

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux pour les années 2011 et 2012

*Le Conseil fédéral suisse
et*

la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF),

vu l'art. 8, al. 1, de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF)¹,
vu l'art. 97 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)²,
conviennent:

Préambule

¹ La présente convention sur les prestations (ci-après: la convention) fixe les objectifs élaborés en commun pour les années 2011 et 2012 par la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF (ci-après: les CFF). Les objectifs pluriannuels et la nette séparation des compétences posent un cadre fiable qui permettra aux CFF de prendre leurs décisions entrepreneuriales plus rapidement et plus efficacement.

² En raison d'une modification de l'ordonnance sur les finances de la Confédération, la durée de la présente convention est limitée à deux ans. Cette limite permet d'assurer que le nouveau Parlement élu en 2011 pourra décider du plafond de dépenses et de la convention applicables aux années 2013 à 2016.

³ Conformément à l'art. 7a LCFF, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques des CFF sur la base de la présente convention. Les objectifs prescrits par la convention sont complétés et précisés dans la stratégie du propriétaire.

⁴ La Confédération commande en même temps que la convention les prestations destinées au maintien et au développement de l'infrastructure. Les fonds nécessaires à l'indemnisation de ces prestations sont alloués sous la forme d'un plafond de dépenses pour les années 2011 et 2012.

⁵ La commande destinée au maintien et au développement de l'infrastructure est coordonnée avec les projets financés dans le cadre du fonds FTP et du fonds d'infrastructure.

⁶ Les commandes de prestations pour le transport des marchandises et des voyageurs font l'objet de conventions distinctes.

¹ RS 742.31
² RS 742.101

Section 1 Objet et bases de décision

Art. 1 Objet

¹ La présente convention fixe les objectifs des CFF pour les années 2011 et 2012.

² Elle définit l'offre d'infrastructure que la Confédération commande aux CFF pour les années 2011 et 2012.

Art. 2 Bases légales

La présente convention se fonde sur les art. 8 LCFF et 49 ss LCdF et sur l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF, RS 742.120).

Art. 3 Critères déterminants

Les critères déterminants pour fixer les prestations des deux parties à la convention sont les suivants:

- a. prix du sillon, dont le montant est déterminé par l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF, RS 742.122) et les dispositions d'exécution du 7 juin 1999 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (DE-OARF, RS 742.122.4); pour la durée de la convention, les contributions de couverture sont les suivantes:
 1. trafic voyageurs régional: 13 % du produit du secteur,
 2. trafic voyageurs longues distances: 12 % du produit du secteur (conformément à la concession de trafic longues distances n° 584),
 3. trafic marchandises: 0;
- b. autres critères financiers:
 1. coûts d'acquisition du courant pour la division CFF Infrastructure: 10 ct./kWh (à partir de la sous-station); en cas de besoin avéré, augmentation à 11 ct./kWh à partir de 2012,
 2. paiement compensatoire de la division CFF Immobilier et des services centraux à la division CFF Infrastructure: 150 millions de francs par an,
 3. imputation des avantages concédés à la Communauté de transports zurichoise (ZVV): 41 millions de francs par an;
- c. autres critères:
 1. assainissement de la caisse de pensions des CFF conformément
 - à la décision du 9 septembre 2009 du Conseil d'administration des CFF et
 - au message du 5 mars 2010 sur la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (Assainissement de la caisse de pensions des CFF)³.

³ FF 2010 2295

Le plan d'assainissement prévoit une contribution fédérale de 1,148 milliard de francs; les contributions annuelles d'assainissement de 2 à 2,5 % de la masse salariale assurée versées par l'employeur et les charges d'intérêt liées au versement direct de janvier 2010 dans la caisse de pensions des CFF entraînent une augmentation des dépenses indemnisées, couvertes par le plafond de dépenses;

2. les CFF protègent les intérêts de l'exploitant pour tout le réseau CFF, y compris les lignes de base du Saint-Gothard et du Ceneri;
3. les investissements pour la mise en service de la ligne de base du Saint-Gothard et des tronçons d'accès sont financés par le fonds FTP;
4. à partir de la fin de 2012, la spécification pour le système ETCS-Level 1 Limited Supervision fait partie intégrante des spécifications techniques pour l'interopérabilité; les exigences spécifiques à ce système devraient être suffisamment stables en 2011 pour permettre une programmation au sol.

Art. 4 Etendue des financements

¹ Par le biais de la présente convention, la Confédération alloue:

- a. des ressources financières pour l'indemnisation des coûts non couverts prévus pour les années 2011 et 2012, y compris les amortissements de l'infrastructure ferroviaire des CFF tels que définis à l'art. 62, al. 1, LCdF;
- b. des prêts sans intérêts remboursables sous condition pour le financement d'investissements destinés à l'adaptation aux exigences du trafic et au progrès technique.

² Les autres investissements peuvent être réalisés soit par une réglementation explicite dans la présente convention, soit par un financement spécial de la Confédération et des cantons. Les financements spéciaux (fonds FTP et fonds d'infrastructure) ne font pas partie de la présente convention.

³ Les fonds alloués par la présente convention ne doivent pas servir à financer des investissements dans les terminaux pour le transport combiné et les voies de raccordement qui font l'objet d'un encouragement spécial de la Confédération.

Section 2 Objectifs des CFF

Art. 5 Principes de la fourniture de prestations

¹ Les CFF et leurs filiales adaptent leurs prestations aux besoins du marché et accordent une grande importance à la rentabilité, à la qualité, à la satisfaction des clients, à la ponctualité et à la sécurité.

² La Confédération offre aux CFF et à leurs filiales des conditions de concurrence équitables et une liberté d'entreprise adéquate qui leur permettent de fournir efficacement leurs prestations. Elle attend des CFF qu'ils augmentent leur productivité tout en maintenant la qualité élevée des prestations et la qualité des infrastructures.

³ Lorsque la conjoncture économique ne permet pas de couvrir les frais découlant de l'exploitation d'un secteur sur une longue période, les CFF ne fournissent des prestations dans ce secteur que sur commande expresse des pouvoirs publics et moyennant une indemnité prédéfinie.

Art. 6 Objectifs de politique des transports

Les CFF adaptent leurs prestations aux objectifs de la politique des transports définis par la Confédération.

Art. 7 Objectifs financiers

¹ Les CFF réalisent un résultat annuel qui assure une base financière saine à l'ensemble de l'entreprise. A moyen terme, chaque domaine doit atteindre un résultat équilibré.

² Dans les secteurs non indemnisés, les CFF augmentent leur marge de manœuvre commerciale en réalisant un bénéfice conforme à l'usage dans la branche.

³ La division CFF Infrastructure et le trafic régional des voyageurs réalisent au moins un résultat équilibré après comptabilisation de l'indemnisation des coûts non couverts planifiés.

⁴ Les CFF et la Confédération s'assurent que la structure de l'offre permet de financer durablement les coûts de l'ensemble du système, notamment les coûts d'exploitation et les coûts subséquents des investissements.

⁵ Parallèlement au financement par la Confédération et les cantons, une politique des prix prévoyante doit assurer un cofinancement approprié par l'utilisateur.

Art. 8 Octroi de prêts par la Confédération

¹ La Confédération peut octroyer aux CFF des prêts remboursables aux conditions du marché des capitaux pour des investissements dans le secteur des transports et pour des investissements commerciaux à concurrence de 800 millions de francs par an.

² Pour couvrir les besoins de liquidités à court terme, la Confédération peut allouer aux CFF des prêts remboursables aux conditions du marché à concurrence de 200 millions de francs par an.

³ Les CFF annoncent aussi tôt que possible à l'Administration fédérale des finances (AFF) une estimation de leurs besoins annuels.

⁴ Les CFF et l'AFF fixent dans une convention les modalités des prêts, de l'information et de la coordination.

Art. 9 Levée de fonds sur le marché des capitaux

¹ Les CFF conviennent des modalités de la levée de fonds sur le marché des capitaux avec l'AFF et la coordonnent avec elle.

² Ils ne peuvent émettre des emprunts qu'avec l'accord de l'AFF.

Art. 10 Sécurité

¹ Les CFF veillent à conserver leur haut niveau de sécurité en mettant en place un système intersectoriel de gestion de la sécurité et de la qualité.

² Ils adaptent leur niveau de sécurité en fonction des risques et de la faisabilité économique.

³ L'Office fédéral des transports (OFT) vérifie dans le cadre de son activité de surveillance l'efficacité réelle de la gestion de la sécurité.

Art. 11 Participations et coopérations

¹ Les CFF peuvent, dans le respect de la présente convention et dans les limites de leurs capacités de financement et de leurs effectifs, prendre des participations et développer des coopérations en Suisse et à l'étranger (alliances, création de sociétés et autres formes de collaboration) si les conditions suivantes sont réunies:

- a. elles renforcent les affaires principales en Suisse ou répondent à une autre logique industrielle;
- b. elles contribuent à atteindre les objectifs stratégiques et, à long terme, à garantir ou à augmenter la valeur de l'entreprise.

² Toutes les formes de participation et de coopération doivent être encadrées étroitement par la direction. Au surplus, les risques doivent être bien mesurés.

Art. 12 Rôle des CFF dans les transports publics

¹ Le système des transports publics requiert une concertation nationale de la planification des prestations.

² Les CFF établissent une offre nationale intégrée en collaboration avec la Confédération et les autres entreprises de transport. Ils dirigent la coordination pour le transport des voyageurs et intègrent le trafic régional, le trafic d'agglomération et le trafic local dans un système global. Ils favorisent la continuité des chaînes de transport et la mobilité combinée.

³ Dans leur rôle de coordinateurs du service direct, les CFF favorisent le développement et la mise en œuvre de solutions concertées dans le domaine de la publicité et de la commercialisation et d'une information moderne des clients.

Art. 13 Orientation stratégique du transport des voyageurs

¹ La division Voyageurs assure la haute part de marché des transports publics.

² Les CFF exploitent le réseau national du trafic longues distances, à un haut niveau de qualité, sur la base de la concession en vigueur. Le transport des voyageurs longues distances apporte une contribution déterminante à la santé financière durable de l'entreprise.

³ Dans le transport régional des voyageurs, les CFF maintiennent leur part élevée du marché en optimisant continuellement le rapport entre indemnités et prestations. De plus, ils se préparent efficacement à d'éventuelles mises au concours. Dans les pays

limitrophes, le transport des voyageurs régional poursuit une stratégie de croissance, dans la mesure où les risques sont supportables pour les CFF et qu'une rentabilité durable est assurée.

⁴ En trafic international longues distances des voyageurs, les CFF renforcent leur position sur le marché par des coopérations. Ils assurent ainsi l'intégration de la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse et de bonnes liaisons avec des pôles économiques importants.

⁵ Les CFF prennent les mesures d'exploitation nécessaires et s'engagent au sein des organes de l'Union des transports publics pour l'introduction d'éléments de tarification fondés sur la demande, afin d'optimiser les produits, de réduire les pics de la demande et d'aplanir la courbe des taux d'utilisation du matériel roulant et de l'infrastructure.

Art. 14 Orientation stratégique du trafic marchandises

¹ Dans le trafic suisse de marchandises par wagons complets, les CFF proposent en tant que gestionnaire du système une offre répondant aux besoins des entreprises de chargement et visent un autofinancement à moyen terme. Si le réseau ne correspond pas aux besoins, les CFF fournissent à la Confédération toutes les informations nécessaires sur l'imputation des coûts aux utilisateurs pour décider d'une augmentation des indemnités.

² Dans le trafic international de marchandises par wagons complets, la filiale CFF Cargo se concentre sur son rôle d'opérateur de traction du transport combiné et par trains complets sur l'axe nord-sud tout en soutenant les efforts de la Confédération pour le transfert du trafic de la route au rail. Elle met sur pied des partenariats solides de manière à atteindre à moyen terme une rentabilité durable.

Art. 15 Orientation stratégique du portefeuille immobilier

¹ La division CFF Immobilier contribue à rendre les gares attrayantes et conviviales sur tout le réseau, les développe en fonction de la demande et les aménage pour en faire des centres de prestations conviviaux.

² Grâce à une gestion de portefeuille active et à un développement ciblé des aires ferroviaires, la division CFF Immobilier réalise un bénéfice conforme à l'usage dans la branche et contribue à la plus-value des biens-fonds qui résulte des liaisons de transport ferroviaire. Elle collabore étroitement à cet égard avec les autorités cantonales et communales, fournissant ainsi une contribution déterminante au développement des CFF.

³ La division CFF Immobilier affecte une partie de ses bénéfices à un versement compensatoire de 150 millions de francs par an au secteur de l'infrastructure et assure le financement et le remboursement du premier emprunt de 1,5 milliard de francs des CFF pour l'assainissement de la caisse de pensions.

Section 3 Objectifs pour l'offre d'infrastructure

Art. 16 Garantie d'un haut niveau de sécurité

Les CFF adaptent constamment leur niveau de sécurité aux développements techniques et aux risques, en tenant compte de leur marge de manœuvre économique et financière. Ils contribuent ainsi à atteindre les objectifs suivants:

- a. garantir un haut degré de protection contre les collisions de trains et les déraillements (cf. lettre d'entente du 16 novembre 2009 sur les tâches, les compétences et la responsabilité dans l'accès au réseau);
- b. mettre les tunnels ferroviaires au dernier état de la technique en termes de sécurité dans le cadre des programmes de maintien de la qualité des infrastructures;
- c. poursuivre le programme d'assainissement des passages à niveau jusqu'en 2012 pour rendre tous les passages à niveau conformes à la loi à la fin de 2014 (respect du délai prescrit par la loi);
- d. augmenter la sécurité des quais pour les usagers et de l'accès aux quais dans le cadre des constructions et des transformations;
- e. réduire les risques posés par les sites contaminés et par d'éventuels accidents majeurs de manière à les ramener au niveau prescrit par la Confédération.

Art. 17 Garantie de la capacité du réseau

La division CFF Infrastructure garantit par des mesures appropriées la capacité maximale du réseau et des installations tout en maintenant leur rentabilité. Elle contribue ainsi à atteindre les objectifs suivants:

- a. intégrer sans discrimination les entreprises de transport ferroviaire qui circulent régulièrement sur le réseau des CFF dans la planification de la dimension des installations;
- b. garantir une grande disponibilité des installations et un trafic aussi stable que possible;
- c. assurer par une concertation régulière avec l'OFT l'intégration de l'axe NLFA du Saint-Gothard dans le réseau CFF.

Art. 18 Utilisation optimale des capacités et accès non discriminatoire au réseau

¹ La division CFF Infrastructure fournit au service d'attribution des sillons toutes les informations nécessaires à une attribution optimale des capacités.

² Elle publie sur Internet les paramètres techniques des installations d'infrastructure qui sont pertinents pour l'accès au réseau et l'occupation des tronçons conformément à l'horaire du réseau.

Art. 19 Amélioration de l'interopérabilité

¹ Par ses programmes de renouvellement et d'aménagement, la division CFF Infrastructure encourage l'interopérabilité des infrastructures avec les autres exploitants du réseau en Suisse et à l'étranger. A cet effet, les dispositifs d'arrêt automatique SIGNUM et ZUB 121 seront remplacés par les dispositifs EuroZUB et EuroSignum. La migration de l'ensemble du réseau vers le système ETCS Level 1 Limited Supervision commencera en 2011 et doit se terminer en 2017. Les axes nord-sud Bâle–Domodossola et Bâle–Chiasso/Luino (conformément aux décisions prises dans le cadre du corridor Rotterdam–Gênes) auront la priorité.

² En tant que gestionnaire du système ETCS, la division CFF Infrastructure est responsable de la coordination technique et opérationnelle entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire. Elle veille à cet effet à l'acquisition et au maintien du savoir-faire nécessaire.

³ La division CFF Infrastructure exploite et développe le réseau GSM-R Suisse. Les systèmes analogiques de radio-trains des CFF devront avoir été remplacés par le système GSM-R en 2011 (excepté sur les lignes Kreuzlingen–Rorschach et Zurich–Tiefenbrunnen–Ziegelbrücke). En tant que gestionnaire du système GSM-R, la division CFF Infrastructure assure l'interopérabilité avec les autres chemins de fer suisses et étrangers, teste et acquiert les récepteurs GSM-R et les rend accessibles sans discrimination aux entreprises de transport ferroviaire.

⁴ Pour améliorer la communication entre les services d'intervention des CFF d'une part et les autorités et les organisations de sauvetage et de sécurité d'autre part, la division CFF Infrastructure équipe ses tunnels conformément aux prescriptions de la directive de l'OFT du 10 août 2009 relative aux exigences en matière de sécurité des tunnels ferroviaires afin qu'ils puissent être pourvus des signaux des réseaux cantonaux POLYCOM.

⁵ Sur son réseau, la division CFF Infrastructure tient compte des spécifications techniques adoptées pour l'interopérabilité.

Art. 20 Augmentation de la productivité

¹ Les CFF augmentent la productivité lors de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure, améliorant ainsi l'efficacité des subventions.

² Ils assurent la transparence vis-à-vis de l'OFT en présentant des comptes séparés pour chaque ligne et nœud de leur réseau.

³ Ils veillent à ce que la gestion de l'infrastructure optimise l'utilisation de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse et réduise les coûts non couverts. Ils offrent notamment aux autres gestionnaires de l'infrastructure la possibilité de participer à des acquisitions de matériel, à des contrats d'entretien et à l'approvisionnement en énergie.

Section 4 Prestations commandées à la division CFF Infrastructure

Art. 21 Principes de la commande d'infrastructure

¹ Aux termes de l'art. 49, al. 3, LCdF, la Confédération finance seule les lignes d'importance nationale. Par conséquent, toute l'infrastructure ferroviaire des CFF soumise au régime de la concession au 1^{er} janvier 2010 selon la disposition transitoire de la modification du 20 mars 2009 de la LCdF, y compris les prestations centrales pour le réseau ferroviaire suisse explicitement commandées dans la présente convention, est financée exclusivement par la Confédération.

² Les coûts non couverts planifiés pour les années 2011 et 2012 conformément à la planification à moyen terme de l'infrastructure (état au 8 juin 2010) servent de base pour le calcul des indemnités d'infrastructure (contributions d'exploitation). Les adaptations ultérieures de la planification financière n'ont aucun effet sur le montant de ces indemnités.

Art. 22 Lignes et nœuds à exploiter

¹ La commande de la Confédération comprend l'exploitation⁴, l'entretien, le renouvellement et le développement ponctuel de toutes les lignes et de tous les nœuds du réseau CFF, y compris les caténaires, les sous-stations et les convertisseurs.

² Les travaux d'extension et d'entretien sont planifiés selon les besoins. La division CFF Infrastructure les définit en accord avec les entreprises de transport ferroviaire dans les dispositions sur l'accès au réseau.

³ Les gares de triage suivantes sont comprises dans la commande: Bâle GT, Buchs (SG), Chiasso SM, Lausanne Triage, GT Limmattal (y compris l'installation de triage de Zurich Mülligen) et GT Däniken. Les CFF vérifient périodiquement le nombre de gares de triage nécessaires.

⁴ La division CFF Infrastructure entretient les voies de débord pour le transbordement de marchandises en service le 1^{er} janvier 2011. Seules les voies qui ne seront plus utilisées dans un proche avenir ou dont la maintenance est très onéreuse peuvent être fermées. L'OFT doit être informé à l'avance de tout projet de fermeture.

⁵ La division CFF Infrastructure peut exploiter d'autres tronçons sur mandat de tiers. L'indemnisation perçue pour l'exploitation de ces tronçons ne fait pas l'objet de la présente convention.

⁴ Sauf la conduite de l'exploitation sur les tronçons de l'axe du Loetschberg (Gümligen) – (Thoune) et (Sierre) – (Domodossola), qui est assumée par l'entreprise BLS Netz SA sur mandat de la Confédération.

Art. 23 Intégration et financement des lignes de base NLFA
du Saint-Gothard et du Ceneri

¹ Les CFF sont responsables de l'intégration des lignes de base NLFA du Saint-Gothard et du Ceneri dans leur réseau (vraisemblablement en 2017).

² Cette intégration comprend la planification et la fourniture des processus, des moyens d'exploitation et des installations nécessaires à l'exploitation et à l'entretien.

³ Le financement est assuré par les ressources du fonds FTP.

⁴ Le besoin de fonds pour la préparation à l'exploitation est pris en compte dans le plafond de dépenses de la convention. La préparation à l'exploitation comprend:

- a. l'élaboration des bases et des plans nécessaires pour fixer le prix du sillon et l'horaire et établir le document de référence du réseau;
- b. la formation en vue de la mise en exploitation, dans la mesure où elle ne fait pas partie des tâches des entreprises de transport ferroviaire.

Art. 24 Etendue des prestations commandées

Les prestations suivantes ne doivent occasionner aucun coût direct ou indirect non couvert à la division CFF Infrastructure:

- a. distribution de titres de transport;
- b. construction, exploitation et entretien d'installations de production et de transport de courant;
- c. construction, exploitation et entretien d'installations d'alimentation en eau et en électricité à 50 Hz, dans la mesure où les besoins propres sont couverts;
- d. investissements, entretien et exploitation de systèmes d'information des clients dans l'infrastructure qui vont au-delà des normes fixées avec l'OFT et qui ne concernent pas la plateforme d'information centrale définie à l'art. 25;
- e. construction et exploitation de terminaux pour le transport combiné (financement par la présente convention possible en l'absence de subventions financées par l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises [OPTMa, RS 740.12]);
- f. construction et exploitation de voies de raccordement (financement par la présente convention possible en l'absence de subventions financées par l'ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement [OVR, RS 742.141.51]);
- g. prestations de service pour les entreprises de transport ferroviaire conformément à l'art. 23 OARF);
- h. reprise partielle de tâches du groupe CFF, d'autres divisions des CFF ou de tiers qui n'ont pas rapport avec l'infrastructure;
- i. financement préalable d'investissements;

- j. planification d'une offre plus dense que l'offre de base suisse habituelle ou planification de mesures préférables à celles prévues par la Confédération.

Art. 25 Prestations commandées allant au-delà du réseau des CFF

La Confédération commande auprès de la division CFF Infrastructure les prestations supplémentaires suivantes qui vont au-delà du réseau des CFF:

- a. établissement de l'horaire annuel dans le cadre du processus d'attribution des sillons à l'intention du service d'attribution des sillons, conformément aux conventions passées avec les entreprises de chemin de fer concernées;
- b. fourniture et développement des instruments de planification (NeTS) pour l'ensemble du réseau ferré suisse;
- c. établissement de l'horaire officiel pour tous les transports publics et du recueil public de l'horaire conformément à l'art. 13 de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs, (LTV, RS 745.1);
- d. planification des capacités à moyen et à long termes pour le réseau à voie normale (y compris les projets à financement spécial);
- e. exploitation d'une plateforme d'information centrale pour l'information des clients, préparation des données de l'horaire (plan, temps réel, prévisions), mise à la disposition des intéressés et préservation de la qualité de cette plate-forme;
- f. fourniture des prestations de gestionnaire du système ETCS pour le réseau à voie normale sur la base du contrat conclu le 4 octobre 2005 entre l'OFT et les CFF;
- g. fourniture et offre de prestations du réseau GSM-R en tant que gestionnaire du système pour tout le réseau ferré suisse;
- h. construction, gestion et entretien de sous-stations et de groupes convertisseurs de fréquences nécessaires à l'alimentation du réseau à voie normale en courant de traction;
- i. responsabilité de la planification du réseau dans toute la Suisse et responsabilité de la construction, de l'exploitation et de l'obtention de l'alimentation pour le réseau de courant de traction 132 kV/16,7 Hz pour le réseau à voie normale; ces tâches sont financées par le prix du courant de traction régulé par l'OFT.

Art. 26 Contributions d'exploitation

La Confédération alloue aux CFF des contributions d'exploitation d'un montant de 1015 millions de francs pour la fourniture des prestations d'infrastructure visées aux art. 20 et 22 pour les années 2011 et 2012.

Art. 27 Contributions d'investissement

En acceptant la commande de la Confédération, les CFF s'engagent à exploiter leur infrastructure et à la développer conformément aux objectifs convenus. Des contributions de 2307 millions de francs sont versées pour les années 2011 et 2012 pour financer les investissements suivants:

- a. le maintien de la qualité de l'infrastructure;
- b. adaptation aux progrès de la technique;
- c. adaptations et aménagements requis par la demande, notamment création de capacités suffisantes (cf. art. 29);
- d. adaptations de l'horaire pour garantir des chaînes de transport.

Art. 28 Investissements pour maintenir la qualité des infrastructures

¹ Les contributions d'investissement accordées au titre du plafond de dépenses servent en premier lieu à maintenir l'infrastructure des CFF en bon état et à l'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique.

² Un montant global de 2092 millions de francs est alloué pour les années 2011 et 2012 au titre du plafond de dépenses pour maintenir l'infrastructure des CFF dans un état moderne.

³ Les véhicules de triage et d'entretien (rail et route) sont acquis en dehors du plafond de dépenses, avec des prêts rémunérés aux conditions du marché, à moins qu'ils soient imputables à un grand projet à financement spécial.

Art. 29 Investissements d'extension

¹ La Confédération et les CFF sont convenus de la réalisation des projets suivants financés à hauteur de 215 millions de francs par le plafond de dépenses pour les années 2011 et 2012:

Projet	Utilité	Total des Coûts nets pour CFF Infrastructure coûts (déduction faite des contributions de tiers)					
		Total brut	Total net	Jusqu'en 2010	CP 2011-12	A partir de 2013	
2 ^e pont sur le Rhin à Bâle	Désengorgement/TM, TLD, TRV	51,7	51,7	16,2	19,2	16,3	
3 ^e voie Rütli – Zollikofen	Désengorgement/TM, TLD, TRV	70,6	43,4	19,0	24,4	0,0	
Gare Giubiasco, prolongement voie 36	Désamorçage du conflit de nœuds	42,1	42,1	1,2	5,0	35,9	
Oltén–Aarau, augmentation des prestations Däniken-Wöschnau	Condition pour la réduction de temps de parcours est-ouest (préparation au percement du tunnel de l'Eppenbergr)	83,1	80,2	4,1	34,1	42,0	

Projet	Utilité	Total des Coûts nets pour CFF Infrastructure coûts (déduction faite des contributions de tiers)				
		Total brut	Total net	Jusqu'en 2010	CP 2011-12	A partir de 2013
Oltén–Bienne, voie de dépassement Oensingen/Luterbach	Désengorgement/TM, TLD, TRV	16,7	16,7	0,0	16,7	0,0
Gare de Lupfig, aménagement pour le trafic marchandises	Évolution du marché trafic marchandises	15,4	15,4	9,0	6,4	0,0
Lausanne, Paleyres prolongement et installation de garage	Augmentation de la capacité du nœud de Lausanne	19,5	9,7	0,6	0,5	8,6
Ligne diamétrale de Zurich, contribution à la part des coûts TLD	Augmentation de la capacité du nœud de Zurich, TLD, TRV	350,0	350,0	50,0	74,0	226,0
env. 30 autres projets < 10 millions CHF	Diverses augmentations des prestations	256,4	205,9	52,7	34,7	118,5
Total		905,4	815,3	152,8	215,0	447,3

² Si les projets énumérés à l'al. 1 ne peuvent être réalisés comme prévu entre 2011 et 2012, l'OFT peut convenir avec les CFF d'affecter les fonds libérés à la réalisation d'autres projets d'infrastructure.

³ Les projets partiellement financés par des tiers doivent être soumis à l'OFT. Les projets dont le coût global dépasse 5 millions de francs requièrent, en règle générale, une convention de financement trilatérale (Confédération – CFF – tiers).

Section 5 Fonds disponibles

Art. 30 Plafond de dépenses pour la division CFF Infrastructure

¹ La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur un plafond de dépenses de 3322 millions de francs pour les années 2011 et 2012. Les fonds seront utilisés comme suit:

(en millions de francs)	2011	2012	Total
Contributions d'exploitation	510	505	1015
Contributions d'investissement	1140	1167	2307
Total	1650	1672	3322

² Les montants suivants sont présentés séparément parce qu'ils ont une affectation particulière et qu'ils ne peuvent pas être influencés directement par la division CFF Infrastructure:

- a. imputation des avantages concédés à la ZVV: la ZVV a droit à une réduction du prix des sillons du RER (82 millions de francs) pour les années 2011 et 2012 à titre d'indemnisation pour ses contributions à l'extension de l'infrastructure du RER zurichois; la division CFF Infrastructure lui versera ce montant sous forme forfaitaire (par acomptes).
- b. déduction de l'impôt préalable: conformément à la loi fédérale du 12 juin 2009 sur la TVA (RS 641.20), les subventions peuvent être déduites à titre d'impôt préalable; le taux forfaitaire de 3,7 % que l'Administration fédérale des finances a fixé pour simplifier le calcul de la TVA entraîne une déduction totale d'environ 115 millions de francs pour les années 2011 et 2012.

Art. 31 Compensation des coûts d'exploitation non couverts

¹ Les contributions d'exploitation fixées dans la présente convention sont versées chaque année en quatre parts égales à la mi-février, à la mi-mai, à la mi-août et à la mi-novembre.

² Le résultat annuel de la division CFF Infrastructure doit être porté au bilan conformément à l'art. 67 LCdF.

Art. 32 Financement des investissements d'infrastructure

¹ La Confédération couvre les investissements de base en indemnisant les coûts d'amortissement et en fournissant des prêts sans intérêts, remboursables sous condition.

² Le versement se fait en règle générale chaque trimestre en même temps que le versement des contributions d'exploitation.

³ La répartition des contributions d'investissement en paiement à fonds perdu (pour l'indemnisation des coûts d'amortissement) et en prêts sans intérêts remboursables sous condition est fixée à la fin de chaque année sur la base des coûts d'amortissement effectifs (y compris les amortissements directs).

⁴ Les contributions de tiers aux investissements d'infrastructure visés à l'art. 3, al. 4, LCFF se font sous forme de prêts sans intérêt ou de contributions à fonds perdu. L'art. 29, al. 3, est réservé.

Section 6 Contrôle de gestion

Art. 33 Contrôle de gestion du financement de l'infrastructure

¹ Le contrôle de gestion du financement de l'infrastructure assuré par la Confédération repose sur l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF, RS 742.120). Il contribue à une utilisation

tion efficace des fonds alloués pour l'infrastructure sur la base du plafond de dépenses.

² Les CFF sont responsables des décisions opérationnelles et des mesures à prendre pour atteindre les objectifs de la présente convention.

Art. 34 Rapports

¹ Les CFF informent l'OFT de l'état de réalisation des objectifs (mesuré par les indices convenus en annexe) lors de discussions régulières et dans des rapports mensuels (rapport mensuel Infrastructure). Ils lui transmettent chaque année, à la mi-mars, un rapport annuel complet sur la réalisation des objectifs et la mise en œuvre des investissements d'extension convenus.

² Ils mettent à la disposition de l'OFT toutes les informations nécessaires pour procéder à un contrôle efficace du financement de l'infrastructure. Une fois par an, ils remettent un rapport sur l'état du réseau, élaboré conformément aux instructions de l'OFT, qui fournit des renseignements exhaustifs sur l'état des installations d'infrastructure.

Art. 35 Procédure en cas d'écarts par rapport aux objectifs

En cas d'écarts par rapport aux objectifs, l'OFT peut ordonner des sanctions de type organisationnel ou financier fondées sur l'art. 22, al. 4, OCFIF.

Art. 36 Documents

¹ Les CFF mettent à la disposition de l'OFT tous les documents nécessaires au contrôle de la présente convention.

² Les documents de planification nécessaires à l'élaboration de la présente convention (art. 3) doivent être conservés dix ans.

Art. 37 Contrôle des objectifs du propriétaire assignés aux CFF

Les modalités du rapport sur les objectifs stratégiques du Conseil fédéral pour les CFF (section 2) sont convenus dans la stratégie du propriétaire.

Section 7 Modifications, entrée en vigueur et période de validité

Art. 38 Modifications de la convention

Si au moins un des critères mentionnés à l'art. 3 subit des changements considérables, les deux parties entament des négociations en vue de modifier la convention. Elles la modifieront en conservant l'équilibre entre les intérêts et les obligations prévus dans la présente convention. La Confédération modifie la convention si les critères de l'art. 8, al. 3, LCFF sont réunis.

Art. 39 Entrée en vigueur et période de validité

La présente convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2011 et a effet jusqu'au 31 décembre 2012.

Au nom
des Chemins de fer fédéraux:

Urich Gygi
Président du conseil d'administration

Andreas Meyer
Directeur général exécutif

Au nom
du Conseil fédéral:

Doris Leuthard
Présidente de la Confédération

Corina Casanova
Chancelière de la Confédération

Rapport sur la réalisation des objectifs

Sécurité

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques	Objectif 2011	Objectif 2012
Collisions	Nombre de collisions impliquant un train en circulation, par million de sillons-kilomètres	Nombre/million de sillons-kilomètres	Par mois		≤ 0,19	≤ 0,19
Déraillements	Nombre de déraillements impliquant un train en circulation, par million de sillons-kilomètres	Nombre/million de sillons-kilomètres	Par mois		≤ 0,05	≤ 0,05
Passages à niveau dangereux	Nombre de passages à niveau non conformes à l'ordonnance sur les chemins de fer à la fin de l'année	Nombre	Par an	Prévision pour 2014	55	35
Accidents impliquant des personnes tentant d'accéder au chemin de fer	Nombre de personnes accidentées en tentant d'accéder au chemin de fer (gares, arrêts)	Nombre	Par mois	Récapitulatif annuel des cas	≤ 7	≤ 7

Disponibilité et qualité de l'exploitation

(garantie de la capacité du réseau)

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques	Objectif 2011	Objectif 2012
Disponibilité du réseau	Sillons-kilomètres supprimés en raison de fermetures planifiées et remplacés par des bus (en pour cent des sillons-kilomètres du transport des voyageurs)	Pour cent	Par an		≤ 0,12	≤ 0,12

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques	Objectif 2011	Objectif 2012
Perturbations	Nombre de perturbations dues à l'infrastructure entraînant des retards de plus de 3 min.	Nombre / sillon-km	Par mois		108	106
Minutes de retard voyageurs	Total des minutes de retard (> 3 min.) dans 13 gares-nœuds ⁵ , multiplié par le nombre de voyageurs	Million de min. TRV	Par mois	Aucune valeur-cible, information	–	–
Défauts de rail	Nombre de rails défectueux par km de voie principale ⁶	Nombre/ VP-km	Par an		15	16
Ruptures de rail	Nombre de ruptures de rail par km de voie principale	Nombre/ VP-km	Par an	Aucune valeur-cible, information	–	–
Géométrie de la voie	Nombre de dépassements du seuil d'intervention immédiate par 100 km de voie principale ⁷	nombre/ 100 VP-km	Par an		350	300
Déformations de la voie	Distorsions latérales de la voie (> 50 mm) et écrasements (< 50 mm) par 100 km de voie principale	Nombre/ 100 VP-km	Par an	Aucune valeur-cible, information	–	–
Accès sans barrières au chemin de fer	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	Pour cent	Par an	Aucune valeur-cible, information	–	–

⁵ 13 nœuds (Genève, Lausanne, Viège, Lucerne, Bellinzzone, Berne, Bienne, Bâle, Olten, Zurich, Winterthour, St-Gall, Sargans).

⁶ Défauts de rail: fissures, ruptures ou dégâts nécessitant un remplacement du rail.

⁷ En cas de dépassement du seuil d'intervention immédiate, des mesures fondées sur une évaluation technique sont prises afin de garantir la sécurité de la circulation (correction, réduction de vitesse ou fermeture du tronçon, par ex.).

Taux d'utilisation du réseau

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques	Objectif 2011	Objectif 2012
Sillons-kilomètres vendus	Total des sillons-kilomètres vendus	Million de sillons-kilomètres	Par mois		164	166
Produits du sillon	Recettes de la vente des sillons	Million de francs	Par mois	Plus produits du sillon par entreprise de transport ferroviaire	855	900
Efficacité de l'utilisation du réseau	Sillons-kilomètres par kilomètre de voie principale	Sillon-kilo-mètre/VP-km	Par an		96	97

Productivité

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques	Objectif 2011	Objectif 2012
Exploitation	Coûts de la régulation du trafic, des télécommunications d'exploitation et de l'alimentation électrique 50 Hz par sillon-kilo-mètre	CHF/sillon-kilomètre	Par an		2,45	2,45
Entretien	Dépenses d'entretien par 1000 tonnes brutes-kilomètres	CHF/1000 tbkm	Par an		7,30	7,25
Renouvellement	Coûts du maintien de la qualité de l'infrastructure (renouvellement y compris modernisation ou optimisation, sans les investissements d'extension) par 1000 tonnes brutes-kilomètres	CHF/1000 tbkm	Par an	Aucune valeur-cible, information	—	—

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques	Objectif 2011	Objectif 2012
Renouvellement de la superstructure	Coûts du renouvellement de la superstructure (type 1) par mètre transformé (sauf frais de planification) ⁸	CHF/m	Par an	Plus attestation longueur RSup. Type 1; longueur totale	2260	2220
Efficacité des subventions	Contribution d'exploitation de la Confédération par sillon-kilomètre	CHF/sillon-kilomètre	Par an		3,10	3,05

Rapport sur les autres objectifs

Objectifs	Description	Périodicité
Engorgements du réseau	Carte, commentaires	Par an
Sondage de satisfaction des clients des entreprises de transport ferroviaire	Commentaires des résultats, mesures et mise en œuvre des mesures	Par an
ETCS	Carte, commentaires	Par an
GSM-R	Carte, commentaires	Par an
Investissements d'extension	Rapport d'étape	Par an
Normes de construction	Rapport d'activité	Par an
Rapport sur l'état du réseau	Rapport et document électronique	Par an
Compte de tronçon	Rapport et document électronique	Par an

⁸ Frais de renouvellement par mètre pour les rails, les traverses et le ballast; voies uniquement – sauf aiguillages, sans extensions.