011–2012.

Les indices définis sont répartis dans les rubriques suivantes: sécurité, disponibilité et qualité de l'exploitation, utilisation du réseau et productivité.

Rapport sur l'atteinte des objectifs							
Indice	Définition	Unité de mesure		Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012
Sécurité	Collisions	Nombre de collisions impliquant un train en circulation, par million de sillons-km	Nbre / million de sillons-km	Valeurs réelles 0.07 Valeurs cibles 0.19	0.14 0.19	0.08 0.19	0.19
	Déraillements	Nombre de déraillements impliquant un train en circulation, par million de sillons-km	Nbre / million de sillons-km	Valeur réelle 0.02 Valeur cible 0.05	0.02 0.05	0.01 0.05	0.05
	Passages à niveau dangereux	Nombre de passages à niveau non conformes à l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) à la fin de l'année	Nombre	Valeur réelle 90 Valeur cible 110	65 85	45 55	35
	Accidents de personnes dans l'accès au chemin	Nombre de personnes victimes d'un accident lors de l'accès au chemin de fer (gares, arrêts)	Nombre	Valeur réelle 7 Valeur cible 7	7 7	2 7	7
Disponibilité et qualité de l'exploitation	Disponibilité du réseau	Sillons-km supprimés en raison d'interdictions de voie planifiées, avec remplacement par des autobus (en % des sillons-km dédiés au	%	Valeurs réelles 0.10 Valeurs cibles 0.10	0.10 0.10	0.11 0.12	0.12
	Dérangements *	Nombre de dérangements dus à l'infrastructure et entraînant des retards de plus de 3 minutes	Nombre / sillons-km	Valeurs réelles 112 Valeurs cibles n. d.	111 n. d.	106 108	106
	Minutes de retard des voyageurs *	Total des minutes de retard (> 3 min) dans 13 gares-nœuds ¹ multiplié par le nombre de voyageurs	Million de min. TR	Valeurs réelles n. d. Pas de valeurs cibles	38.97	25.6	
		¹ 13 nœuds (Genève, Lausanne, Viège, Lucerne, Bellinzona, Berne, Bienne, Bâle, Olten, Zurich, Winterthur, St-Gall, Sargans).					
	Défauts de rails *	Nombre de défauts de rails par kilomètre de voie principale ¹	Nombre / VP-km	Valeurs réelles 19.6 Valeurs cibles n. d.	20.4 n. d.	22 15	16
		¹ Fissures, ruptures ou détériorations nécessitant un remplacement du rail.					
	Ruptures de rails *	Nombre de ruptures de rails par kilomètre de voie principale	Nombre / VP-km	Valeurs réelles 0.57 Pas de valeurs cibles	0.76	0.80	
	Géométrie des voies *	Nombre de dépassements du seuil d'intervention immédiate (SII) par 100 km de voie principale	Nombre / VP-km	Valeurs réelles 368 Valeurs cibles n. d.	316 n. d.	320 350	300
	Déformations de la voie *	Nombre de déjettements de la voie (>50 mm) et d'écrasements (<50 mm) par 100 km de voie principale	Nombre / VP-km	Valeurs réelles n. d. Pas de valeurs cibles	n. d.	0.1	
	Accès au chemin de fer exempt d'obstacle *	Nombre de gares dont tous les quais permettent d'accéder de plain-pied aux voitures et sont accessibles sans escaliers, par rapport au nombre total de gares	%	Valeurs réelles 42 Pas de valeurs cibles	44.7	45.0	

Utilisation du réseau	Sillons-kilomètres vendus	Total des sillons-kilomètres vendus	Millions de sillons-km	Valeurs réelles 161.6	163.5	165.0		
				Valeurs cibles 157.0	159.0	164.0		166.0
	Produits du sillon	Recettes de la vente de sillons	Millions de francs	Valeurs réelles 703.2	771.3	854.8		
				Valeurs cibles 695.0	715.0	855.0		900
Efficacité de l'utilisation		Sillons-km par km de voie principale	Sillon-km / VP-km	Valeurs réelles 94	95	96		
				Valeurs cibles n. d.	n. d.	96		97
Productivité	Exploitation	Coûts de la régulation du trafic, des télécommunications d'exploitation et de l'alimentation électrique 50 Hz par sillon-km	CHF / sillon-km	Valeurs réelles 2.23	2.23	2.20		
				Valeurs cibles 2.50	2.45	2.45		2.45
	Entretien	Dépenses d'entretien par 1000 tonnes brutes-kilomètres	CHF / 1000 t-km brutes	Valeurs réelles 7.16	7.05	7.50		
				Valeurs cibles 6.15	6.00	7.30		7.25
	Renouvellement / maintien de la substance *	Dépenses de maintien de la substance (renouvellement, y compris modernisation ou optimisation, sans les investissements d'extension) par 1000 tonnes brutes-kilomètres	CHF / 1000 t-km brutes	Valeurs réelles 15.7	13.2	14.4		
				Pas de valeurs cibles				
Renouvellement superstructure	Coûts de renouvellement de la superstructure (type 1) par mètre transformé (sauf coûts d'étude d'un projet) ¹	CHF / m	Valeurs réelles 2240	2194	1478			
			Valeurs cibles 1500	1470	2260		2220	
	¹ Coût de renouvellement par mètre pour les rails, les traverses et le ballast; voies uniquement - sans aiguillages, sans extensions.							
Efficacité des subventions	Contribution d'exploitation de la Confédération par sillon-kilomètre	CHF / sillon-km	Valeurs réelles 2.80	2.71	3.07			
			Valeurs cibles 2.85	2.80	3.10		3.05	
* Nouvel indice à compter de la CP 2011-2012								

Sécurité

En matière de sécurité, les trois valeurs cibles ayant un rapport direct ont été atteintes.

Avec 0,08 collision et 0,01 déraillement par million de sillons-kilomètres, les prescriptions ont été clairement respectées. En matière d'accès au chemin de fer, deux accidents avec blessures ont été déplorés en 2011. Ce chiffre est inférieur à la valeur cible de sept accidents au maximum.

Fin 2011, le réseau des CFF recense 45 passages à niveau ne satisfaisant pas aux dispositions en vigueur à l'horizon 2014. La valeur cible a donc été atteinte.

Disponibilité et qualité

Suite à la planification d'intervalles pour les travaux de construction pendant les heures de circulation, 11 pour mille de tous les sillons-kilomètres dédiés au trafic voyageurs ont été remplacés par des autobus en 2011. Ce chiffre est inférieur à la valeur cible de la disponibilité du réseau en 2011 (12 pour mille au maximum).

La réduction du nombre de dérangements dus à l'infrastructure résulte principalement de la meilleure disponibilité des installations de sécurité. Le chiffre obtenu est inférieur à la valeur cible.

Le nombre de minutes de retard des voyageurs affiche un recul de 25 %, ce qui est également un point positif.

Pour la géométrie de la voie, les dépassements du seuil d'intervention immédiate (SII) par 100 km de voie principale ont fait l'objet d'une mesure. La valeur cible a été ici respectée. L'objectif à long terme est de mettre en œuvre les quantités d'entretien établies en 2010 dans la stratégie sur les installations «Voie ferrée». Si le besoin de rattrapage est comblé comme prévu et que l'entretien nécessaire est réalisé conformément à la stratégie, le nombre de dépassements du SII par 100 km de voie principale devrait être réduit d'un tiers d'ici à 2015.

L'indice de déformations de la voie indique le nombre de déjettements de la voie (>50 mm) et d'écrasements (<50 mm) par 100 km de voie principale. Ces phénomènes sont le plus souvent liés à des variations de température. L'état est stable depuis plusieurs années.

Le nombre de défauts de rails par 100 km de voie principale est lié au processus de production des rails et à leur sollicitation. Cette dernière étant le plus souvent en cause, le nombre des défauts a augmenté en conséquence en 2011. Les ruptures de rails représentent une partie importante de l'ensemble des défauts de rails. Environ 4 % des défauts de rail entraînent des ruptures du rail. Le nombre de ces dernières a donc augmenté proportionnellement à celui des défauts. Des rails plus résistants seront mis en place à l'avenir afin de remédier à ce phénomène. De plus, les travaux de meulage de rails augmenteront de façon à pouvoir passer d'une action correctrice à une action préventive de meulage des tronçons de ligne à partir de 2013. Toutefois, le nombre des défauts comme celui des ruptures de rails ne baisseront pas avant une plus longue échéance (après 2016).

En 2011, des transformations visant à éliminer les obstacles ont été achevées dans cinq autres gares. Le taux de mise en œuvre s'établit ainsi à 45 % de l'ensemble des gares. Sont qualifiées gares exemptes d'obstacle celles qui disposent d'un accès sans escalier à chaque quai ainsi que d'un accès de plain-pied aux voitures.

Utilisation du réseau

Infrastructure a vendu 165 millions de sillons-kilomètres en 2011, dépassant ainsi la valeur cible de 164 millions. Toutefois, la crise économique affectant l'Union européenne pèse sur le trafic marchandises. De ce fait, la valeur cible pour les produits du sillon n'est atteinte que de justesse pour 2011. En trafic voyageurs, le nombre de sillons-kilomètres parcourus est légèrement supérieur aux prévisions. En revanche, les produits de vente des grandes lignes CFF sont légèrement inférieurs, générant ainsi une contribution de couverture moindre. Cet effet a été compensé par le trafic régional (BLS et CFF). La vente de sillons à des entreprises du trafic marchandises est légèrement inférieure à l'objectif.

Pour 2012, les prévisions laissent augurer une croissance nulle en trafic marchandises et une légère augmentation du nombre de kilomètres et des produits en trafic voyageurs.

L'efficacité de l'utilisation du réseau était de 96 en 2011, soit exactement la valeur cible. Ce chiffre devrait progresser jusqu'en 2015, en raison de l'utilisation croissante du réseau pour une longueur constante des lignes.

Productivité

L'automatisation permet d'accroître la productivité de l'exploitation qui se situe nettement en dessous de la valeur maximale de 2,45. En revanche, la valeur cible de la productivité de l'entretien n'a pas été atteinte. Les dépenses d'entretien pour améliorer en premier lieu l'état du réseau ont progressé de 5,6 % par rapport à l'année précédente. La planification initiale prévoyait une augmentation de 3,8 %.

Les coûts de renouvellement par tonne brute-kilomètre sont en hausse par rapport à l'année précédente et s'établissent à 14,4. Cette progression est due à la volonté d'accroître les volumes de renouvellement afin de stabiliser l'état du réseau.

En matière de renouvellement de la superstructure, le prix au mètre linéaire concernait auparavant l'ensemble des renouvellements de la superstructure, contrairement à la définition proposée dans la CP, à savoir qu'il incluait le renouvellement des aiguilles et ceux impliquant une rénovation de l'infrastructure, les opérations de drainage et/ou le renouvellement des banquettes. De plus, le prix englobait également les coûts d'étude du projet. La méthode de calcul de la valeur a été modifiée via la CP 2011–2012 en concertation avec l'OFT, afin de correspondre à la définition prescrite. Désormais, le prix au mètre du renouvellement de la superstructure des voies n'intègre plus la rénovation de l'infrastructure/le drainage/le renouvellement des banquettes ni les coûts d'étude du projet.

En 2011, 158 km de voies au total ont bénéficié d'un renouvellement de la superstructure, 35 % environ correspondant à la définition retenue comme valeur cible. La valeur atteinte en 2011 selon la nouvelle définition s'élève à 1478 francs. La valeur cible de 2011 ajustée selon la planification initiale s'établirait à 1652 francs.

Le prix au mètre selon l'ancienne définition a pu être abaissé à 2016 francs pour 2011, restant ainsi proche de l'objectif. L'amélioration de la productivité procède de la meilleure préparation des travaux et de la réduction des coûts de matériel (cours de l'euro). D'autres améliorations de la productivité permettront de réduire davantage encore le prix au mètre.

L'efficacité des subventions recule en raison de l'augmentation de la contribution d'exploitation, portée à 510 millions de francs. Elle demeure toutefois supérieure au niveau budgétisé. La hausse de la contribution d'exploitation est due à celle des dépenses d'entretien.

5. Investissements d'extension

La structure de la représentation des investissements d'extension a été adaptée dans le cadre des réunions régulières entre l'OFT et les CFF. Ces modifications s'appuient sur le résultat des révisions de l'OFT.

Projet		Coût total brut	Coût net	Net avant 2011	Net 2011-2012	Net 2013ss
2 ^e pont sur le Rhin à Bâle	CP	51'700	51'700	16'200	19'200	16'300
Remédier aux engorgements TM, TGL, TR	EW1	48'540	48'540	12'700	16'741	19'099
3 ^e voie Rütli-Zollikofen	CP	76'000	43'400	19'000	24'400	0
Remédier aux engorgements TM, TGL, TR	EW1	70'248	37'609	14'358	22'332	919
Gare de Giubiasco	CP	42'100	42'100	1'200	5'000	35'900
Désamorçage du conflit de nœuds	EW1	40'653	40'653	1'178	975	38'500
Oltén Aarau, augmentation du rendement (Däniken-Woeschnau)	CP	83'100	80'200	4'100	34'100	42'000
Condition pour le gain de temps est-ouest (préparation du tunnel de l'Eppeberg)	EW1					
		396'234	90'234	4'087	7'400	78'747
Oltén - Biemme, voie de dépassement Oensingen/Luterbach	CP	16'700	16'700	0	16'700	0
Remédier aux engorgements TM, TGL, TR	EW1	16'848	16'848	400	11'528	4'920
Gare de Lupfig, réaménagement pour le trafic marchandises	CP	15'400	15'400	9'000	6'400	0
Développement du marché en trafic marchandises	EW1	10'922	10'922	6'691	4'231	0
Lausanne Paleyres, prolongement de l'installation de garage	CP	19'500	9'700	600	500	8'600
Augmentation de la capacité du nœud de Lausanne	EW1	19'543	9'771	222	402	9'147
Ligne diamétrale de Zurich, contrib. à la répartition des coûts TGL	CP	350'000	350'000	50'000	74'000	226'000
DML Zurich-7 ^e /8 ^e voie: financement cor.	EW1	375'000	375'000	50'000	74'000	251'000
Renens (désormais exécuté en tant que projet > 10 millions)	CP				0	0
Renens VD Amélioration accès aux trains	EW1	15'351	15'351	240	674	14'437
environ 30 autres projets < 10 millions	CP	256'400	205'900		34'700	118'500
environ 30 autres projets < 10 millions	EW1	421'172	225'721	1) 148'903	41'279	28'539
Convention complémentaire à la CP 2011-2012						
Nœud de Lausanne, acquisition de terrains et de bâtiments	CP	30'000	30'000	0	26'000	4'000
Augmentation de la capacité du nœud de Lausanne	EW1	30'500	30'500	0	25'335	5'165
Lausanne - Vevey Modifications du profil	CP	27'500	27'500	800	10'100	16'600
Augmentation de la capacité TM, TGL, TR	EW1	21'800	19'690	809	8'138	10'743
Nœud de Berne, augmentation de la capacité Berne Est	CP	28'600	28'600	400	700	27'600
Offre complémentaire TGL, aménagement du RER de Berne	EW1	28'837	28'837	652	645	27'540
Avant-projet et mise à l'enquête RBL/terminal de Limmattal	CP	8'600	8'600	100	2'500	6'000
Besoins du marché TM	EW1	3'550	3'550	50	2'500	1'000
Nœud de Zurich, augmentation de la capacité de Wehntal	CP	24'100	24'100	300	800	23'000
Augmentation de la capacité du nœud de Zurich, 4 ^e compl. partie TGL, TR	EW1					
		24'063	24'027	280	834	22'913
Zurich - Winterthur, augmentation de la capacité de Kempthal	CP	27'600	10'600	100	900	9'600
Augmentation de la capacité du nœud de Zurich, 4 ^e compl. partie TGL, TR	EW1					
		27'434	10'520	72	440	10'008
Améliorations de l'infrastructure en trafic marchandises (Chavornay)	CP	18'100	18'100	400	13'000	4'700
Besoins du marché TM	EW1	20'494	20'494	423	12'690	7'381
Divers avant-projets de développement du réseau	CP	10'400	9'100	300	8'000	800
Bases pour la planification du développement du réseau TM, TGL, TR	EW1	11'393	10'109	290	6'278	3'541
Total convention sur les prestations et convention complémentaire	CP				277'000	539'600
Total mise en œuvre CFF	EW1			1) 241'355	236'422	534'599

1) Somme des projets partiellement facturés au 31.12.2010, et dont l'exécution se poursuit.

En janvier 2012, la mise en œuvre des investissements d'extension commandés dans le cadre de la CP 2011–2012 (y compris convention complémentaire) se présente comme suit:

	CP	Mise en œuvre
Prescriptions CP 2011–2012	215 millions	180 millions
Prescriptions convention complémentaire à la CP 2011–2012	62 millions	57 millions
Total CP et convention complémentaire à la CP 2011–2012	277 millions	237 millions

Pour l'heure, il résulte un excédent de 40 millions de francs sur la période de la CP.

Celui-ci se compose des trois éléments suivants:

Report sur la prochaine période de CP 2 ^e pont sur le Rhin à Bâle, gare de Giubiasco, Olten–Aarau, Olten–Bienne, divers avant-projets	–	43,0 millions
Economies Gare de Lupfig, modifications du profil Lausanne–Vevey	–	4,1 millions
Surcoûts 3 ^e voie Rütli–Zollikofen, autres projets < 10 millions	+	6,6 millions
Total		40,5 millions

6. Rapport sur les autres indices

Goulets d'étranglement

Comme de nouvelles parties du réseau n'ont pas été mises en service et que l'offre n'a été modifiée que de façon très ponctuelle, les goulets d'étranglement sont globalement restés identiques en 2011. Dans le cadre de l'évaluation, plusieurs tronçons et nœuds entrent désormais dans la catégorie de sollicitation élevée.

Satisfaction de la clientèle

L'enquête menée en 2011 auprès des entreprises de transport ferroviaire et portant sur l'année 2010 fait état d'une légère dégradation de la satisfaction générale par rapport à 2009. Ce résultat est en contradiction avec les objectifs fixés par CFF Infrastructure. Différentes mesures ont été prises afin d'obtenir l'amélioration souhaitée en termes de satisfaction de la clientèle: par exemple projet Prestations supplémentaires (catalogue adapté au client), information sur les chantiers/les tronçons de ralentissement, systématisation du processus de prise en charge ultérieure, ou encore implication des clients dans la stratégie ETCS.

La satisfaction des cantons vis-à-vis de l'infrastructure a progressé de +0,39 en 2011, pour atteindre la valeur intermédiaire de 7,30, se plaçant ainsi au niveau de la valeur cible de 7,29 points (valeur totale CFF: augmentation de 6,1 points pour atteindre 77,2 points).

ETCS

Programme ETCS Réseau, migration vers ETCS Level 1 Limited Supervision (ETCS L1LS):

Dans le cadre de la migration des anciens systèmes ZUB et SIGNUM vers ETCS L1LS, les grandes étapes suivantes ont été réalisées:

- Adjudication réussie du rollout global aux partenaires Siemens et Thales.
- Lancement dans les temps du rollout au Tessin en décembre 2011.
- Adjudication du développement des véhicules pour ETCS L1LS en vue de tester l'exploitation de la nouvelle technique de système avec des véhicules de CFF Cargo, CFF Voyageurs et BLS Cargo.
- Test en cours portant sur l'exploitation des composants miniLEU (avec alimentation électrique autonome) nouvellement mis en œuvre dans le cadre de la migration.

La conclusion des contrats de rollout en septembre 2011 a permis de réviser les prévisions de coût final et les coûts liés aux risques. A cet égard, il s'avère que les coûts finaux prévisionnels se situent dans le cadre du budget (300 millions de francs \pm 30 %), même compte tenu des coûts liés aux risques.

Dans le cadre de la direction du système ETCS, les grandes étapes suivantes ont été réalisées:

- Collaboration en vue de la légalisation du standard ETCS Baseline 3 au sein des commissions européennes.
- L'interopérabilité de l'équipement ETCS des véhicules Bombardier ayant été démontrée, Alstom, Siemens, mais également le troisième fournisseur de véhicules ETCS disposent de l'accès au réseau en Suisse.
- Etablissement des bases d'étude de projet pour ETCS L1LS.
- Collaboration au sein de groupes de travail pour les transitions de système devant être réalisées dans les zones frontalières des corridors A et C.
- Garantie de l'interopérabilité technique et d'exploitation entre le parcours de base du St-Gothard et les axes NLFA existants (tunnel de base du Loetschberg et Mattstetten-Rothrist).

Concernant le contrôle de la marche des trains, les grandes étapes suivantes ont été réalisées:

- 95 % des contrôles de vitesse prévus dans le programme 500 A (500 signaux supplémentaires avec contrôle de la vitesse) sont entrés en service avant la fin 2011. Ce programme permet de garantir l'amélioration du niveau de sécurité malgré l'augmentation du trafic.
- La méthode d'équipement des systèmes de contrôle de la marche des trains (R I-20027) garantit à l'avenir une légère amélioration du niveau de sécurité, malgré l'intensification du trafic.
- Les travaux de planification pour l'adaptation des installations dans les accès aux tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri ont été lancés conformément à la stratégie ETCS L2 de juin 2011.

GSM-R

Le rollout en Suisse s'est achevé dans les temps pour les lignes principales, à l'exception de l'optimisation sur la rive droite du lac de Zurich qui doit encore être réalisée. La radio sol-trains analogique a été remplacée par le système GSM-R.

Au total, 100 emplacements d'antennes ont été mis en service de manière opérationnelle en 2011. Fin 2011, près de 90 % des emplacements d'antennes initialement prévus étaient en service (725 en tout).

Le volume d'investissements mis en œuvre en 2011 (25 millions de francs) résulte du cumul des coûts d'investissement de 314 millions de francs. L'investissement total de 431 millions de francs prévu dans le Business plan a été réduit à 408 millions de francs dès la fin 2010, grâce à une meilleure planification des projets et à une optimisation sélective. Au vu de la situation actuelle, cette prévision peut être confirmée.

Conformément aux objectifs, certaines lignes secondaires seront équipées à partir de 2012. Plusieurs lignes ont été reclassifiées d'itinérance GSM-R en GSM-R Native pour des raisons économiques et opérationnelles, ce qui a fait augmenter le nombre de lignes secondaires à équiper. De plus, le remplacement de la communication de la manœuvre, prévu à partir de 2013, implique l'application de différentes procédures d'optimisation et l'équipement de points de desserte de triage.

Dans leur rôle de gestionnaire du système GSM-R, les CFF sont de surcroît responsables de l'équipement des lignes de différentes ETC (p. ex. BLS: Spiez–Interlaken; THURBO: Wil–Kreuzlingen) dans le cadre du programme GSM-R. BLS: Spiez–Interlaken; THURBO: Wil–Kreuzlingen). En lien avec cette procédure, près de 100 emplacements d'antennes seront à nouveau mis en service en 2012. Le volume d'investissement pour 2012 s'élèvera à 24 millions de francs. D'après les estimations actuelles, certains projets dureront jusqu'en 2015 en raison d'oppositions.

Standards de construction

Les axes stratégiques suivants continuent d'être appliqués à des fins d'optimisation:

- améliorations des produits,
- perfectionnements techniques,
- optimisations des opérations de maintenance.

Parmi les propositions, 19 mesures ont été approfondies. Les préparatifs de leur mise en œuvre sont achevés dans les grandes lignes. Certaines seront appliquées dès l'année en cours. Ces mesures permettront de réaliser chaque année une économie de 25 millions de francs à compter de 2014.

Outre les mesures définies, d'autres propositions ont été soumises pour renforcer l'efficacité. Dans le cadre d'un processus continu, les responsables des installations d'infrastructure les intégreront et les appliqueront de manière permanente.

Analyse comparative: outre l'exécution annuelle régulière du LICB (Lasting Infrastructure Cost Benchmark, UIC), l'année 2011 a également marqué le lancement d'une comparaison détaillée des coûts de renouvellement des superstructures. A cet effet, des comparatifs concrets des coûts, p. ex. les coûts de matériel, les heures de travail et de machine ainsi que les prix des machines de chantier ferroviaire, ont été effectués en collaboration avec la Deutsche Bahn (DB) et les Chemins de fer

fédéraux autrichiens (ÖBB). Les premiers résultats font état de d'importantes différences concernant le prix des machines de chantier ferroviaire ainsi que, dans une certaine mesure, les quantités et le prix du matériel utilisé. L'analyse des causes de ces premiers constats est en cours.

