

06.026

## Message

### **sur la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010 et sur le plafond de dépenses pour le financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2007 à 2010**

du 10 mars 2006

---

Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs,

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

- Arrêté fédéral sur la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010
- Arrêté fédéral sur le plafond de dépenses pour le financement de l'infrastructure ferroviaire de la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010

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

10 mars 2006

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Moritz Leuenberger  
La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

---

## Condensé

*Avec la présente convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour 2007 à 2010 (CP 07–10), la Confédération et les CFF se mettent d'accord, pour la troisième fois depuis l'entrée en vigueur, en 1999, de la réforme des chemins de fer, sur les objectifs assignés aux CFF et les fonds ad hoc que la Confédération met à leur disposition.*

*La CP 07–10 tire profit des expériences – positives dans une large mesure – des deux précédentes conventions. Ce type de convention a apporté la preuve de son efficacité pour le pilotage du financement de l'infrastructure des CFF (notamment pour l'exploitation, l'entretien et le renouvellement du réseau actuel). Le pilotage par la convention donne aux deux partenaires davantage de sécurité en matière de la planification et de souplesse: sécurité de planification en raison du cadre financier fixé pour quatre ans, souplesse parce que les mutations entre les contributions d'exploitation et les contributions d'investissement restent possibles à l'intérieur du cadre fixé. Comme le montre la CP 03–06 en cours, la sécurité de la planification financière n'a pas toujours pu être garantie intégralement par le passé. Le plafond des dépenses de la CP 03–06 a été réduit d'environ 400 millions de francs dans le cadre des programmes d'allègement budgétaire 03 et 04, ce qui a rendu nécessaire un ajustement de la CP 03–06.*

*Le contenu de la CP 07–10 comprend quatre grands chapitres:*

### **1. Objectifs généraux des CFF**

*Il est convenu que les CFF orientent essentiellement leurs prestations sur les besoins du marché en répondant aux hautes exigences de qualité des clients des trafics voyageurs et marchandises (p.ex. ponctualité des trains). Afin de pouvoir faire face à la concurrence croissante, il faudra augmenter encore la productivité. Mais les CFF axent tout autant leurs prestations sur les objectifs de politique des transports définis par la Confédération. Dans les secteurs dont l'autonomie financière doit être assurée, c.-à-d. sans indemnisation (trafic des voyageurs longues distances, trafic marchandises et secteur immobilier), les CFF doivent réaliser un gain raisonnable.*

### **2. Objectifs pour l'offre de l'infrastructure**

*Dans le domaine de l'infrastructure, il est convenu d'atteindre les objectifs génériques suivants:*

- garantie d'un haut niveau de sécurité*
- garantie de la performance du réseau*
- utilisation optimale des capacités disponibles*
- amélioration de l'interopérabilité*
- réduction des frais d'entretien et d'exploitation*

---

*A partir de ces objectifs génériques, on formule des objectifs partiels plus concrets qui servent de base à la définition de l'offre de prestations commandée.*

### **3. Commande de prestations d'infrastructure**

*Par rapport aux précédentes conventions sur les prestations, la CP 07–10 définit plus exactement l'offre de prestation commandée dans le secteur de l'infrastructure. Pour la première fois, Infrastructure CFF aura à fournir sur commande certaines prestations au-delà du réseau des CFF, p. ex. la gestion des systèmes ETCS/GSM-R, la planification de l'horaire et des capacités ainsi que l'établissement de l'horaire. De plus, pour la première fois, les investissements d'extension à réaliser avec les ressources du plafond des dépenses de la CP 07–10 (art. 24 CP 07–10) sont indiqués nommément.*

### **4. Contrôle de d'atteinte des objectifs**

*Enfin, la CP 07–10 décrit aussi plus précisément les processus du contrôle d'atteinte des objectifs et la marche à suivre en cas d'écarts prévisibles par rapport aux objectifs visés.*

*La commande d'infrastructure dans la CP 07–10 est dimensionnée d'après le plan financier en vigueur de la Confédération et exige un plafond des dépenses de 5880 millions de francs pour les années 2007 à 2010. Afin d'atteindre les objectifs convenus avec les CFF, il est nécessaire d'octroyer un plafond de dépenses de 5880 millions de francs pour les années 2007 à 2010. En valeur nominale, ce montant correspond presque exactement à celui de la première CP 99–02 et en valeur réelle à celui de la CP 03–06, corrigé des programmes d'allègement budgétaire 03 et 04. Grâce aux augmentations de la productivité obtenues, les CFF pourront exploiter avec cette somme un réseau agrandi et notablement plus saturé (RAIL 2000) que pendant la première CP 99–02.*

*Sur les 5880 millions de francs disponibles au total pour 2007 à 2010, environ 1'790 millions de francs seront affectés à l'indemnisation des frais d'exploitation non couverts (contributions d'exploitation) et environ 4'090 millions de francs aux investissements, surtout au maintien de la qualité des infrastructures. Pour les investissements d'extension, il y aura au total 390 millions de francs à disposition.*

*Pour les investissements dans le secteur des transports, les CFF peuvent lever des fonds supplémentaires aux conditions du marché des capitaux. Dans le cadre du processus budgétaire de la Confédération, le Parlement pourra, le cas échéant, retirer des ressources aux CFF. Dans ce cas, on vérifiera si la convention sur les prestations sera encore exécutable. S'il faut l'ajuster et modifier le plafond des dépenses, ces changements devront être soumis au Parlement en même temps que le budget.*

## Table des matières

<b>Condensé</b>	<b>3668</b>
<b>1 Contexte</b>	<b>3672</b>
1.1 Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire	3672
1.2 Expériences tirées des précédents conventions sur les prestations avec les CFF	3676
<b>2 Principes de la CP 07–10</b>	<b>3677</b>
2.1 Pilotage des CFF par la Confédération	3677
2.2 Nature juridique de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF	3678
2.3 Objectifs stratégiques des CFF	3680
2.4 Contrôle de gestion du financement de l'infrastructure	3680
2.5 Objectifs politiques du réseau ferroviaire	3682
2.5.1 Garantie d'un haut niveau de sécurité	3683
2.5.2 Garantie de la capacité du réseau	3684
2.5.3 Utilisation optimale des capacités disponibles	3685
2.5.4 Amélioration de l'interopérabilité	3686
2.5.5 Réduction des frais d'entretien et d'exploitation	3688
2.6 Utilisation des fonds du plafond des dépenses pour Infrastructure CFF	3689
2.6.1 Contributions d'exploitation	3690
2.6.2 Contributions d'investissement	3690
2.7 Audition des cantons	3695
2.8 Harmonisation des tâches et des finances	3696
2.9 Comparaison juridique et rapport avec le droit européen	3696
2.10 Classement d'interventions parlementaires	3696
<b>3 Commentaires des arrêtés fédéraux concernant la convention sur les prestations et le plafond des dépenses pour 2007 à 2010</b>	<b>3697</b>
3.1 Organisation et contenu de la CP 07–10	3697
3.2 Articles de l'arrêté fédéral sur la Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour la période 2007 à 2010	3697
3.3 Articles de l'arrêté fédéral sur le plafond des dépenses pour Infrastructure CFF de 2007 à 2010	3698
<b>4 Conséquences</b>	<b>3698</b>
4.1 Conséquences pour la Confédération	3698
4.2 Conséquences pour les cantons et les communes	3698
4.3 Conséquences économiques	3699
4.4 Conséquences pour la politique régionale de la Confédération	3699
4.5 Autres conséquences	3699
<b>5 Programme de la législation</b>	<b>3700</b>
<b>6 Bases juridiques</b>	<b>3700</b>
6.1 Constitutionnalité et conformité aux lois	3700

6.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	3700
6.3	Forme de l'acte à adopter	3700
6.4	Frein aux dépenses	3700
6.5	Compatibilité avec la loi sur les subventions	3701
6.6	Délégation des compétences législatives	3701
<b>Annexes</b>		
1	Rapport des CFF sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour 2003 à 2006	3702
2	Structure des rapports sur la réalisation des objectifs fixés dans la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour 2007 à 2010	3725
3	Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF), applicable aux années 2007 à 2010	3727
	<b>Arrêté fédéral sur la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la Société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010 (Projet)</b>	<b>3743</b>
	<b>Arrêté fédéral sur le plafond de dépenses pour le financement de l'infrastructure ferroviaire de la Société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010 (Projet)</b>	<b>3745</b>

# Message

## 1 Contexte

La présente convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2007 à 2010 (CP 07–10) est le troisième accord entre la Confédération et les CFF depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer en 1999. Elle définit les objectifs à atteindre jusqu'en 2010 par les CFF et détermine les moyens financiers mis à disposition à cet effet par la Confédération.

Elle correspond pour l'essentiel aux deux conventions précédentes. Outre la commande de l'infrastructure, elle fixe toujours les objectifs pour le trafic des voyageurs et des marchandises des CFF. Tant que le financement de l'infrastructure ferroviaire, prévu à l'origine par la réforme des chemins de fer 2, n'aura pas été harmonisé, le financement des CFF et des chemins de fer privés reposera sur des bases légales différentes. Les chemins de fer privés resteront dans un premier temps soumis au rythme de la commande annuelle, vu la loi sur les chemins de fer (LCdF)<sup>1</sup>. La base de la convention sur les prestations avec les CFF est l'article 8 de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF)<sup>2</sup>.

Dans un autre message, le Conseil fédéral demande l'autorisation d'ouvrir un crédit d'engagement (9<sup>e</sup> crédit-cadre) pour la part fédérale du financement de l'infrastructure des chemins de fer privés à partir de 2007. S'agissant de ces chemins de fer, les cantons sont tenus, de par le droit actuel, de fournir une contribution importante, quelle que soit l'importance de la ligne sur le plan des transports. En revanche, ils sont exemptés de fournir des contributions pour les lignes CFF, qu'elles aient une importance nationale ou qu'elles servent uniquement aux besoins locaux.

### 1.1 Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire

#### Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Avec l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer le 1<sup>er</sup> janvier 1999, toutes les entreprises ferroviaires implantées en Suisse ont été obligées de séparer les transports et l'infrastructure sur le plan des comptes et de l'organisation et de tenir des comptes dits par secteur.

Le secteur de l'infrastructure reçoit pour l'utilisation des tronçons et des gares une redevance: le prix des sillons. L'Office fédéral des transports (OFT) fixe les principaux éléments du prix des sillons. Les conditions-cadres actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le prix minimal pour son utilisation a été déterminé sur la base des coûts marginaux standardisés d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes. Comme de nombreux tronçons sont encore desservis localement, cela signifie que leurs coûts marginaux effectifs ne peuvent pas être couverts par le prix des sillons. Pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique des

<sup>1</sup> Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF), RS 742.101.

<sup>2</sup> Loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), RS 742.31.

transports, notamment le transfert sur le rail du trafic marchandises transalpin et la desserte de base, il n'est guère possible d'augmenter les prix à l'heure actuelle. Bien plus, la Confédération subventionne avec les fonds du transfert les prix des sillons des divers trafics marchandises, notamment du trafic combiné. L'entreprise de transport ferroviaire paie donc un prix réduit et la Confédération paie au gestionnaire d'exploitation la différence par rapport à un prix du sillon couvrant les frais. Ces paiements ne font pas partie du plafond de dépenses traité ici.

A l'heure actuelle, les revenus du prix des sillons permettent à peine de couvrir un quart de toutes les dépenses d'infrastructure. Compte tenu des produits accessoires (entre autres de la vente de courant et des prestations de construction) des paiements compensatoires du secteur immobilier, fixés dans la CP conclue entre la Confédération et les CFF pour les années 2003 à 2006 (en moyenne 170 millions de francs par année) et d'autres produits, Infrastructure CFF peut couvrir un peu plus de la moitié des dépenses.

### **Commande de prestations d'infrastructure**

Les produits d'infrastructure, y compris les subventions pour les prix des sillons, ne suffisent pas à couvrir les coûts d'exploitation courant et les amortissements de l'infrastructure (maintien de la capacité de production). Comme la Confédération, pour des raisons de politique des transports (garantie de l'accessibilité et de l'approvisionnement de base, etc.), ne veut pas renoncer à une infrastructure sûre et performante, elle commande aux CFF les prestations d'exploitation, d'entretien et d'extension de l'infrastructure ferroviaire. Elle fait de même pour les chemins de fer privés en collaboration avec les cantons.

Les fonds convenus, prélevés sur le compte financier de la Confédération, sont payés aux gestionnaires d'infrastructure en tant que contribution d'exploitation et d'investissement. La contribution d'exploitation est calculée d'après les coûts non couverts planifiés résultant de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure.

Les moyens financiers pour les investissements dans le maintien de la capacité des installations existantes et les adaptations aux progrès de la technique et aux besoins de transport en expansion (cf. art. 3, al. 3, LCFE) sont fournis aux chemins de fer de deux manières sur la base du budget ordinaire. D'une part, ils se voient indemnisés des coûts d'amortissement planifiés par un paiement ad hoc à fond perdu. D'autre part, ils bénéficient de prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables pour les besoins d'investissement supplémentaires.<sup>3</sup>

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.

Pour les CFF, les contributions d'exploitation et d'investissement sont depuis 1999 fixées dans une convention quadriennale relative aux prestations, sur la base de la planification et du plan d'investissement à moyen terme.

La construction et l'exploitation des usines électriques pour la production du courant ferroviaire et des lignes de transport d'électricité ne font pas partie de la commande d'infrastructure. Ces installations, en vertu de l'art. 62, al. 3 LCdF, ne doivent pas

<sup>3</sup> Le développement des réseaux est, en règle générale, garanti par des financements spéciaux, par exemple le fonds FTP ou le fonds d'infrastructure.

entraîner de coûts non couverts. Les investissements et l'exploitation doivent donc être auto-financés.

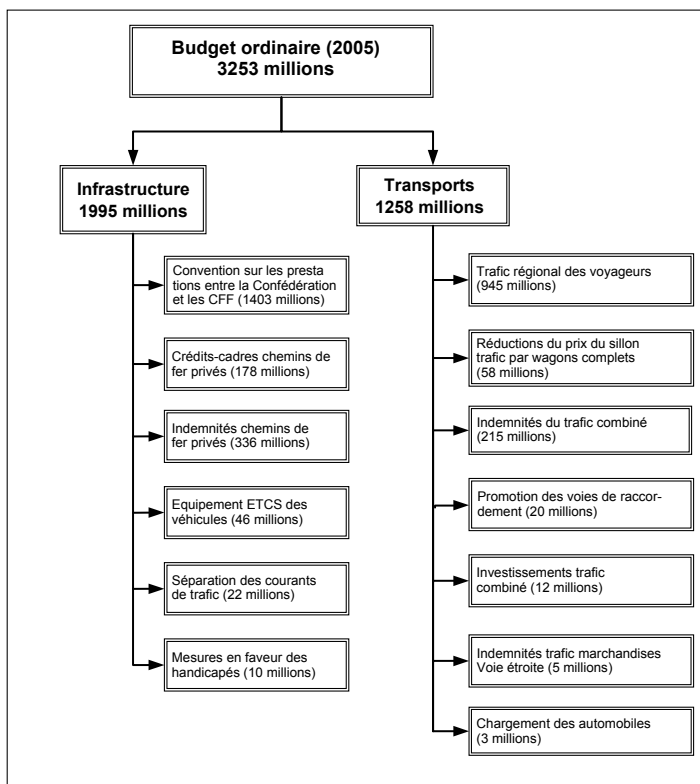
### Délimitation par rapport au secteur des transports

Lorsque la loi sur les chemins de fer a été révisée en 1996 et que la réforme des chemins de fer 1 a été introduite, la subdivision en secteurs a été introduite et le domaine des transports s'est rapproché du marché en raison de divers éléments inhérents à la concurrence. En matière d'infrastructure, on a toutefois continué de tabler sur une tâche étatique régie par un monopole (défini localement).

Depuis 1996, le transport régional des voyageurs est commandé par la Confédération et les cantons selon des critères uniformes, quel que soit l'exploitant. Ce financement ne fait donc pas l'objet de la présente convention sur les prestations.

Figure 1

### Vue d'ensemble du financement par le budget ordinaire (montants en 2005)



Le trafic marchandises, notamment le transfert du trafic marchandises transalpin sur le rail, est également encouragé par des instruments de financement séparés. Il est exclu de le financer par la convention sur les prestations. Cargo CFF ne peut donc

obtenir aucun fonds de la convention. D'autre part, il profite naturellement, comme toutes les autres entreprises de transport marchandises, de la mise à disposition d'infrastructures économiques et, en particulier, de l'exploitation des gares de triage.

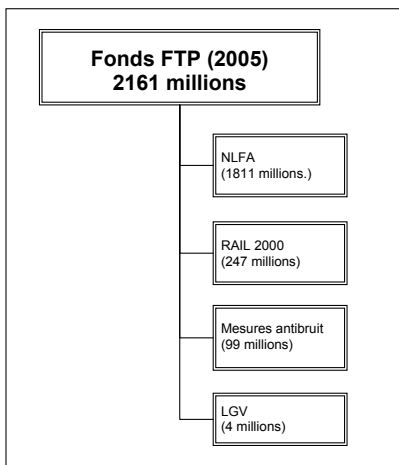
### **Délimitation par rapport aux autres instruments de financement**

Vu le droit en vigueur, la convention se limite aux prestations fournies aux CFF. Le financement de l'infrastructure de toutes les autres entreprises, y compris celles qui sont entièrement ou majoritairement aux mains des CFF (p.ex. Turbo ou Zentralbahn), se fait selon la loi sur les chemins de fer (conventions sur les indemnités et conventions d'investissement selon le 9<sup>e</sup> crédit-cadre).

Comme nous l'avons déjà mentionné, le financement ordinaire de l'infrastructure sert en principe au maintien de la capacité, alors que les investissements d'extension sont garantis en règle générale par des financements spéciaux. Du point de vue de la Confédération, ceux-ci se concentrent actuellement sur le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP). Les financements opérés par ce biais ne sont pas touchés par le crédit-cadre, les deux instruments de financement se déroulent en parallèle. Le BLS, le SOB, le RhB et le MGB réalisent ou ont réalisé des investissements sur la base de fonds FTP.

*Figure 2*

### **Vue d'ensemble du financement par le fonds FTP (montants en 2005)**



Le plafond de dépenses pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite constitue une autre source de financement. Les versements provenant de cette source ne sont effectués que si l'investissement ne se fait pas de toute manière pour d'autres raisons. Il s'agit dès lors d'un financement subsidiaire.

Avec le message sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau routier, le Conseil fédéral a proposé aux Chambres fédérales, le 2 décembre 2005, une source de financement supplémentaire pour les investissements ferroviaires dans les agglomérations.

**Contenu des conventions**

Depuis 1999, les CFF concluent tous les quatre ans une convention sur les prestations. La Confédération et les CFF fixent en commun dans ce document les objectifs de l'offre des prestations dans le domaine infrastructurel, ainsi que les buts stratégiques pour les secteurs des transports (trafic voyageurs CFF et Cargo CFF). En sa qualité d'actionnaire unique des CFF, le Conseil fédéral concrétise et complète ces objectifs dans le cadre de la stratégie dite du propriétaire.

La CP porte essentiellement sur la commande d'une offre d'infrastructure bien définie. Concrètement, la Confédération commande l'exploitation et l'entretien du réseau et détermine combien d'argent sera disponible pour l'entretien des installations et les nouveaux investissements. Pour financer les investissements, on couvre non seulement les amortissements au moyen de versements à fonds perdu, mais on accorde aussi des prêts sans intérêt conditionnellement remboursables (sans rapport direct avec des projets déterminés). Le montant des prêts octroyés dépend des besoins des CFF, mais surtout de la marge financière de la Confédération.

Les fonds accordés à partir du plafond de dépenses pour la convention 2003 à 2006 se répartissent sur les utilisations suivantes: 30 % pour l'indemnisation des coûts d'exploitation non couverts, 60 % pour les investissements destinés au maintien de l'exploitation et 10 % pour les investissements d'extension.

**Expériences tirées de la CP 03–06**

La CP a fait ses preuves quant à la gestion du financement de l'infrastructure CFF. Elle assure aux deux parties la sécurité de la planification et la souplesse en la matière: la première est garantie dans la mesure où le cadre financier est fixé pour quatre ans; la seconde s'est accrue parce qu'il reste possible d'effectuer des mutations entre les contributions d'exploitation et les contributions d'investissement à l'intérieur du cadre déterminé.

Pendant la durée de la convention, à savoir entre 2003 et 2006, la Confédération n'a pu garantir que partiellement la sécurité de la planification financière. Le plafond de dépenses fixé initialement à 6,025 milliards de francs a été réduit à 5,6 milliards suite aux programmes d'allègement budgétaire 03 et 04, ce qui a nécessité une réadaptation de la convention.<sup>4</sup>

En règle générale, la fixation définitive des contributions d'exploitation et d'investissement pour une période de quatre ans incite les entreprises à utiliser les fonds disponibles de manière aussi efficace que possible. La souplesse à l'intérieur du cadre financier fixe peut éventuellement empêcher des investissements inutiles. Une installation ne doit donc pas être remplacée parce que l'entreprise dispose de fonds d'investissement, alors que les contributions d'exploitation font défaut pour les mesures d'entretien absolument nécessaires. Contrairement aux instruments actuels disponibles pour les chemins de fer privés, la convention sur les prestations permet aux CFF d'optimiser les coûts pendant toute la durée de vie des installations («optimisation financière du cycle de vie»).

<sup>4</sup> Cf. aussi en annexe 1 le rapport de gestion de la SA CFF relatif à la convention sur les prestations Confédération – CFF pour la période 2003 à 2006.

## 2

## Principes de la CP 07–10

Quelques modifications ont été opérées pour la CP 2007 à 2010, compte tenu des expériences faites avec les deux premières conventions. En règle générale, les articles de la CP sont formulés avec plus de précision. Alors que dans les précédentes conventions, les objectifs et des éléments essentiels de la commande n'étaient décrits que dans le message du Conseil fédéral, tous les contenus pertinents pour les deux partenaires contractuels figurent désormais dans les articles de la CP 2007 à 2010. Les objectifs et, surtout, l'offre de prestations commandée à Infrastructure CFF sont maintenant définis de manière plus concrète. Enfin, le contrôle du financement de l'infrastructure par la Confédération est décrit plus précisément.

Le préambule de la CP 07–10 précise que le Conseil fédéral, se fondant sur la convention, doit énoncer les objectifs stratégiques (= stratégie du propriétaire) pour toute l'entreprise pendant les années 2007 à 2010. La Confédération agit ainsi comme actionnaire unique des CFF. La CP mentionne les objectifs élaborés en commun par la Confédération et les CFF. Ils sont concrétisés et complétés dans la stratégie du propriétaire pour chacun des secteurs. La mise en œuvre des objectifs pour l'infrastructure fait également partie de la commande dans la CP.

### 2.1

### Pilotage des CFF par la Confédération

Diverses institutions sont, d'une manière ou d'une autre, investies d'une tâche de gestion ou de contrôle financier des CFF.

#### **Le Parlement fixe les conditions-cadres**

Avec la réforme des chemins de fer de 1999 et la fondation des CFF en tant que société anonyme de droit public, le Parlement a créé une nouvelle organisation. Il a attribué aux divers acteurs concernés des tâches et des fonctions, actuelles ou nouvelles. Il lui appartient d'approuver la CP et l'arrêté sur le plafond des dépenses d'Infrastructure CFF.

#### **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'état d'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 représentants des commission des finances et des transports du Parlement par un rapport sur l'atteinte des objectifs stratégiques du propriétaire par les CFF. Cette procédure est rodée et a fait ses preuves depuis 1999.

## **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 approuvée par le Parlement et la réalisation – sur la base de la CP – des objectifs stratégiques des CFF (stratégie du propriétaire) élaborés tous les quatre ans par le Conseil fédéral. Lors de rencontres régulières avec des représentants du DETEC et du DFF, la direction de l'entreprise et le conseil d'administration des CFF font rapport sur l'état de la réalisation des objectifs.

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

Indépendamment de sa responsabilité d'unique actionnaire des CFF (rôle de propriétaire), la Confédération agit comme commanditaire des prestations (rôle de commanditaire). Selon l'art. 49 de la LCdF, l'OFT est responsable de la réalisation de la procédure de commande des prestations de transport: outre la commande des prestations du transport régional des voyageurs (TRV) par rail, bus, bateau et entreprise de transport par câbles, il commande aussi l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Les prestations de transport au sens strict ainsi que l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure des chemins de fer privés sont commandés en commun par la Confédération et les cantons concernés. Les offres d'importance nationale (cf. art. 49, al. 3, LCdF) sont commandées uniquement par la Confédération. Cette disposition a été interprétée au sens du maintien des droits acquis, étant donné que la Confédération commande seule l'exploitation de l'infrastructure des CFF, sans de soit participation des cantons.

Comme pour chaque achat, la Confédération s'attend aussi, en commandant l'infrastructure, que la prestation soit définie au préalable aussi clairement que possible. Simultanément, il importe de tenir compte du deuxième objectif important de la réforme des chemins de fer 1, à savoir le renforcement de l'autonomie de gestion des CFF. Le pilotage, soit le contrôle du financement de l'infrastructure par l'OFT, chargé de la commande, doit tenir compte de ces deux objectifs tout aussi importants l'un que l'autre. Dans ce contexte, la Confédération se limite plutôt à piloter globalement l'entreprise par le biais d'objectifs politiques et financiers («le quoi»), alors que les décisions opérationnelles sur les mesures concrètes nécessaires à la réalisation des objectifs («le comment») relèvent de la responsabilité des CFF.

## **2.2 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 donne pas de droits à exiger la réalisation de certaines prestations dans le domaine infrastructurel. Elle contient deux éléments qui doivent être différenciés quant à leur nature juridique:

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

## **Fixation commune des objectifs**

L'art. 8 de la LCFE dispose que le Conseil fédéral fixe, en collaboration avec les CFF, les objectifs pour une période de quatre ans, renouvelable, et qu'il les intègre dans la convention. Les cantons doivent être consultés lors de l'élaboration de celle-ci.

## **Commande de prestations**

Aux termes de l'art. 49, al. 3, LCdF, la Confédération commande seule les offres d'importance nationale. Dans le message sur la révision de la loi sur les chemins de fer (FF 1994 I 485), l'infrastructure ferroviaire est mentionnée explicitement comme faisant partie des offres de transport. L'art. 50, al. 1, let. c, LCdF, relève que l'infrastructure ferroviaire doit être considérée comme un secteur à part entière, c'est-à-dire comme une offre à commander séparément. C'est dans ce sens que la Confédération, depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les chemins de fer révisée au 1<sup>er</sup> janvier 1996 a déjà indemnisé, à elle seule, les coûts non couverts planifiés des lignes BLS Thoun-Brigue/Interlaken Est et Moutier-Lengnau ainsi que ceux des deux chemins de fer portuaires des cantons de Bâle-Ville (HBS) et de Bâle-Campagne (HBL). Avec la première convention sur les prestations avec les CFF (CP 99-02), ce principe a été étendu à toute l'infrastructure des CFF.

Le Conseil fédéral proposera prochainement des alternatives au schéma initialement présenté dans la réforme des chemins de fer 2, à savoir la répartition du réseau ferroviaire en un réseau de base à financer uniquement par la Confédération et en un réseau complémentaire relevant de la responsabilité financière des cantons. Suivant la solution de financement choisie par le Parlement, des modifications pourraient se produire pendant la durée de la CP 07-10 à propos des responsabilités du financement de l'infrastructure ou de l'ampleur du réseau des CFF. Le cas échéant, il faudra adapter en conséquence le volume de la commande d'infrastructure de la Confédération, décrit dans la CP 07-10.

La section 4 de la CP 07-10 («Prestations commandées à Infrastructure CFF») est, du point de vue juridique, un contrat de subvention. Relevons notamment que le montant de la subvention n'est pas fixé seulement dans le contrat de subvention, mais aussi dans le plafond de dépenses que le Parlement doit conclure en même temps que la CP. Il existe donc un lien direct entre le montant de ce plafond et l'offre commandée par la CP. Si le Parlement décide d'un plafond plus élevé ou plus bas, cela entraîne en règle générale une modification de la CP (volume de l'offre commandée), qui doit à nouveau être négociée par les deux parties contractantes (Conseil fédéral et CFF) avant de pouvoir être soumise à nouveau à l'approbation du Parlement.

## **Procédure de conclusion de la convention**

Les représentants chargés par le Conseil fédéral et les CFF négocient un projet de convention sur les prestations et de plafond des dépenses. Ce projet est soumis au préavis des cantons. Par la suite, les CFF et le Conseil fédéral examinent le projet et finissent par approuver la CP. Munie de leur accord, elle est soumise à l'approbation du Parlement. Vu l'art. 8 LCFE, nous la présentons par le présent message en même temps que le plafond de dépenses.

## **2.3 Objectifs stratégiques des CFF**

Les sections 2 et 3 de la CP 07–10 décrivent les points fondamentaux des objectifs stratégiques prescrits aux CFF par le Conseil fédéral et les objectifs concrets assignés à l'infrastructure CFF. Le Conseil fédéral concrétise et complète ces objectifs dans le cadre de la stratégie dite du propriétaire 2007 à 2010, qui sera publiée à la fin de 2006.

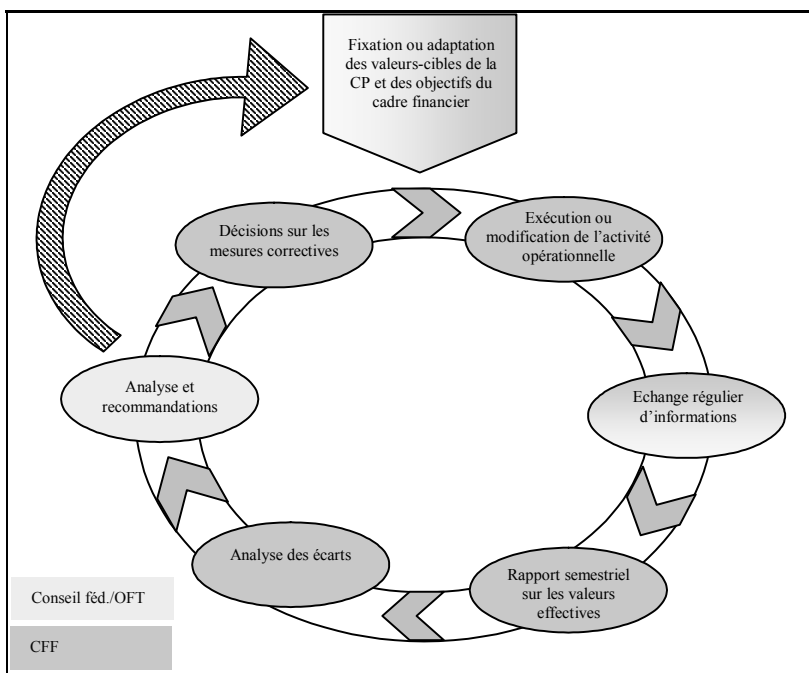
Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils orientent essentiellement leurs prestations sur les besoins du marché en répondant aux exigences des clients des trafics voyageurs et marchandises (p. ex. la ponctualité des trains). Afin de pouvoir rester en jeu face à la concurrence croissante, il faudra augmenter encore la productivité. Mais les CFF axent tout autant leurs prestations sur les objectifs de politique des transports définis par la Confédération. En tant que leader du marché du trafic des voyageurs régional, national et international, ils fournissent une contribution déterminante à l'augmentation de la part de marché des transports publics. Ils contribuent notamment beaucoup, dans le trafic marchandises transfrontalier, grâce à une production économique et à une offre adaptée au marché, au transfert du trafic marchandises transalpin de la route au rail. Quant à l'infrastructure, elle doit être entretenue de manière durable. Infrastructure CFF attribue les sillons de manière non discriminatoire aux entreprises de transport ferroviaire. Elle a confié cette tâche au service d'attribution des sillons SA, auquel participent les CFF, le Chemin de fer Berne–Loetschberg–Simplon SA (BLS), la Schweizerische Südostbahn (SOB) et l'Union des transports publics (UTP). Un niveau de sécurité élevé est développé sous la forme d'un système intersectoriel de gestion de la sécurité et des risques à optimiser en permanence.

Les CFF doivent réaliser un gain raisonnable, qui crée la marge de manœuvre nécessaire au développement de l'entreprise, à la participation à l'assainissement de la caisse de pensions et aux versements compensatoires du secteur immobilier à l'infrastructure CFF. Les CFF peuvent entreprendre des coopérations et prendre des participations en Suisse et à l'étranger lorsque celles-ci contribuent à la réalisation des objectifs stratégiques et, à long terme, au maintien ou à l'augmentation de la valeur de l'entreprise.

## **2.4 Contrôle de gestion du financement de l'infrastructure**

Le pilotage du financement de l'infrastructure est fondé sur un circuit autorégulateur fermé (cf. figure 3). Il repose sur les objectifs mentionnés dans la CP et les valeurs financières fondamentales prescrites par le plafond de dépenses.

### Circuit autorégulateur du contrôle du financement de l'infrastructure



#### Ampleur du contrôle de gestion

Le contrôle de l'OFT se limite à l'examen de l'accomplissement des tâches dans le domaine du droit des subventions, prévu dans la convention et reposant sur l'article 25 de la loi sur les subventions (LSu)<sup>5</sup>. Ce contrôle «des commandes et des subventions» a pour objet de vérifier si:

- l'activité opérationnelle d'Infrastructure CFF a l'effet souhaité sur les buts convenus et si
- les objectifs convenus sont atteints avec un minimum de moyens.

En d'autres termes, il s'agit de vérifier l'*opportunité* («faire les choses justes») et l'*efficacité* («faire les choses correctement») de l'activité d'Infrastructure CFF. Vu ce qui précède, il s'agit de constater que le volume des prestations commandées est bien atteint («que faire») et que les prestations sont fournies selon une production aussi économique et durable que possible selon les exigences de la législation («comment faire»).

## **Echange régulier d'informations**

Dans le secteur de l'infrastructure, les CFF axent leurs activités opérationnelles sur les objectifs convenus dans la CP. Des entretiens réguliers au niveau technique garantissent le contrôle effectif, par l'OFT, des échanges d'informations. Par ailleurs, les CFF lui font rapport chaque semestre sur les mesures mises en œuvre pour atteindre les objectifs et sur l'état des projets importants, notamment les investissements d'extension commandés explicitement dans la CP. Les raisons des écarts par rapport aux objectifs sont commentées et analysées dans les rapports et les éventuelles mesures correctives – si elles sont déjà appliquées – sont aussi expliquées. L'OFT analyse les rapports. Les conclusions qu'il en tire et les éventuelles mesures recommandées sont discutées ensuite avec la direction des CFF. Etant donné le principe selon lequel la Confédération se limite à piloter l'entreprise en lui assignant des objectifs que l'entreprise est chargée d'atteindre, il appartient aux CFF de décider s'ils entendent suivre ou non les recommandations de l'OFT concernant les mesures correctives. La séparation claire des compétences politiques et entrepreneuriales, opérée sciemment par le Parlement dans le cadre de la réforme des chemins de fer de 1999 conformément à la directive UE 91/440, interdit à la Confédération – même si elle détient toutes les actions des CFF – d'intervenir directement dans les activités opérationnelles de l'entreprise ferroviaire.

Les mesures relevant de la LSu et de la LCdF sont réservées si des fonds fédéraux sont détournés de leur affectation ou utilisés de manière nettement anti-économique. L'activité liée à la surveillance de la sécurité, qui est totalement séparée du contrôle financier, est aussi réservée. De plus, le Conseil fédéral évalue dans quelle mesure les CFF ont atteint les objectifs de la stratégie du propriétaire dans le cadre du rapport annuel au Parlement. Au besoin, il pourrait obtenir des modifications par le biais de l'assemblée générale ou par ajustement des objectifs stratégiques.

S'il apparaissait que des écarts prévisibles par rapport aux coûts budgétisés découlent d'une modification de conditions-cadres importantes, il serait possible, dans des cas exceptionnels, d'adapter certaines valeurs cibles. Il faudrait pour cela établir une convention écrite entre l'OFT et l'entreprise.

## **Rapport des CFF**

Vu l'art. 8, al. 2, de la LCFF, les CFF sont tenus de présenter simultanément au Parlement la nouvelle convention et un rapport sur les quatre dernières années. Ce rapport pour les années 2003 à 2005 de la CP 03–06 est joint au présent message (annexe 1).

## **2.5 Objectifs politiques du réseau ferroviaire**

### **Une bonne infrastructure ferroviaire est la condition sine qua non d'une mobilité durable**

Personne ne conteste le fait qu'une infrastructure ferroviaire bien aménagée, performante et sûre soit importante pour le succès de la place économique suisse et le transfert du trafic marchandises transalpin sur le rail. Lorsqu'il s'agit de maîtriser des besoins de mobilité en constante augmentation, la politique suisse des transports table sur le principe du développement durable. Cela signifie:

- que la mobilité soutient le développement économique, que les besoins de mobilités sont satisfaits de manière aussi économique que possible et que les investissements des pouvoirs publics p dans les nouvelles infrastructures et les frais subséquents y relatifs restent supportables (dimension économique),
- que la mobilité est assurée dans le respect de l’environnement et que les nuisances affectant l’espace et le milieu ambiant sont réduites au minimum (dimension écologique),
- que tous les groupes de la population et toutes les régions du pays ont accès à une mobilité sûre et que les atteintes portées à la qualité de vie par le trafic sont réduites au minimum (dimension sociale).

La commande de l’infrastructure est importante pour atteindre les objectifs de la politique des transports

Les transports publics et, spécialement, le réseau ferroviaire suisse, performant et dense, jouent un rôle important dans l’atteint de ces objectifs. La Confédération tient compte de ce fait en commandant une offre d’infrastructure précise. Cela étant, il est possible de transporter efficacement par le rail une part aussi grande que possible du trafic voyageurs et du trafic marchandises.

Compte tenu de l’ensemble des exigences des transports (trafic longues distances, trafic régional, trafic marchandises), cet objectif supérieur se subdivise en plusieurs sous objectifs qui sont examinés en détail ci-après. Il faut toujours garder à l’esprit que l’infrastructure ferroviaire ne saurait jamais être une fin en soi, mais qu’elle doit être coordonnée de manière optimale avec les transports qu’elle sert à écouler.

Les objectifs sont applicables à tout le réseau ferroviaire suisse. De ce fait, les déclarations faites ici ne concernent pas seulement le réseau des CFF, qui exploitent environ 60 % de la longueur du réseau, mais aussi les lignes des chemins de fer privés. C’est sur cette base que les objectifs spécifiques des CFF ont été déterminés dans la CP 07–10.

En commandant l’exploitation et l’entretien de l’infrastructure ferroviaire, la Confédération s’attend à ce que les objectifs suivants soient atteints (cf. ch. 2.5.1 à 2.5.5):

- Garantir un haut niveau de sécurité
- Assurer la capacité du réseau
- Utiliser de manière optimale les capacités disponibles
- Améliorer l’interopérabilité
- Réduire les coûts d’exploitation et d’entretien.

### **2.5.1 Garantie d’un haut niveau de sécurité**

Le Conseil fédéral attend des entreprises ferroviaires qu’elles continuent de maintenir le niveau de sécurité actuel du trafic ferroviaire suisse, qui est élevé par rapport aux chemins de fer étrangers. Il faut réagir aux nouveaux risques potentiels par des mesures appropriées, compte tenu de la capacité économique et des développements techniques, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel.

## Objectifs de sécurité

Le Conseil fédéral attend des gestionnaires de l'infrastructure qu'ils prennent des mesures appropriées pour réduire la probabilité d'occurrence et le potentiel des risques reconnus comme trop élevés. Il s'agit notamment d'atteindre les objectifs suivants:

- Haute protection contre les collisions de trains et les déraillements.
- Meilleur niveau de sécurité dans les tunnels ferroviaires en service.
- Réduction des risques des passages à niveau non conformes à l'OCF.
- Réduction des risques relatifs à l'accès et au stationnement sur les quais.
- Réduction des risques relatifs à l'intervention de tiers (risques collatéraux).
- Réduction des risques relatifs aux sites contaminés et aux accidents majeurs.

La commande de l'infrastructure équivaut à une convention contraignante sur ces objectifs avec les entreprises ferroviaires (avec les CFF dans la CP 07–10). Les entreprises sont tenues en outre d'exploiter un système complet de gestion de la sécurité (SGS). L'OFT vérifie en pratique la capacité de fonctionnement du SGS dans le cadre de sa surveillance de la sécurité.

## 2.5.2 Garantie de la capacité du réseau

### Dimensionnement optimal du réseau

Pour atteindre les objectifs de la politique suisse des transports, la fiabilité et la capacité du réseau ferroviaire sont d'une importance prépondérante. De plus, il faut s'assurer que le dimensionnement des installations est adapté aux exigences des clients actuels, mais aussi des clients potentiels, c.-à-d. des entreprises de transport ferroviaire (ETF) en trafic des voyageurs et des marchandises. La condition préalable est un échange régulier entre les gestionnaires de l'infrastructure et leurs clients. Il faut donc garantir que toutes les ETF disposent des mêmes informations en matière de planification de l'infrastructure. L'implication des ETF dans les processus de planification du gestionnaire de l'infrastructure, telle qu'elle est pratiquée actuellement avec succès par les entreprises ferroviaires intégrées, devra aussi être assurée à un niveau supérieur à celui de l'entreprise.

En trafic marchandises, de grandes métamorphoses sont en cours. Etant donnée l'offre de courses transfrontalières d'un seul tenant, des entreprises qui jusqu'ici coopéraient entrent en concurrence. Il en résulte un effet, également souhaité, de légère pression sur les prix, ce qui contraint les entreprises de transport de marchandises à réaliser des gains d'efficacité et à rationaliser leur production. Dans la pratique, cela entraîne souvent une réduction des manœuvres par concentration des postes de chargement et de déchargement ainsi que par transport direct des chargements du départ à l'arrivée. L'infrastructure doit s'adapter à ces développements. Il y a donc lieu par exemple de prévoir qu'à moyen terme, on aura besoin de moins de gares de triage, et d'envisager notamment un redimensionnement ou une fermeture d'installations dont la poursuite de l'exploitation exigerait d'importants investissements.

Les installations de débord devront aussi être désaffectées si, au moment d'une décision d'investissement, il ne faut plus s'attendre à ce qu'elles soient suffisamment utilisées à moyen terme.

A la différence des gares de triage, d'autres équipements, – comme p. ex. les installations d'exploitation multifonctionnelles et les points de changement d'exploitation – gagneront en importance. Sur les axes de transit notamment, il faudra des voies ou des installations qui permettent d'aiguiller les trains de marchandises à la minute près sur les tracés cadencés ou de changer les locomotives avant et après les tronçons alpins à forte déclivité. Comme il n'est pas judicieux économiquement d'aider toutes les ETF du trafic marchandises à trouver des solutions individuelles, les gestionnaires de l'infrastructure devront élaborer des solutions concertées avec les ETF.

### **Haute disponibilité du réseau**

La capacité d'un réseau se mesure non seulement au dimensionnement adéquat des installations, mais aussi à leur disponibilité. Une tâche importante et exigeante des gestionnaires de l'infrastructure est donc de limiter à un niveau admissible les effets des incidents sur le déroulement de l'exploitation malgré l'augmentation du taux d'utilisation du réseau. Afin de concrétiser cet objectif, il convient – comme dans la CP 03–06 – de fixer des valeurs-cibles pour le nombre maximal de pannes et de minutes de retard induites de diverses sources, p. ex. des installations de sécurité ou de la caténaire.

Pour la garantie de capacité du réseau, on envisage notamment les objectifs suivants:

- Harmoniser le dimensionnement des installations et des travaux de planifications y relatifs avec les exigences de toutes les ETF circulant sur leur réseau.
- Assurer une grande disponibilité des installations et un horaire stable garantissant un écoulement ponctuel du trafic.
- Maintenir constant le nombre des minutes de retard par train-kilomètre malgré un taux d'utilisation du réseau plus élevé.

### **2.5.3 Utilisation optimale des capacités disponibles**

La Confédération subordonne son engagement dans le financement de l'exploitation de l'infrastructure et des investissements à la meilleure utilisation possible des capacités des tronçons et des nœuds du réseau ferroviaire, ceci d'autant plus qu'un taux d'utilisation optimal des capacités compte beaucoup pour atteindre l'objectif de transfert. La planification et la commercialisation des sillons revêtent une ici signification particulière.

#### **Garantie d'une attribution indépendante des capacités**

La pratique actuelle de l'attribution des sillons du réseau à voie normale par un guichet unique commun des chemins de fer intégrés CFF, BLS et RM ne répond certes pas aux conditions d'indépendance, telles qu'elles sont requises par la directive UE 2001/14. Mais comme la Commission d'arbitrage n'a pas reçu de plaintes à ce jour, on peut supposer que l'attribution des sillons se fait de manière non discriminatoire.

En prévoyant de modifier la LCdF dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, le Conseil fédéral avait l'intention de reprendre aussi les «paquets ferroviaires 1 et 2» de l'UE dans la législation suisse – conformément aux dispositions de l'accord sur les transports terrestres conclu avec la Communauté européenne. Il soumettra des lors au Parlement un nouveau message ad hoc au cours du deuxième semestre de 2006. D'ici à la modification de la LCdF, les gestionnaires d'infrastructure continueront à attribuer les sillons sans discrimination sur leurs réseaux, même s'ils délèguent cette tâche à un tiers, comme c'est parfois le cas aujourd'hui déjà.

En janvier 2006, les CFF, le BLS, le SOB et l'Union des transports publics (UTP) sont allés de l'avant et ont fondé un service d'attribution des sillons juridiquement indépendant sous la forme d'une société anonyme, dont les actions sont réparties en parts égales entre les quatre partenaires. Ce service a pour mission de prendre en charge, sous forme de mandats et contre rémunération, des tâches précises (notamment l'attribution des sillons et la coordination de l'horaire du réseau) pour les chemins de fer participants et pour d'autres gestionnaires d'infrastructure sur le réseau à voie normale.

Le Conseil fédéral approuve cette initiative que l'on peut considérer comme un pas en direction d'une solution conforme à l'UE. Les futures discussions avec l'UE montreront s'il y a lieu de procéder à des adaptations en la matière et si oui, dans quelle mesure.

Afin d'exploiter les capacités existantes de façon optimale, il faut tenir compte notamment des objectifs suivants:

- Une planification optimisée des sillons et l'attribution non discriminatoire de ceux-ci garantissent un taux maximal d'utilisation du réseau.
- La commercialisation active des capacités disponibles apporte des recettes supplémentaires à l'infrastructure.

## **2.5.4 Amélioration de l'interopérabilité**

Dans l'accord sur les transports terrestres avec la Communauté européenne (Bilatérales I), la Suisse s'est engagée à reprendre les directives UE dans le droit suisse. Les directives sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen (trafic à grande vitesse et systèmes conventionnels) ont pour but de créer un système ferroviaire harmonisé pour toute l'Europe des points de vue de la technique et de l'exploitation, qui permette une circulation libre et sûre à travers tout le continent. L'interopérabilité accroît la compétitivité du rail par rapport à la route et simplifie ainsi l'échange de marchandises avec notre principal partenaire commercial, l'Union Européenne. Elle facilite aussi l'écoulement du trafic de transit sur l'axe nord-sud par la voie la plus directe et avec le train. Elle contribue ainsi à un meilleur taux d'utilisation des tunnels de base NLFA, ce qui est fondamental pour la rentabilité de ces chantiers du siècle. Vu sa politique de transfert et son objectif de politique des transports coordonnée, la Suisse manifeste un grand intérêt pour un système ferroviaire harmonisé et interopérable en Europe.

L'application concrète des spécifications techniques pour l'interopérabilité du réseau (STI) se fait par l'harmonisation des systèmes d'arrêt automatique et de communication.

## **Migration des dispositifs d'arrêt automatique vers ETCS (European Train Control System)**

Il est important pour l'interopérabilité de faire migrer les dispositifs d'arrêt automatique (SIGNUM/ZUB) vers le système ETCS standardisé au niveau européen. Dès 1998, les CFF ont décidé de faire fonctionner l'ETCS Level 2 comme dispositif d'arrêt automatique, sur le nouveau tronçon Mattstetten – Rothrist (NT). Suite à cette décision, l'OFT a décidé, en août 2000, que le système ETCS Level 2 serait également installé dans le tunnel de base du Loetschberg (TBL). Dès janvier 2000, l'OFT a adopté en la matière une stratégie de migration pour le réseau des chemins de fer à voie normale. Sur la base des préparatifs communs avec les CFF, les chemins de fer à voie normale en Suisse devraient dorénavant orienter leur dispositif d'arrêt automatique sur ETCS et, concrètement, à partir de 2003, les voies ne devraient être plus équipées que de composants ETCS à la place de l'ancien ZUB (eurobalises et euroloops). Il a encore été établi que les véhicules seraient équipés en conséquence (avec le «rucksack ZUB» ou avec ETM: Eurobalise Transmission Module). Les véhicules devraient donc être en mesure de lire et de traiter les informations des deux systèmes et de garantir le niveau de sécurité actuel. Cette décision a été prise en compte dans la planification des investissements de la CP 03–06 avec les CFF. Plus de 2000 véhicules employés en Suisse sont aujourd'hui équipés de l'ETM et quelque 200 euroloops sont déjà opérationnels sur les voies.

En raison de divers problèmes, il s'est produit des retards lors de l'introduction du système ETCS. Mais on travaille actuellement à tous les niveaux (national / européen) à l'achèvement d'une version opérationnelle. Les lignes ETCS Level 2 en Suisse seront donc mises en exploitation avec cette version: le NT le sera à partir de la fin de 2006 avec une vitesse maximale de 160 km/h, à partir de fin 2007 avec 200 km/h, le TBL sera opérationnel fin 2007. D'ici là, on aura équipé environ 650 véhicules avec ETCS (à la fin de 2005, 480 étaient déjà équipés).

La prochaine étape de mise en œuvre de la stratégie de migration consistera à remplacer par des composantes ETCS le dispositif actuel d'arrêt automatique (SIGNUM et ZUB 121) installé jusqu'ici sur les voies. Cette étape sera franchie progressivement entre 2009 et 2015. La priorité est donnée aux axes de transit Nord-Sud Bâle-Domodossola et Chiasso/Luino. Du fait de l'harmonisation avec les efforts de l'UE et des pays voisins (corridor Rotterdam–Gênes), il ne restera plus qu'à équiper les véhicules pour ces lignes, au plus tard à partir de 2012.

## **Remplacement de la radio sol-trains analogique par GSM-R**

Les systèmes de radio sol-trains analogiques aujourd'hui en service devront être remplacés avant 2010, vu les charges de l'Office fédéral de la communication (OFCOM)<sup>6</sup>. L'OFT a établi en 2002, en se basant sur des études préliminaires détaillées, que ce remplacement devait se faire selon le standard européen GSM-R. L'OFT a chargé les CFF, dans la CP 03–06, d'aménager et d'exploiter un réseau radio GSM-R pour les chemins de fer suisses. Ainsi, on réduira la multiplicité des systèmes radio incompatibles et on encouragera l'interopérabilité. De plus, le GSM-R constitue la base du transfert des données pour l'ETCS Level 2.

<sup>6</sup> L'OFCOM prescrit une grille de canaux de 12,5 kHz au lieu de 25 kHz. Pour les systèmes de la radio sol-trains ZFK 88 et VZFK 90, une prolongation de délai jusqu'à 2010 a été accordée.

GSM-R est réalisé sur les NT Mattstetten–Rothrist, sur d'autres lignes il est en cours de réalisation ou de planification. La migration s'achèvera conformément au calendrier d'ici à la fin de 2010.

Conformément à la stratégie de l'OFT, il y a lieu d'installer également le GSM-R dans le cadre du remplacement de réseaux radio sur les tronçons à voie normale des chemins de fer privés reliés au reste du réseau ferroviaire. Sur les lignes annexes, où les exigences d'interopérabilité sont de moindre importance, il sera possible de communiquer au moyen du GSM des prestataires publics (GSM-R Public Roaming) sans utiliser un propre équipement GSM-R, onéreux.

### **Application d'autres normes STI**

Les gestionnaires d'infrastructure du réseau à voie normale appliqueront également, sur leurs réseaux respectifs, les autres normes STI, notamment dans le domaine de l'entretien.

Pour améliorer l'interopérabilité du réseau, il faut notamment tenir compte des objectifs prescrits suivants:

- Les dispositifs d'arrêt automatique des trains existants SIGNUM et ZUB 121 seront remplacés par EuroSIGNUM-P44 et EuroZUB-P44 dès que les nouvelles balises Euroloop et MiniLEU seront complètement opérationnels. La priorité, lors du remplacement, sera donnée aux axes nord-sud Bâle–Domodossola et Bâle–Chiasso/Luino (conformément aux décisions prises dans le cadre du projet de corridor Rotterdam–Gênes).
- Les axes Nord-Sud Bâle–Domodossola et Bâle–Chiasso/Luino seront équipés de manière qu'au plus tard à la fin de 2012, il n'y ait plus qu'à équiper les véhicules en ETCS.
- Le système GSM-R devra avoir remplacé la radio sol-trains analogique au moins sur les lignes du trafic marchandises avant 2010.
- Les gestionnaires d'infrastructure du réseau à voie normale tiendront compte, sur leurs réseaux, des STI en rapport avec les normes fixées.

## **2.5.5 Réduction des frais d'entretien et d'exploitation**

Comme chaque client, la Confédération, commanditaire des prestations d'infrastructure, s'attend à ce que l'offre définie dans la convention soit fournie à un coût aussi bas que possible. Comme les gestionnaires de l'infrastructure ne se font pas directement concurrence, il est nécessaire de définir des objectifs et incitations spécifiques lors de la commande. On peut p. ex. créer une incitation en laissant le gestionnaire de l'infrastructure disposer librement des fonds économisés pendant une période de CP et donc investir davantage.

Pour la fixation des valeurs-cibles, on ne peut aujourd'hui disposer que dans une mesure limitée des valeurs comparatives d'autres gestionnaires de l'infrastructure. Ce n'est que lorsque la Confédération passera des conventions sur les prestations avec d'autres entreprises qu'un étalonnage des performances avec comparaison des indices entre les entreprises sera possible au niveau des coûts infrastructurels.

## Vérifier les standards – réduire les coûts d'acquisition

Par analogie avec une enquête de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), une étude présentée en 2004 sur mandat de l'OFT a comparé les dépenses d'entretien et de renouvellement des CFF avec celles de certains chemins de fer privés suisses. Les résultats de l'étude ont été discutés à l'OFT avec les chemins de fer participant à l'enquête. Ils ont révélé des différences pertinentes entre des types de lignes tout à fait comparables. Une des causes possibles identifiées réside dans les différences de normes (généralement plus sévères chez les CFF que chez les chemins de fer privés) ou de programmes d'entretien (les CFF ont un rythme de renouvellement régulier, les chemins de fer privés réagissent plutôt au cas par cas). Dans un rapport sur leur expérience de mandataire de Turbo SA pour l'exploitation de l'infrastructure du tronçon Kreuzlingen–Weinfelden–Wil, les CFF parviennent à des résultats similaires.

D'autre part, il est incontestable que l'on peut réduire les coûts d'acquisition en commandant en plus grands nombres. Alors que les CFF devraient vérifier surtout leurs standards, il faudrait inciter notamment les chemins de fer privés à exploiter les potentiels d'économie lors de l'acquisition de matériel. Les deux mesures exigent un échange plus intensif d'expériences entre les gestionnaires de l'infrastructure. Dans le cadre de la commande de l'infrastructure, la Confédération tiendra compte de cette nécessité en créant des incitations ad hoc. Ainsi, les gestionnaires de l'infrastructure pourront par exemple utiliser les fonds économisés sur l'entretien pour investir davantage.

Pour la réduction des frais d'entretien et d'exploitation du réseau, il faut notamment tenir compte des objectifs suivants:

- Optimiser les frais de cycle de vie (entretien et renouvellement) des installations.
- Parvenir à des solutions plus avantageuses grâce à des normes appropriées.
- Augmenter l'efficacité des subventions allouées.

## 2.6 Utilisation des fonds du plafond des dépenses pour Infrastructure CFF

Les CFF compenseront les coûts non couverts de l'exploitation et de l'entretien du réseau ferroviaire à l'aide du plafond des dépenses pour l'infrastructure («contributions d'exploitation») et bénéficieront des fonds nécessaires au financement des investissements («contributions d'investissement»). Les 5880 millions de francs disponibles se répartissent sur les années 2007 à 2010 comme suit:

- contributions d'exploitation: environ 1790 millions de francs (30 %)
- contributions d'investissement: environ 4090 millions de francs (70 %).

## **2.6.1 Contributions d'exploitation**

Les indemnités allouées sous la désignation de «contributions d'exploitation» compensent l'insuffisance de la couverture résultant du mentionnée dans le budget/plan à moyen terme dans le compte d'exploitation d'Infrastructure CFF (cf. art. 18 CP 07–10). Comme les produits de l'infrastructure ne peuvent guère augmenter dans les conditions-cadres actuelles de la politique des transports, le seul moyen d'accroître l'efficacité de ces subventions est de réduire les coûts (cf. ch. 2.5.5). Toutefois, vu l'accroissement des services de transport par tronçon, l'agrandissement du réseau (RAIL 2000, NLFA, LGV) et l'extension de la commande pour certaines prestations au-delà du réseau des CFF, il est déjà très difficile de conserver le niveau actuel.

### **Prestations commandées à Infrastructure CFF**

Les prestations commandées à Infrastructure CFF sont décrites aux art. 20 et 21 de la CP 07–10. Par principe, la Confédération commande l'exploitation, l'entretien et le renouvellement du réseau des CFF ainsi que des aménagements ponctuels (art. 23, CP 07–10). Certaines prestations, telles que la distribution de permis de conduire ou la construction et l'exploitation de terminaux et de voies de raccordement, qui ont déjà été financées par les fonds découlant de l'ordonnance sur le trafic combiné ou de l'ordonnance sur les voies de raccordement, sont explicitement exclues de la commande visée à l'art. 20, al. 7. Cela ne signifie nullement qu'Infrastructure CFF n'ait plus le droit de fournir ces prestations. Il s'agit uniquement de garantir que ces prestations ne généreront pas de frais non couverts.

Contrairement à la garantie des intérêts de l'exploitant de la NLFA au St-Gothard, les investissements nécessaires à sa mise en exploitation ne font pas l'objet d'une commande dans la CP 07–10. Lorsque les mesures appropriées et leurs coûts seront connus, le Conseil fédéral soumettra un message ad hoc au Parlement, en lui demandant de financer ces dépenses par le fonds FTP.

Dans le cadre d'une commande allant au-delà du réseau CFF, Infrastructure CFF réalise d'autres prestations, comme la direction de systèmes liés aux ambitieux projets ETCS et GSM-R, mais aussi la planification des capacités, l'établissement de l'horaire et les publications officielles ad hoc (art. 21).

## **2.6.2 Contributions d'investissement**

Depuis la modification du 17 juin 2005, le but du financement des investissements au titre du plafond des dépenses de la CP est précisé dans le nouvel al. 5 de l'art. 8. La modification souligne que les contributions d'investissement provenant du plafond des dépenses doivent servir en premier lieu au maintien de la capacité de production. Les investissements d'extension ne sont pas exclus, mais ils doivent désormais être attestés explicitement dans la convention sur les prestations.

Les contributions d'investissement sont allouées selon deux processus. D'une part, les frais d'amortissement d'Infrastructure CFF sont compensés par un versement à fonds perdu et de l'autre, des prêts sans intérêt sont alloués. Mais dans le compte financier de la Confédération, les deux types de contribution sont réunis en «contributions d'investissement».

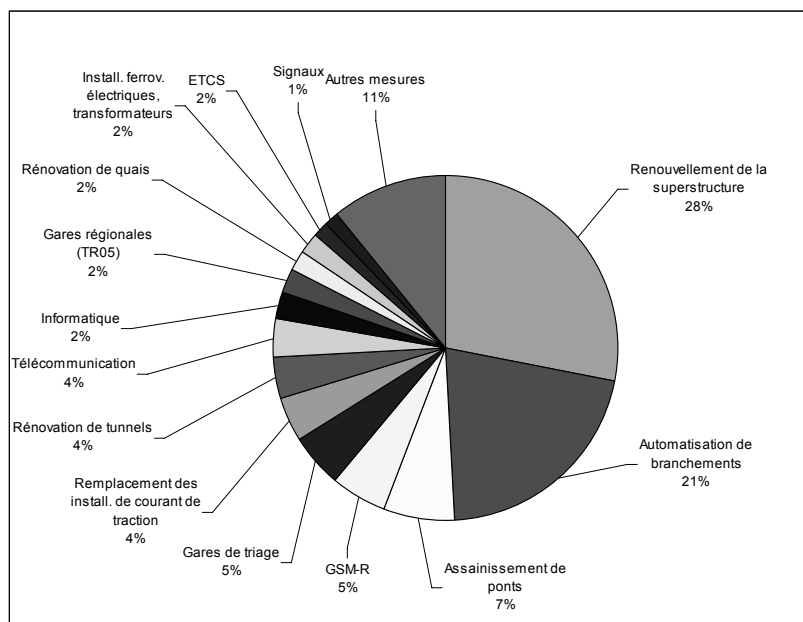
## **Investissements en vue du maintien de la capacité de production**

Une infrastructure des transports ne peut fournir les prestations que l'on attend d'elle que si les installations sont non seulement entretenues en permanence mais aussi remplacées régulièrement. Pour les investissements en vue du maintien de la capacité de production, on dispose en premier lieu des fonds d'amortissement. A la différence d'autres branches de l'économie, les opérateurs des infrastructures ferroviaires ne peuvent pas couvrir leurs frais d'amortissement avec leurs produits. Comme il l'a été indiqué précédemment, ceux-ci ne suffisent pas à couvrir les frais d'exploitation. La Confédération alloue donc des fonds à Infrastructure CFF sous de forme d'un versement à fonds perdu pour compenser les frais d'amortissement. En 2004, il s'agissait de 825,4 millions de francs: cet argent est disponible pour les investissements généraux.

Comme, du fait du renchérissement, le besoin d'argent pour les investissements en vue du maintien de la capacité de production est en règle générale plus élevé que les fonds d'amortissement disponibles (les amortissements sont calculés sur la valeur historique des installations et en 2004, il a fallu 872,1 millions de francs), les prêts supplémentaires alloués sans intérêt ne sont pas disponibles intégralement pour des investissements d'extension. A cela s'ajoute que seule une partie des investissements sert au remplacement intégral des installations (p. ex. au remplacement de la caténaire), mais qu'elle permet souvent aussi une augmentation des prestations (p. ex. le remplacement d'un poste d'enclenchement). Il est donc clair que, dans le compte des investissements, la provenance des fonds et leur emploi doivent être considérés séparément. Il n'y a pas notamment de correspondance entre le montant des amortissements et les investissements de maintien de la capacité de production ni entre les prêts alloués et les investissements d'extension.

Afin d'atteindre les objectifs décrits dans la section précédente, il faudra investir environ 3'700 millions de francs dans le réseau CFF pour le maintenir de la capacité de production au cours des années 2007 à 2010. La figure 4 ci-après présente la répartition probable entre les secteurs.

## Plan d'emploi des fonds de maintien de la capacité de production de 2007 à 2010



### Investissements d'extension

La marge de manœuvre en matière d'investissements d'extension au titre du plafond des dépenses n'a jamais été très grande. La CP 03–06 prévoyait environ 10 % des fonds à cet effet. Cela montre que l'importance de la CP pour les «affaires courantes» d'Infrastructure CFF, qui n'a fait que croître depuis que la LCFE a été modifiée est une réalité. Pour la CP 07–10, il faut toutefois tenir compte du fait que l'utilisation des fonds d'investissement pour des extensions de réseau et des augmentations des prestations doit être définie à l'avance de manière contraignante. La CP 07–10 mentionne donc explicitement, à l'art. 23, les investissements d'extension d'un volume de plus de 10 millions de francs. La priorité absolue est donnée à l'élimination des goulets d'étranglement, mais on attache également de l'importance à des projets d'augmentation de la capacité. L'ordre des priorités est également influencé par le montant des contributions cantonales et éventuellement de contributions de tiers. Sans ces contributions supplémentaires, le volume des investissements d'extension serait encore moindre.

Voici la liste des projets que la présente CP financera:

- 2<sup>e</sup> pont sur le Rhin à Bâle: l'élimination de ce goulet d'étranglement permettra d'augmenter les capacités du trafic marchandises sur l'axe nord-sud, de densifier le trafic voyageurs longues distances pour atteindre la cadence

semi-horaire et de relier Bâle CFF au trafic régional de voyageurs du sud de l'Allemagne.

- Voie de rebroussement Castione-Arbedo: le projet permettra la cadence semi-horaire dans le TRV et facilitera l'exploitation du nœud de Bellinzona.
- 3<sup>e</sup> voie Rütli–Zollikofen: Cet aménagement permettra d'offrir la cadence horaire continue du trafic RégioExpress sur la ligne du Loetschberg (Berne–Kandersteg–Brigue) tout en garantissant les capacités du trafic marchandises sur l'axe du Loetschberg et le développement du RER bernois.
- 3<sup>e</sup> complément du RER du Furtal: il s'agit d'achever les aménagements des gares RER et d'améliorer l'offre.
- Densification du bloc Sissach–Tecknau: le projet raccourcira les intervalles entre les trains sur l'un des tronçons les plus utilisés (plus de 400 trains par jour) et permettra la cadence semi-horaire dans le trafic voyageurs longues distances (Bâle–Zurich). Un investissement plutôt modeste (10 mio. de fr.) générera une grande utilité.
- 3<sup>e</sup> voie à la tête nord de Giubiasco: il s'agit d'augmenter la capacité du nœud, afin que les différents trafics (notamment le trafic marchandises et le trafic régional de voyageurs) puissent être écoulés avec la qualité requise. En outre, ce projet prépare l'accès au tunnel de base du Ceneri.
- Divers aménagements au pied du Jura permettront d'assurer la cadence semi-horaire dans le trafic longues distances sur la ligne Zurich–Bienne–Lausanne et de réduire le temps de parcours tout en maintenant les capacités pour le trafic marchandises.
- Aménagement des voies de formation des trains marchandises à Lupfig (Birrfield): le projet est adapté aux besoins du marché du trafic marchandises.
- Quai 8 gare de Bâle CFF: pour intégrer de manière optimale le trafic voyageurs international, il faut augmenter les capacités du nœud à l'aide d'un nouveau quai. Sa réalisation dépend directement de l'offre internationale et la décision définitive devra être prise à court terme.
- Prolongement de l'installation de garage à Paleyres: l'amélioration de l'offre dans le trafic voyageurs longues distances le long du pied du Jura (accélération) requiert davantage de capacités.

### **Divers investissements d'extension**

La planification actuelle inclut 50 projets d'extension de dimensions moyennes ou petites (moins de 10 millions de francs nets) pour un total de 260 millions de francs. Ce montant se divise en 130 millions nets et 130 millions de contributions de tiers (planifiés). Ces projets serviront principalement à augmenter les capacités et à aménager des stations lors du développement des RER.

S'il est nécessaire, lors de la concrétisation des projets dans la période 2007 à 2010, de procéder à des adaptations, par exemple sur le plan des délais de réalisation, l'art. 23, al. 2, garantit que les nouvelles circonstances seront prises en compte. Ce type d'adaptation devra toujours se faire en accord avec l'OFT et les CFF.

## Projets urgents de RER: CEVA, DML, FMV

Dans le message sur le fonds d'infrastructure (FI), approuvé le 2 décembre 2005, (FF 2006 753, p. 780) le Conseil fédéral propose au Parlement, au ch. 2.2.1.4, de financer partiellement les projets «liaison Genève Cornavin–Eaux-Vives–Anemasse (CEVA)», «ligne diamétrale Zurich, 1<sup>re</sup> partie RER (DML)», et «liaison Mendrisio–Varese (FMV)» à l'aide du fonds d'infrastructure demandé. La Commission des transports du Conseil des Etats a approuvé cette proposition à l'unanimité le 4 février 2006.

Le Conseil fédéral propose dès lors de financer ces trois projets de la manière suivante<sup>7</sup>:

- CEVA: coût total de 942 millions de francs, à financer par le FI à raison de 550 millions et par une contribution du canton de Genève de 392 millions.
- DML: coût total de 1786 millions de francs. En fonction de l'utilité,  $\frac{2}{3}$  des coûts sont imputables au trafic régional (1200 millions) et  $\frac{1}{3}$  au trafic longues distances (600 millions). La part du trafic régional sera financée par 400 millions issus du FI, une contribution du canton de Zurich de 600 millions et encore 200 millions supplémentaires (après 2011) issus du FI, au titre du cofinancement d'un programme d'agglomération. Etant donné que le plafond de dépenses de la CP 07–10 ne prévoit qu'une enveloppe de 390 millions pour les investissements d'extension, il est exclu de financer entièrement la part du trafic longues distances au titre de la CP 07–10. Les fonds nécessaires proviendront soit du fonds FTP dans le cadre du projet «futur développement des grands projets ferroviaires (ZEB)» ou du plafond de dépenses de la CP 11–14 qui sera conclue avec les CFF.
- FMV: coût total de 134 millions de francs, à financer à 50 % par le FI et à 50 % par une contribution du canton du Tessin (67 millions chacun).

Vu le postulat du 8 septembre 2005 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (Po 05.3475 CTT-E), le Conseil fédéral est tenu de vérifier de manière approfondie si la ligne diamétrale de Zurich (DML) peut être financée par la CP 07–10.

D'un point de vue purement juridique, il est possible de financer les trois projets précités par le budget ordinaire, c.-à-d. par le plafond de dépenses prévu par la convention sur les prestations. Certains investissements préalables pour DML et CEVA ont déjà été financés par ce canal. Comme la réalisation des projets va s'étendre en partie jusqu'à 2015, il faudrait également augmenter les plafonds des dépenses pour les conventions sur les prestations 2011 à 2014 et 2015 à 2018. Seule la FMV pourrait être plus ou moins terminée avant 2010. Si en sus des projets énumérés à l'art. 23 de la CP 07–10, il faut aussi financer ces trois projets au moyen du plafond de dépenses défini dans la CP 07–10, ce dernier doit être augmenté de 760 millions de francs.

Le Conseil fédéral est toutefois clairement d'avis que les trois projets urgents du trafic d'agglomération CEVA, DML et FMV doivent être financés principalement par le fonds d'infrastructure. Si tel n'est pas le cas, l'augmentation du plafond des dépenses et des crédits annuels de paiement devraient être compensés ailleurs en raison du frein des dépenses. De plus, le budget ordinaire doit servir en premier lieu

<sup>7</sup> Coûts à la fin 2005.

à financer des investissements destinés à maintenir la qualité de l'infrastructure et que les investissements d'extension tels que ces trois grands projets doivent être financés par des moyens extraordinaires. En atteste notamment le complément de l'art. 8, LCFF, adopté le 17 juin 2005. L'al. 5 est formulé ainsi:

*Art. 8, al. 5, LCFF*

*Les investissements financés dans le cadre du plafond des dépenses servent avant tout à maintenir l'infrastructure en bon état et à adapter celle-ci aux besoins du trafic ainsi qu'aux progrès de la technique. Les investissements plus ambitieux peuvent être assurés par les financements spéciaux de la Confédération et des cantons ou peuvent être réglementés expressément dans la convention sur les prestations.*

## **2.7 Audition 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. Le 22 décembre 2005, l'OFT a soumis aux directeurs cantonaux des transports publics le projet de la CP 07–10, pour prise de position d'ici au 27 janvier 2006.

### **Fonds supplémentaires nécessaires**

A la fin janvier 2006, 22 cantons et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDTP) ont pris position par écrit sur le projet de CP 07–10. Tous les cantons se sont ralliés à la position de la CDTP en la complétant ponctuellement. Tous les cantons sont d'avis que le plafond des dépenses présenté (5880 millions de francs), correspondant à la planification financière actuelle de la Confédération, est trop bas. Afin qu'il soit possible de réaliser les investissements d'extension, urgents du point de vue des cantons, il devrait se chiffrer à au moins 6500 millions de francs. Les cantons de Genève, du Tessin et de Zurich ont aussi demandé que les trois projets d'agglomération CEVA, FMV et DML soient intégrés dans la liste à l'art. 36 de la CP 07–10. Comme nous l'avons exposé ci-dessus, le Conseil fédéral tient toutefois à financer la part fédérale des coûts en rapport avec ces trois projets en recourant essentiellement au fonds d'infrastructure.

### **Un crédit d'engagement au lieu d'un plafond des dépenses**

Vu les coupes budgétaires que le plafond des dépenses a subies en 2003 et en 2004 dans le cadre des programmes d'allègement, les cantons demandent également une meilleure sécurité en ce qui concerne la planification financière. Les moyens financiers destinés à la CP 07–10 devraient donc être octroyés aux CFF à l'aide d'un crédit d'engagement au lieu d'un plafond des dépenses.

### **Davantage de transparence concernant l'utilisation des moyens financiers**

La demande des cantons liée à plus de transparence en ce qui concerne l'utilisation des moyens d'investissement a été intégrée dans le message (cf. ch. 2.6.2). La figure 4 présente l'affectation prévue des moyens financiers dans le domaine du maintien de la qualité de l'infrastructure; la présente section contient en outre des explications supplémentaires en rapport avec les investissements d'extension planifiés.

Au départ, la liste des investissements d'extension à l'art. 23 CP 07–10 était divisée en deux; à la demande de nombreux cantons, elle a été fondue en une seule liste. En même temps, quelques incertitudes et quelques chiffres ont été corrigés concernant les sommes d'investissement et les contributions cantonales prévues. Une nouvelle vérification des CFF a ensuite permis d'intégrer le projet «1<sup>re</sup> étape double voie Cham–Rotkreuz (Freudenberg)» à la liste des projets finançables (avec un plafond de dépenses de 5880 millions). Pour apaiser les critiques selon lesquelles les différents projets de financement de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas suffisamment harmonisés, les ch. 1.1 et 2.6.2 du message ont été complétés par des explications quant au but et à la délimitation des différentes sources de financement.

### **Autres demandes individuelles**

En sus d'indications concernant des investissements d'extension supplémentaires – importants des différents points de vue régionaux – quelques cantons ont demandé de ne pas exiger que CFF Cargo doive exploiter son trafic par wagons complets (TWC) de manière autofinancée. Le TWC intérieur devrait, de manière analogue au trafic transalpin de marchandises, profiter aussi des mesures d'accompagnement liées au transfert du trafic.

Il a également été demandé de traiter sur un pied d'égalité tous les cantons participant aux investissements d'extension des CFF. Jusqu'ici, seul le canton de Zurich bénéficie, grâce la prise en compte des avantages des ZVV, d'un remboursement des contributions de financement par la Confédération. L'égalité de traitement est également demandée en ce qui concerne l'assainissement de la caisse de pensions des CFF et des autres entreprises des transports publics, qui sont en majeure partie rattachée à l'ASCOOP.

## **2.8 Harmonisation des tâches et des finances**

La convention sur les prestations soumise à votre approbation sert à accomplir des tâches de mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire. Leur accomplissement est conforme à la proposition du Conseil fédéral portant sur un plafond de dépenses de 5'880 millions de francs dans le cadre du plan financier en vigueur.

## **2.9 Comparaison juridique et rapport avec le droit européen**

L'arrêté fédéral sur la convention sur les prestations exécute la législation en vigueur, il n'est pas de portée générale. Grâce à des conventions pluriannuelles sur les prestations, le système prévu par la loi d'attribution des fonds aux gestionnaires de l'infrastructure correspond aussi aux prescriptions du droit européen.

## **2.10 Classement d'interventions parlementaires**

Notre message remplit le mandat du postulat de la CTT-E, qui demandait qu'on vérifie si la ligne diamétrale de Zurich pouvait être financée par la convention sur les prestations.

### 3

## **Commentaires des arrêtés fédéraux concernant la convention sur les prestations et le plafond des dépenses pour 2007 à 2010**

### 3.1

#### **Organisation et contenu de la CP 07–10**

La CP 07–10 se subdivise en sept sections. Suivant la description du but et des hypothèses de planification, les objectifs stratégiques des CFF, entreprise globale, sont esquissés dans la deuxième section. Les objectifs prescrits par la Confédération, actionnaire unique des CFF, sont fixés dans la stratégie du propriétaire, élaborée par le Conseil fédéral. La base juridique de cette stratégie pour les années 2007 à 2010 sera créée à l'art. 3 de l'arrêté fédéral sur la CP 07–10.

Dans la section 3, les objectifs convenus pour l'offre infrastructurelle des CFF sont décrits aussi concrètement que possible, en soulignant que la Confédération, dans son rôle de commanditaire des CFF, ne demande pas la réalisation de certaines mesures, mais que les objectifs convenus soient atteints. Les décisions sur les mesures – à l'exception des investissements d'extension – sont de la responsabilité des CFF.

L'ampleur de la commande d'infrastructure de la Confédération est définie à la section 4. La mise en œuvre du système de contrôle décrit au ch. 2.4 pour le financement de l'infrastructure exige une description plus précise de chacun des éléments de la commande et des critères de délimitation des prestations non commandées. La modification, déjà mentionnée, de la LCFF du 17 juin 2005 a pour conséquence que les investissements d'extension – à la différence des conventions précédentes sur les prestations – doivent désormais être mentionnés explicitement. En corrélation avec le postulat de la CTT-E et avec les interventions parlementaires encore en suspens, l'art. 23 de la CP 07–10 laisse une chance d'entreprendre les grands investissements d'extension DML, CEVA et FMV dès 2007, à condition que l'on augmente suffisamment à cet effet le plafond des dépenses.

Le déroulement du contrôle de gestion a fait ses preuves lors de l'exécution de la CP 03–06. Il est décrit encore une fois clairement dans la 6<sup>e</sup> section de la CP 07–10. Ainsi la préoccupation légitime du Parlement et de l'opinion publique de garantir une utilisation aussi efficace que possible des fonds destinés à l'infrastructure est prise en compte. La section 7 décrit la marche à suivre lors de modifications de la CP, l'entrée en vigueur et la durée de validité.

### 3.2

#### **Articles de l'arrêté fédéral sur la Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour la période 2007 à 2010**

##### *Art. 1*

Cet article se base sur l'art. 8, LCFF. Celui-ci précise que le Conseil fédéral fixe, dans un contrat de droit public (la convention dite sur les prestations) les objectifs pour quatre ans en collaboration avec les CFF (art. 8, al. 1, LCFF). Ce contrat doit être approuvé par le Parlement (art. 8, al. 2, LCFF). Les conventions conclues entre la Confédération et les CFF ne peuvent plus être modifiées.

## *Art. 2*

De par l'art, 8, al, 2, LCFF, les CFF sont tenus de présenter au Parlement un compte rendu sur la période de la CP en cours. Le rapport concernant la CP 03–06 se trouve en annexe 1 du présent message.

### **3.3 Articles de l'arrêté fédéral sur le plafond des dépenses pour Infrastructure CFF de 2007 à 2010**

#### *Art. 1*

Cet arrêté permet de mettre à disposition un plafond de dépenses servant à indemniser les prestations commandées dans la CP 07–10 à Infrastructure CFF. La répartition des moyens financiers sur les différentes années de la période de la CP et les articles de paiement du compte financier sont décidés dans le cadre des débats parlementaires annuels portant sur le budget. La commande d'infrastructure repose sur l'art. 26 de la répartition présentée dans la CP 07–10.

## **4 Conséquences**

### **4.1 Conséquences pour la Confédération**

#### **Conséquences financières**

Avec un plafond des dépenses de 5'880 millions de francs, il n'y aura pas de répercussions financières outrepassant la planification financière en vigueur pour la Confédération. En revanche, la présentation dans le compte financier sera modifiée. Les trois articles du budget seront réduits à deux, un pour les contributions d'exploitation et un autre pour les contributions d'investissement (jusqu'ici, on distinguait les frais d'amortissement de l'octroi de prêts). La nouvelle présentation concentre le traitement comptable des CFF et rend plus claires les affectations proprement dites.

#### **Conséquences sur le personnel**

Le projet n'entraîne pas de dépenses supplémentaires de personnel. Toutefois, il faut tenir compte du fait que le contrôle de gestion sollicitera au maximum les ressources disponibles. Si l'administration fédérale est forcée à réaliser de plus grandes économies dans le budget du personnel, il faudra faire des coupes franches dans le contrôle de gestion.

### **4.2 Conséquences pour les cantons et les communes**

Le projet n'a pas de conséquences directes pour les cantons. Des conséquences négatives ne pourraient se produire que si les grands projets DML, CEVA et FMV ne pouvaient pas être financés à long terme, notamment si une solution aux problèmes de trafic des agglomérations de Zurich, de Genève et de Lugano/Mendrisiotto se faisait attendre.

Pour les cantons concernés, il en résultera des dépenses dont les proportions correspondent aux contributions allouées à l'art. 23 de la CP 07–10, destinées à des investissements d'extension.

### **4.3 Conséquences économiques**

En Suisse, le chemin de fer est une base essentielle de l'économie. Il permet de transporter dans les meilleures conditions possibles voyageurs et marchandises. S'il fallait écouler ces transports par la route, il faudrait s'attendre à des frais macroéconomiques plus élevés.

### **4.4 Conséquences pour la politique régionale de la Confédération**

La convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF n'a pas de conséquences directes sur la politique régionale de la Confédération. Au contraire, il faudrait s'attendre à des conséquences négatives si le plafond des dépenses était réduit et s'il fallait renoncer aux extensions de capacité prévues ou à certains tronçons.

### **4.5 Autres conséquences**

La convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF et le plafond des dépenses ad hoc créent les conditions d'une mise à disposition efficace des offres du trafic voyageurs et marchandises sur le réseau des CFF. Ils assurent la conservation de la valeur et la capacité financière d'une grande partie de l'infrastructure ferroviaire suisse. La convention sur les prestations et le plafond des dépenses constituent donc la base d'un service public en matière de transport. En même temps, une infrastructure performante permet de transférer davantage de trafic des voyageurs et des marchandises de la route au rail. La convention sur les prestations contribue donc indirectement au délestage de l'environnement.

Le développement positif de l'économie suisse s'explique en grande partie par la présence d'une infrastructure des transports performante. La convention sur les prestations avec les CFF garantit le haut niveau de qualité de l'infrastructure ferroviaire suisse en comparaison internationale.

La commande, liée à la CP 07–10, de l'exploitation de l'infrastructure sur tout le réseau, ainsi que la fixation des investissements prioritaires pour le maintien de la capacité de production de l'ensemble du réseau – au lieu de la concentration sur quelques secteurs centraux – soutiennent les objectifs de politique aménagiste de la Confédération, tels qu'ils sont décrits dans le rapport sur les mesures d'organisation du territoire suisse (FF 1996 526).

La convention sur les prestations et le plafond des dépenses fournissent enfin une contribution essentielle au développement durable des transports.

## **5 Programme de la législature**

Le projet a été annoncé dans le Rapport sur le Programme de la législature 2003 à 2007 (FF 2004 1035).

## **6 Bases juridiques**

### **6.1 Constitutionnalité et conformité aux lois**

Les arrêtés fédéraux relatifs à la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF et au plafond des dépenses 2007 à 2010 reposent sur l'art. 8 LCFF. Cette loi précise que les Chambres fédérales approuvent la convention sur les prestations et définissent le plafond des dépenses.

### **6.2 Compatibilité avec les obligations internationales 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.

### **6.3 Forme de l'acte à adopter**

Comme il s'agit de la mise en œuvre périodique de prescriptions légales concernant une entreprise fédérale, il suffit d'un arrêté fédéral non sujet au référendum. Celui-ci définit le plafond des dépenses du financement de l'infrastructure des CFF pour 2007–2010 et approuve la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, société anonyme de droit public que le Conseil fédéral a négociée à cet effet.

### **6.4 Frein aux dépenses**

Aux termes de l'art. 159, al. 3, Cst., la majorité des membres des deux Chambres est nécessaire pour approuver les dispositions sur les subventions ainsi que les crédits d'engagement et les enveloppes financières 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 message sur la CP 07–10, le Conseil fédéral soumet au Parlement un arrêté fédéral relatif au plafond de dépenses destinées à l'infrastructure de la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF pour les années 2007 à 2010. La décision à ce sujet influe sur le budget. Etant donné qu'une partie des prestations à financer avec cette somme, à savoir les investissements d'extension (art. 24 CP 07–10), implique une marge de manœuvre assez importante 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 l'arrêté fédéral sur le plafond de dépenses pour le financement de l'infrastructure ferroviaire des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010.



## Rapport des CFF sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour 2003 à 2006

### Evolution des indices en bref

En vertu de l'art. 8, al. 2, LCFF, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale, en même temps que le projet de convention de prestations 2007 à 2010, le rapport de gestion des CFF sur la période en cours 2003 à 2006. Selon l'art. 18 de la convention en vigueur. Le rapport sert à vérifier si les objectifs ont été atteints et si les moyens de l'enveloppe financière ont été utilisés efficacement. Le controlling est effectué sur la base du système des indices convenu entre la Confédération et les CFF, confirmé dans le message concernant la convention de prestations 2003 à 2006. Le rapport sur la réalisation des objectifs stratégiques du Conseil fédéral pour les années 2003 à 2006 et la décision concernant lesdits objectifs pour la période 2007 à 2010 font l'objet d'un rapport séparé. Comme seuls les résultats annuels jusqu'à 2005 sont disponibles actuellement, le rapport des CFF ci-après se limite aux trois premières années de la convention, qui va jusqu'à la fin de 2006.

L'évolution des indices faisant l'objet de la convention peut être résumée comme suit:

- Durant la période considérée, les résultats d'Infrastructure ont pu être équilibrés comme convenu, même si le montant initial de l'enveloppe financière, fixé à 6025 millions de francs, a été ramené à 5575 millions de francs en raison du programme d'économies de la Confédération. Ces coupes budgétaires ont eu pour conséquence la non-réalisation d'un certain nombre d'investissements importants.
- L'augmentation considérable de l'efficacité des subventions est due, outre des facteurs exogènes, à la mise en œuvre de Rail 2000 et à meilleure utilisation des capacités du réseau qui en est résultée.
- La productivité d'Infrastructure a pu être améliorée constamment depuis 2003. Toutefois, ces progrès sont inférieurs à ce qui avait été convenu initialement avec la Confédération, en raison de l'importance des prestations consenties en prévision du lancement de Rail 2000.
- La vente des sillons du trafic voyageurs a évolué très positivement, grâce à la mise en œuvre de la première étape de Rail 2000 et de l'augmentation du prix des sillons qui en est résultée. En revanche, la vente des sillons du trafic voyageurs régional a enregistré une baisse considérable en raison de la réduction constante de l'offre. Le trafic marchandises a pour sa part connu un recul en 2005, après plusieurs années d'évolution positive.
- L'introduction du nouveau système européen de signalisation et de sécurité ferroviaires ETCS a pris un retard considérable durant la période sous revue. Le déploiement du système sur le nouveau tronçon Mattstetten – Rothrist est prévu pour la fin 2006.

- Le niveau de ponctualité défini a pu être atteint durant les trois années écoulées. Toutefois, durant la période sous revue, des problèmes de qualité sont apparus, auxquels il n'a pas été possible de remédier à court terme. Le nombre de dérangements qu'ont connus les installations de sécurité est particulièrement insatisfaisant. Les CFF sont travaillés d'arrache-pied à la correction des problèmes existants.
- Malgré leur degré élevé d'exigences, les directives relatives à la sécurité de l'exploitation ont été respectées dans une large mesure. Le haut niveau de sécurité des CFF a pu être maintenu et ponctuellement amélioré.
- La panne de courant du 22 juin 2005 a totalement paralysé le réseau dans toute la Suisse durant plusieurs heures. Un rapport spécial a été adressé au Conseil fédéral et au Parlement, les informant complètement sur les causes de cet événement et sur les mesures prises pour qu'il ne se reproduise pas.

## Finances et productivité

### Indice 1: Résultat équilibré dans le domaine de l'infrastructure

CFF Infrastructure doit réaliser au minimum un résultat équilibré, compte tenu des indemnités qui lui sont versées. Selon une précision de l'Office fédéral des transports, cette exigence s'applique depuis 2004 uniquement au segment réseau pour lequel des indemnités sont versées (sans tenir compte du secteur énergie et des participations).

Le segment réseau a atteint l'équilibre demandé en 2004 et en 2005. En 2003, le domaine de l'infrastructure dans son entier avait réalisé un bénéfice de 300 000 francs, alors que le segment réseau affichait une perte de 25 millions de francs.

Année	2003	2004	2005	2006
Objectif en millions de fr.	≥ 0	≥ 0	≥ 0	≥ 0
Résultat segment réseau en millions de fr.	-25,0	+7,3	+2,0	

Ces dernières années, les quatre facteurs suivants ont considérablement influé sur le résultat d'Infrastructure:

- L'évolution divergente des ventes de sillons dans le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Les chiffres précis sont publiés sous les indices 8, 9 et 10 du présent rapport.
- La réduction du montant du plafond de dépenses initialement accordé: l'évolution exacte est présentée sous l'indice 2 du présent rapport.
- L'augmentation des produits accessoires: dans le domaine de l'énergie, les ventes de courant ont considérablement augmenté depuis 2002. Simultanément, les paiements compensatoires du domaine de l'immobilier à Infrastructure sont passés de 141 millions de francs (2003) à 190 millions de francs (2005).

- Grâce à la progression de l’automatisation et malgré l’augmentation considérable des prestations, les charges de personnel ont légèrement marqué le pas. En revanche, en raison de l’activation des immobilisations Rail 2000, les amortissements ont nettement augmenté.

## Indice 2: Respect de l’enveloppe financière (en référence aux postes du plafond de dépenses de la Confédération)

Le plafond de dépenses initialement convenu a été réduit à plusieurs reprises par la Confédération.

Année (en millions de francs)	2003	2004	2005	2006
Objectif Message 2002	1463	1474	1512	1490
Objectif plan financier actuel	1355	1401	1403	1414
Résultat	1354	1404	1403	1414

Le plafond de dépenses initialement adopté par les Chambres prévoyait un montant total de 6025 millions de francs pour la période 2003 à 2006. Mais ce même parlement l’a réduit en plusieurs étapes à un montant final de 5575 millions de francs. En revanche, le transfert de la ligne du Brünig au Zentralbahn et la reprise de la Seelinie de l’ancienne compagnie Mittelthurgau-Bahn (MThB) ont eu pour conséquence une augmentation du plafond de dépenses des CFF de 20 millions de francs. Voici comment se présentent en détail les modifications successives du plafond de dépenses:

en millions de francs	2003	2004	2005	2006	Total
<b>Plafond de dépenses Message CP</b>	<b>1463</b>	<b>1474</b>	<b>1512</b>	<b>1576</b>	<b>6025</b>
Définition du réseau: ligne du Brünig à Zentralbahn dès 2005			-20	-16	-36
Définition du réseau: intégration de la Seelinie dès 2003	14	14	14	14	56
Frein à l’endettement (VA 03 ss)	-110	-58	84	30	-54
Programme d’allègement 03		-15	-91	-130	-236
Programme d’allègement 04			-96	-60	-156
Blocages de crédits par le Parlement en 2003 et 2004	-14	-11			-25
<b>Total</b>	<b>1354</b>	<b>1404</b>	<b>1403</b>	<b>1414</b>	<b>5575</b>
<i>uniquement comptable:</i>					
<i>transfert actifs Seelinie</i>	59	6			

Conséquence directe des coupes claires dans les versements de la Confédération: les CFF ont été contraints de réviser à plusieurs reprises leurs plans d’investissements. Concrètement, le programme de rénovation des gares régionales, le programme d’automatisation des postes d’aiguillage et les investissements en faveur du développement du trafic marchandises ont été reportés, voire en partie abandonnés.

### Indices 3 et 4: Degré d'immobilisation

Les deux objectifs en matière de degré d'immobilisation ont été atteints. Il convient toutefois de relever que la modification des plans d'investissements a considérablement influé sur l'évolution de cet indice.

Année	2003	2004	2005	2006
<b>3. Valeur des actifs par sillon-kilomètre</b>				
Objectif en fr./sillon-km	71,3	77,3	82,1	89,5
Résultat en fr./sillon-km	74,0	83,1	79,7	

### 4. Valeur des actifs par kilomètre de ligne

Objectif en millions de fr./km de ligne	3,21	3,55	4,03	4,40
Résultat en millions de fr./km de ligne	3,38	3,82	4,00	

La valeur des immobilisations corporelles de l'infrastructure ferroviaire a augmenté de 2,6 milliards de francs entre 2003 et 2005, pour atteindre 12 milliards de francs. Cette forte augmentation est due à la comptabilisation dans les actifs de grands projets de Rail 2000. Ainsi, divers tronçons de la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist et la seconde ligne à deux voies Zürich HB–Thalwil ont été portés au compte des actifs pour des montants respectifs de 1,1 milliard de francs et 770 millions de francs.

L'augmentation de la valeur des actifs par la comptabilisation de projets du programme Rail 2000 n'ayant pas été suivie d'une augmentation en rapport du volume de sillons-kilomètres jusqu'à fin 2004, il en a résulté une augmentation temporaire de la valeur des actifs par sillon-kilomètre.

La longueur du réseau des voies ferrées des CFF a augmenté de 96 kilomètres en 2003, suite à la reprise de la Seelinie et de la mise en service du tronçon souterrain Zürich–Thalwil, et de 56 kilomètres en 2004, en raison de l'ouverture des nouveaux tronçons de Rail 2000. Au 31 décembre 2004, le réseau des CFF totalisait 3066 kilomètres de voies.

La valeur des immobilisations corporelles va encore connaître une augmentation considérable l'an prochain, du fait de la comptabilisation de nouveaux projets de Rail 2000. A fin 2005, le poste «infrastructure en construction» s'élevait en effet à 1,5 milliard de francs au total.

## Indices 5, 6 et 7: Productivité

La productivité d'infrastructure s'est améliorée depuis 2003. Ces progrès sont toutefois restés en deçà des objectifs.

Année	2002	2003	2004	2005	2006
-------	------	------	------	------	------

### 5. Coûts d'infrastructure par kilomètre de ligne

Objectif en millions de fr./km de ligne		0,69	0,67	0,65	0,63
Résultats en millions de fr./km de ligne et variation 1/1 année précédente	0,71	0,75 +5,1 %	0,72 -4,1 %	0,74 +3,0 %	

### 6. Coûts d'infrastructure par sillon-kilomètre

Objectif en fr./sillon-km		14,49	13,89	13,51	13,16
Résultat en CHF/sillon-km et variation année précédente	15,15	16,32 +7,2 %	15,54 -5,0 %	14,71 -5,3 %	

### 7. Coûts d'infrastructure par tonne-kilomètre brute

Objectif en fr./t-km brute		0,033	0,032	0,031	0,030
Résultat en fr./t-km brute et variation année précédente	0,034	0,036 +7,4 %	0,034 -7,0 %	0,033 -2,4 %	

### 6ü. Coûts du produit sillon par sillon-kilomètre (nouvel indice à partir de 2004)

Objectif en fr./sillon-km		-	-	7,25	7,25
Résultat en fr./sillon-km et variation année précédente			7,84	7,31 -6,8 %	

S'agissant de l'évolution des indices de productivité, il y a lieu de relever en particulier les trois points suivants:

- Le lancement de Rail 2000 s'est accompagné d'une forte augmentation du nombre de sillons-kilomètres. Les indices de productivité liés au sillon-kilomètre se sont par conséquent nettement améliorés en 2005.
- L'évolution hésitante du trafic marchandises a considérablement plombé l'évolution de l'indice de productivité lié à la tonne-kilomètre brute.
- Comme les indices 5 à 7 souffrent d'une distorsion due à la pratique comptable actuelle dans les domaines de l'énergie et de l'immobilier, un nouvel indice (6ü), qui ne souffre plus de distorsion due à des effets exogènes, a été convenu en 2004 avec la Confédération. Toutefois, comme la demande de sillons dans le trafic marchandises a été plus faible que prévu et que l'exploitation a souffert de nombreux dérangements des installations, le nouvel objectif 2005 n'a pas été atteint.

## Indices commerciaux

### Indices 8, 9 et 10: Vente de sillons

Depuis 2003, la vente de sillons est caractérisée par deux évolutions divergentes. Alors que les résultats du trafic voyageurs (TV) ont dépassé les objectifs fixés pour 2003 à 2005, le trafic marchandises (TM) n'est pas parvenu à réaliser les objectifs qui lui étaient assignés.

Année	2003	2004	2005	2006
-------	------	------	------	------

#### 8. Sillons-kilomètres (sillons-km)

Objectif sillons-km <i>trafic voyageurs</i> en millions	106,0	106,0	116,8	117,6
Résultat sillons-km <i>trafic voyageurs</i> en millions	107,0	108,7	120,1	
Objectif sillons-km <i>trafic marchandises</i> en millions	32,0	34,2	35,2	36,6
Résultat sillons-km <i>trafic marchandises</i> en millions	30,3	32,5	30,8	

#### 9. Produits des sillons

Objectif <i>trafic voyageurs</i> en millions de fr.	393,60	383,68	408,23	410,61
Résultat <i>trafic voyageurs</i> en millions de fr.	395,8	392,3	476,8	
Objectif <i>trafic marchandises</i> en millions de fr.	141,90	144,19	181,79	183,82
Résultat <i>trafic marchandises</i> en millions de fr.	145,2	146,9	162,9	

en millions de km	2003	2004	2005	2006
-------------------	------	------	------	------

#### Sillons-kilomètres du trafic voyageurs

Part des CFF au trafic voyageurs	104,1	105,4	113,5	
Part des autres ETF au trafic voyageurs	2,9	3,4	6,5	

#### Sillons-kilomètres du trafic marchandises

Part de CFF Cargo au trafic marchandises	28,4	28,9	25,9	
Part des autres ETF au trafic marchandises	1,9	3,6	4,9	

La différenciation des ETF (entreprises de transport ferroviaire) est prise en compte comme suit:

TV CFF: CFF Voyageurs (trafic GL, trafic rég.), ETF Thurbo, RegionAlps.

TV autres ETF: ETF Cisalpino, BLS P, RM P, autres ETF concessionnaires ou non.

TM autres ETF: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, autres ETF.

L'évolution favorable du nombre des sillons-kilomètres dans le *trafic voyageurs* repose, d'une part, sur le développement continu de l'offre des RER et, d'autre part, sur le trafic supplémentaire généré par Rail 2000 sur les principaux axes du trafic grandes lignes. Outre cette densification de l'offre, les CFF ont également renforcé un certain nombre de trains dans le trafic régional, ce qui a augmenté le volume du tonnage brut pour Infrastructure.

L'augmentation des sillons-kilomètres dans le trafic voyageurs des autres ETF est due principalement à la reprise de lignes internationales par Cisalpino et à l'augmentation du trafic du BLS et des RM dans le contexte de l'extension du RER bernois.

Au moment du débat sur la convention de prestations 2003 à 2006, on comptait sur une forte augmentation de la vente de sillons pour le *trafic marchandises*. Toutefois, ces objectifs n'ont pas été atteints en 2005 pour les raisons suivantes:

- La progression conjoncturelle attendue pour 2003 ne s'est manifestée qu'en 2004. Ensuite, on a connu en 2005 un nouveau tassement. Il en est résulté une réduction considérable du trafic dans les importants secteurs de la construction, du commerce et de la logistique.
- La fermeture durant plusieurs mois du tunnel du Monte Olimpino II, en 2003, a eu pour conséquence un transfert partiel du trafic transalpin sur d'autres itinéraires (Brenner).
- L'augmentation de la productivité du trafic routier (relèvement de la limite de poids à 40 tonnes) n'ayant pas été compensée totalement par l'introduction de la RPLP, on a assisté à un transfert des marchandises du rail à la route.

---

en millions de francs	2003	2004	2005	2006
-----------------------	------	------	------	------

---

### **Produits des sillons trafic voyageurs**

Résultat du trafic voyageurs	395,8	392,3	476,8
Part de CFF au trafic voyageurs	386,5	381,0	113,5
Part autres de ETF au trafic voyageurs	9,3	11,3	6,5

---

### **Produits des sillons du trafic marchandises**

Résultat du trafic marchandises	145,2	146,9	162,9
Part de CFF Cargo au trafic marchandises	136,7	130,9	140,2
Part des autres ETF au trafic marchandises	8,6	16,0	22,7

---

La différenciation des ETF (entreprises de transport ferroviaire) est prise en compte comme suit:

TV CFF: CFF Voyageurs (trafic GL, trafic régional), ETF Turbo, RegionAlps.

TV autres ETF: ETF Cisalpino, BLS P, RM P, autres ETF concessionnaires ou non.

TM autres ETF: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, autres ETF.

---

La légère augmentation des poids des compositions a généré une augmentation des produits des sillons dans le *trafic voyageurs*. En revanche, le doublement du bonus bruit en 2004 a eu un impact négatif sur ces mêmes produits. Les autres ETF actives dans le trafic voyageurs ont enregistré pour leur part une légère augmentation des volumes.

L'augmentation de 4 % à 8 % de la marge de couverture dans le trafic voyageurs grandes lignes depuis le début 2005 s'est traduite par une progression des produits des sillons de quelque 60 millions de francs par an. La contribution à l'exploitation de la Confédération en a été réduite d'autant.

Les produits des sillons dans le *trafic marchandises* ont augmenté en 2005 essentiellement en raison de la suppression de la gratuité de la manœuvre, qui profitait à CFF Cargo. La réduction prévue de 40 % des subventions en faveur du trafic par wagons isolés n'a en revanche pas encore été appliquée. En 2006, cette subvention sera réduite des deux tiers et il est prévu de la supprimer totalement à partir de 2008.

### **Indice 11: Mandat de transfert (tonnes-kilomètres brutes vendues dans le trafic marchandises)**

Conformément à la loi sur le transfert du trafic, la Confédération vise le transfert annuel sur le rail de 650 000 trajets de camions à travers les Alpes. Les objectifs assignés aux chemins de fer dans ce contexte (mesurés en tonnes-kilomètres brutes) ont été atteints en 2003 et 2004; en 2005, il s'en est fallu d'un cheveu.

Année	2003	2004	2005	2006
Objectif en milliards de t-km brutes	24,321	25,079	25,455	25,837
Résultat en milliards de t-km brutes	24,932	27,251	25,436	

### **Indices 12 et 13: Efficacité des subventions**

Comme prévu, l'efficacité des subventions a été largement augmentée.

Année	2002	2003	2004	2005	2006
-------	------	------	------	------	------

### **12. Contributions à l'exploitation d'Infrastructure par kilomètre de ligne (sans linge de Brünig)**

Objectif en fr./km de ligne (état plan financier actuel)		168 432	163 828	115 330	115 589
Résultat en fr./km de ligne	170 140	150 918	160 389	117 933	

### **13. Contributions à l'exploitation d'Infrastructure par sillon-kilomètre (sans linge de Brünig)**

Objectif en fr./sillon-km (état plan financier actuel)		3,66	3,54	2,34	2,31
Résultat en fr./sillon-km	3,59	3,32	3,48	2,35	

L'évolution de l'efficacité des subventions a souffert ces trois dernières années de distorsions dues aux facteurs exogènes suivants:

- La contribution à l'exploitation versée par la Confédération a été réduite en 2003 et 2005 dans le cadre de divers programmes d'économies. En 2004, en revanche, elle a été augmentée en raison du transfert, dans le cadre du plafond de dépenses, de paiements liés aux besoins de base vers la contribution à l'exploitation.
- En 2004, la Seelinie (avec les indemnités compensatoires correspondantes) a été intégrée dans la comptabilité des CFF.
- En 2005, la ligne du Brünig a fait l'objet d'un transfert comptable du réseau CFF vers le Zentralbahn nouvellement créé.

La forte amélioration de l'efficacité des subventions en 2005 est due essentiellement à la mise en service de la première étape de Rail 2000 et à la meilleure exploitation du potentiel du réseau qui s'en est suivie, ainsi qu'aux facteurs exogènes mentionnés ci-dessus.

#### **Indice 14: Satisfaction des clients des entreprises de transport ferroviaire**

L'indice de satisfaction des clients des ETF reste stable dans l'ensemble. En 2003, l'objectif a été atteint. En 2004, il s'en est fallu d'un rien. En 2005 (résultats pas encore disponibles) et 2006, l'objectif sera difficilement atteint en raison de la forte charge du réseau. Les entretiens personnels réalisés depuis 2004 permettront de mieux évaluer qualitativement le degré de satisfaction des clients.

Année	2003	2004	2005	2006
Objectif: indice de satisfaction <sup>a</sup>	4.8	4.8	4.8	4.8
Résultat: indice de satisfaction <sup>a</sup>	4.8	4.7		

<sup>a</sup> Notation de 1 à 6; 1 = faible, 6 = excellent

#### **Développement du réseau**

Des cartes explicatives au sujet des indices de l'alinéa développement du réseau se trouvent à la fin du présent rapport.

#### **Indices 15 et 16: Taux d'utilisation du réseau**

*(voir le graphique 1 suivant)*

S'agissant du taux d'utilisation du réseau des CFF au cours des trois années passées, il y a lieu de souligner les trois points suivants:

- Ces dernières années, l'utilisation des lignes a nettement augmenté, en raison notamment de la densification de l'horaire du trafic voyageurs. Simultanément, on a fortement étendu la capacité de certains tronçons centraux. De même, les performances de nombreuses lignes régionales ont été augmentées. De fait, la capacité d'une lignes dépend dans une large mesure de la structure de l'horaire.

- Comme le message sur la CP 2003 à 2006 l’avait annoncé, les moyens disponibles pour le développement du réseau ont été affectés pour l’essentiel aux projets suivants:
  - Renforcement du trafic voyageurs régional dans les zones d’agglomérations (RER de Zurich, Berne, Bâle et Zoug) et premiers travaux en vue de la liaison La Praille–Eaux-Vives [CEVA].
  - Transformation de la gare de Viège.
- En raison des coupes faites dans le plafond de dépenses, il a fallu remettre à plus tard l’installation d’exploitation multifonctionnelle de la gare allemande du Bâle Lors des transformations de postes d’aiguillage, on a veillé à chaque fois à optimiser la longueur des blocks, afin de parvenir à une augmentation de la capacité. De plus, on a mis en œuvre l’horaire systématique pour le trafic marchandises.

### **Indice 17.1: Degré d’interopérabilité (ETCS)**

*(voir le graphique 2 suivant)*

Durant la période sous revue, on n’est pas parvenu à atteindre l’objectif fixé en matière d’interopérabilité (ETCS). A l’origine, on prévoyait l’équipement d’une ligne pilote (Zofingue–Sempach), de la nouvelle ligne (Rothrist–Mattstetten) et de la ligne réaménagée (Soleure–Wanzwil).

Sur la ligne Zofingue–Sempach, on a réalisé un essai avec la nouvelle signalisation en cabine. Mais comme l’équipement ne correspondait pas à la norme internationale, on a rééquipé la ligne avec une signalisation conventionnelle en 2003. En outre, on a changé de fournisseur de système pour l’équipement des tronçons Rail 2000.

La nouvelle ligne (Mattstetten–Rothrist) et la ligne réaménagée (Wanzwil–Soleure) ont été mises en service le 12 décembre 2004 avec une signalisation conventionnelle. La mise en service de l’ETCS sur la nouvelle ligne est prévue fin 2006. Une année plus tard, ce devrait être le tour du tunnel de base du Lötschberg.

### **Indice 17.2: Degré d’interopérabilité (GSM-R)**

*(voir le graphique 3 suivant)*

Le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist et le tronçon réaménagé Soleure–Wanzwil sont aujourd’hui équipés du GSM-R. En octobre 2005, ce sont au total 100 km du réseau GSM-R qui étaient en service, alors que 104 autres kilomètres étaient en construction. Pour 634 kilomètres, on est en phase d’approbation des plans, et 812 kilomètres en sont au stade de la planification.

La convention de prestations 2003 à 2006 prévoyait jusqu’en 2006 l’équipement d’une grande partie du réseau principal. Cet objectif ne peut être atteint. Le retard est dû principalement aux difficultés rencontrées durant la procédure d’approbation des plans. La planification actuelle table sur un équipement du réseau jusqu’en 2010.

### **Indice 17.3: Degré d’interopérabilité (espace des pantographes)**

*(voir le graphique 4 suivant)*

Pour les lignes de transit internationales, on tend à l’adoption du système «Euro-wippe» comme norme. La largeur de l’archet du pantographe est de 1600 mm et ses cornes sont isolées. Les CFF vont appliquer cette norme à la construction de leurs nouvelles lignes. Les objectifs de la convention de prestations seront atteints d’ici fin 2006.

#### **Indice 17.4: Degré d'interopérabilité (profil d'espace libre)**

*(voir le graphique 5 suivant)*

L'ordonnance sur les chemins de fer définit et catégorise les profils d'espace libre. La catégorie OCF 4 correspond au profil d'espace libre répondant aux exigences du trafic à grande vitesse (plus de 160 km/h) et à celles du trafic marchandises (hauteur des angles dans le ferroutage). Concrètement, on envisage des adaptations du profil sur certains tronçons.

Durant la période considérée, on a mis au profil OCF 4 les tronçons Olten–Däniken et Wöschnau–Rapperswil. L'objectif de la convention de prestations sera atteint fin 2006.

#### **Indice 17.5: Degré d'interopérabilité (catégorie de ligne)**

*(voir le graphique 6 suivant)*

Comme les catégories de lignes se réfèrent aux charges de la voie de roulement, les charges par essieu du trafic marchandises sont prépondérantes. La catégorie D4 (charge par essieu 22,5 t et 8 t/m) suffit à satisfaire les exigences du trafic marchandises. Pour l'instant, on est en train de vérifier jusqu'à quel point les lignes de la catégorie D4 pourraient être parcourues à 100 km/h au lieu des 80 km/h actuels.

Les modifications survenues durant la période de la CP 2003 à 2006 se limitent à la mise en service de tronçons nouveaux ou réaménagés, ainsi que de la Kriegsschlaufe (Rothrist – Zofingue), qui sont conformes à la catégorie DE4 avec 8 t/m et 22,5 t de charge par essieu. Ainsi, l'objectif a été atteint.

### **Maintien de la substance et état du réseau**

#### **Qualité: Ponctualité, sécurité, dérangements**

#### **Indice 19: Ponctualité dans le trafic voyageurs**

Le niveau de ponctualité fixé à 95 % a été respecté durant les années 2003 à 2005. Durant la période sous revue, des problèmes de qualité inattendus sont toutefois survenus.

Année	2003	2004	2005	2006
Objectif: pourcentage de trains affichant moins de 5 minutes de retard à l'arrivée	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %
Résultat: pourcentage de trains affichant moins de 5 minutes de retard à l'arrivée	95,24 %	95,48 %	95,65 %	

La ponctualité de niveau généralement élevé a été perturbée par les problèmes suivants au cours des dernières années:

En 2003, les températures caniculaires de l'été ont posé de nombreux problèmes. On relèvera en outre les problèmes de retards qu'a connus le RER zurichois.

En 2004, le niveau de ponctualité s'est dans l'ensemble légèrement amélioré. Un groupe de travail a été institué pour plancher sur les problèmes de retards du RER

zurichois. Le catalogue de mesures qu'il a élaboré a rapidement porté ses fruits; la ponctualité dans la région zurichoise a entre-temps rejoint le niveau suisse.

En 2005, la qualité du trafic ferroviaire des CFF s'est avérée insuffisante pour les raisons suivantes:

- Le trafic a été perturbé par divers événements d'importance (panne du poste directeur de Zurich du 7 février; panne du réseau électrique national du 22 juin).
- La froideur de l'hiver et les intempéries de la fin du mois d'août ont perturbé l'exploitation à tel point que certaines lignes ont été temporairement interrompues.
- Les valeurs élevées en termes de ponctualité ne peuvent être atteintes tous les jours sur la totalité des tronçons. Ainsi, sur la nouvelle ligne Mattstetten – Rothrist, la ponctualité de certaines relations est nettement insuffisante. La persistance de problèmes de signalisation (cf. indices 24/25) explique en grande partie la fréquence de ces retards.

Une série de mesures ont été prises en collaboration avec les divisions du trafic voyageurs et du trafic marchandises pour améliorer la disponibilité du réseau et du matériel roulant et mettre un terme plus rapide aux dérangements en 2006. D'autres efforts seront encore nécessaires pour améliorer le contenu et la rapidité de l'information des clients en cas de dérangement.

### **Indices 20 et 21: Sécurité de l'exploitation**

Les indices de sécurité évoluent de façon nettement positive: l'exigence d'un maximum de 0,19 déraillement par million de sillons-kilomètres a été satisfaite au cours des trois premières années de la période considérée. L'an dernier, les CFF ont connu 17 déraillements d'après les critères de l'UIC, ce qui représente un recul de 29 % par rapport à l'année 2004.

S'agissant des mises en danger de l'exploitation selon les critères de l'UIC, l'objectif a été atteint l'an dernier pour la première fois depuis 2001. En 2004, la moyenne s'est établie à 0,71 cas par million de sillons-kilomètres, ce qui représente 101 événements mettant en danger l'exploitation sur le réseau des CFF.

Année	2003	2004	2005	2006
-------	------	------	------	------

#### **20. Déraillements**

Objectif en nombre de déraillements par million de sillons-kilomètres	≤ 0,19	≤ 0,19	≤ 0,19	≤ 0,19
Résultat en nombre de déraillements par million de sillons-kilomètres	0,10	0,17	0,11	

#### **21. Mises en danger de l'exploitation**

Objectif en nombre de mises en danger par million de sillons-kilomètres	≤ 0,6	≤ 0,6	≤ 0,6	≤ 0,6
Résultat en nombre de mises en danger par million de sillons-kilomètres	0,69	0,71	0,57	

Ces dernières années, les mises en danger de l'exploitation les plus courantes ont relevé des catégories «déraillements» et «collisions/chocs». Il y a lieu de signaler que de tels événements dépassent très rapidement la limite déterminante des dommages de 10 000 euros fixée par l'UIC et que le risque dans le domaine de la manœuvre est plutôt limité en raison de la faiblesse des vitesses.

Depuis la collision survenue le 24 octobre 2003 à Zürich-Oerlikon, qui avait fait un mort et de nombreux blessés, aucun déraillement ni collision n'a plus eu de telles conséquences sur le réseau des CFF. En revanche, on a constaté une augmentation du nombre des accidents dont ont été victimes des personnes non autorisées traversant ou longeant les voies, ainsi que du nombre de suicides.

D'importants efforts ont enfin été consentis dans les domaines de la construction et de la technique pour améliorer la sécurité des tunnels, certains dans le cadre de la réalisation des projets FTP et d'autres via des mesures financées par la convention de prestations.

## Dérangements sur le réseau

### Indices 22 et 23: Dérangements de lignes de contact

S'agissant des dérangements de lignes de contact, les objectifs ont été largement atteints au cours des trois premières années de la période considérée. En 2003, on n'est juste pas parvenu à l'objectif relatif aux minutes de retard provoquées par ces dérangements. En revanche, l'objectif a été atteint en 2004 et en 2005.

Année	2003	2004	2005	2006
<b>22. Dérangements de lignes de contact</b>				
Objectif: nombre de dérangements de lignes de contact	440	440	440	440
Résultat: nombre de dérangements de lignes de contact	370	234	233	
<b>23. Minutes de retard</b>				
Objectif: nombre de minutes de retard	3600	3600	3600	3600
Résultat: nombre de minutes de retard	3798	2219	2354	

Comparativement à 2003, le nombre de dérangements s'est considérablement réduit en 2004 et 2005.

L'objectif sera vraisemblablement atteint en 2006 également. Les mesures prises en matière d'analyse des dérangements, d'entretien et de renouvellement seront poursuivies avec rigueur en 2006.

## Indices 24 et 25: Dérangements d'installations de sécurité

Les objectifs concernant les installations de signalisation et d'automatisation n'ont pas été atteints.

Année	2003	2004	2005	2006
-------	------	------	------	------

### 24. Dérangements d'installations de sécurité

Objectif: nombre de dérangements d'installations de sécurité	7 700	7 700	7 700	7 700
Résultat: nombre de dérangements d'installations de sécurité	7 409	8 512	9 985	

### 25. Minutes de retard

Objectif: nombre de minutes de retard	51 000	51 000	51 000	51 000
Résultat: nombre de minutes de retard	52 265	59 158	71 128	

L'exploitation a été en partie perturbée par des dérangements d'installations d'automatisation ferroviaire (installations de sécurité, technique de commande à distance). En 2005, le nombre de dérangements et de minutes de retard a considérablement augmenté. Outre la panne générale de courant, événement le plus grave du par ses conséquences, on a également connu un effondrement total des installations de commande à distance au poste directeur de Zurich, dû à un enchaînement d'opérations fautives et de faiblesses au niveau de la conception technique. Le programme de réduction des dérangements de la signalisation lancé fin 2004 à l'échelon de l'infrastructure n'a pas encore produit d'effets durables en 2005. Mais ces mesures devraient permettre de détendre considérablement la situation en 2006.

## Indices 26 et 27: Libérations tardives de voies

Les objectifs fixés ont été largement dépassés.

Année	2003	2004	2005	2006
-------	------	------	------	------

### 26. Libérations tardives de voies

Objectif: nombre de libérations tardives de voies	560	560	560	560
Résultat: nombre de libérations tardives de voies	420	383	309	

### 27. Minutes de retard

Objectif: nombre de minutes de retard	4480	4480	4480	4480
Résultat: nombre de minutes de retard	4788	3099	2466	

Le net recul du nombre de libérations tardives de voies en raison de travaux est essentiellement le résultat de la politique du sensibilisation du personnel des divers services de construction à ces problèmes.

### Indice 28: Nombre de tronçons de ralentissement sans travaux

L'objectif a été tenu. Toutefois, en raison des intempéries d'août 2005, un certain nombre de tronçons ont été interrompus ou munis de signaux de ralentissement imprévu (panneaux orange).

Année	2003	2004	2005	2006
Objectif en nombre / million de sillons-km	0,0147 2 panneaux	0,144 2 panneaux	0,132 2 panneaux	0,132 2 panneaux
Résultat en nombre / million de sillons-km	0,007 1 panneau	0,007 1 panneau	0,000 0 panneau (8 panneaux intempéries d'août)	

Grâce à la mise en service d'un nouveau véhicule de mesures, les conditions d'entretien des installations seront nettement améliorées en 2006.

### Indice 29: Sécurité des tunnels

Les objectifs n'ont pas été atteints en 2004 et 2005.

Année	2003	2004	2005	2006	
Objectif en %		89,3 %	92,6 %	98,0 %	100 %
Résultat en %		89,3 %	91,6 %	92,6 %	

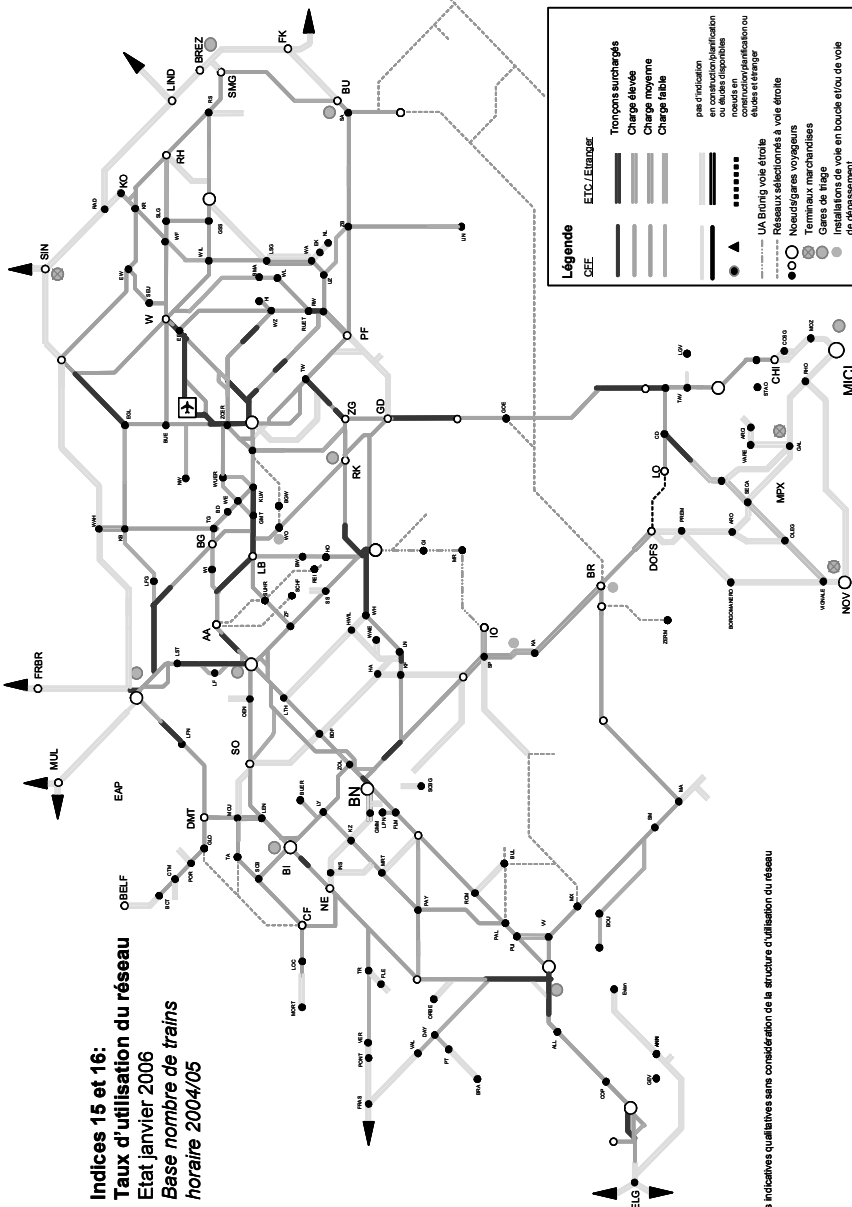
L'objectif fixé pour 2004 n'a pas été atteint car l'équipement du tunnel du Bristen n'a pu être entrepris qu'en 2005, en raison de problèmes liés, d'une part, aux intervalles nécessaires aux travaux et, d'autre part, aux autorisations. De plus, le tunnel du Leggistein n'a pas pu être équipé en 2005 car l'OFT a augmenté le niveau de ses exigences. Le retard ainsi accumulé ne pourra vraisemblablement être rattrapé qu'en 2007.

### Indice 30: Accessibilité aux handicapés

Les objectifs ont été atteints chaque année. Le pourcentage de gares équipées pour l'accueil des handicapés par rapport au nombre total de gares s'est nettement amélioré, en 2004 notamment, grâce à la mise en service de nouvelles gares conçues pour les besoins des handicapés et l'abandon de vieilles gares équipées de quais de faible hauteur. La modernisation et la mise aux normes d'autres installations se poursuivront en 2006.

Année	2003	2004	2005	2006	
Objectif en %		26 %	30 %	33 %	36 %
Résultat en %		26,8 %	32,6 %	34,7 %	

**Indices 15 et 16:  
Taux d'utilisation du réseau  
Etat janvier 2006  
Base nombre de trains  
horaire 2004/05**



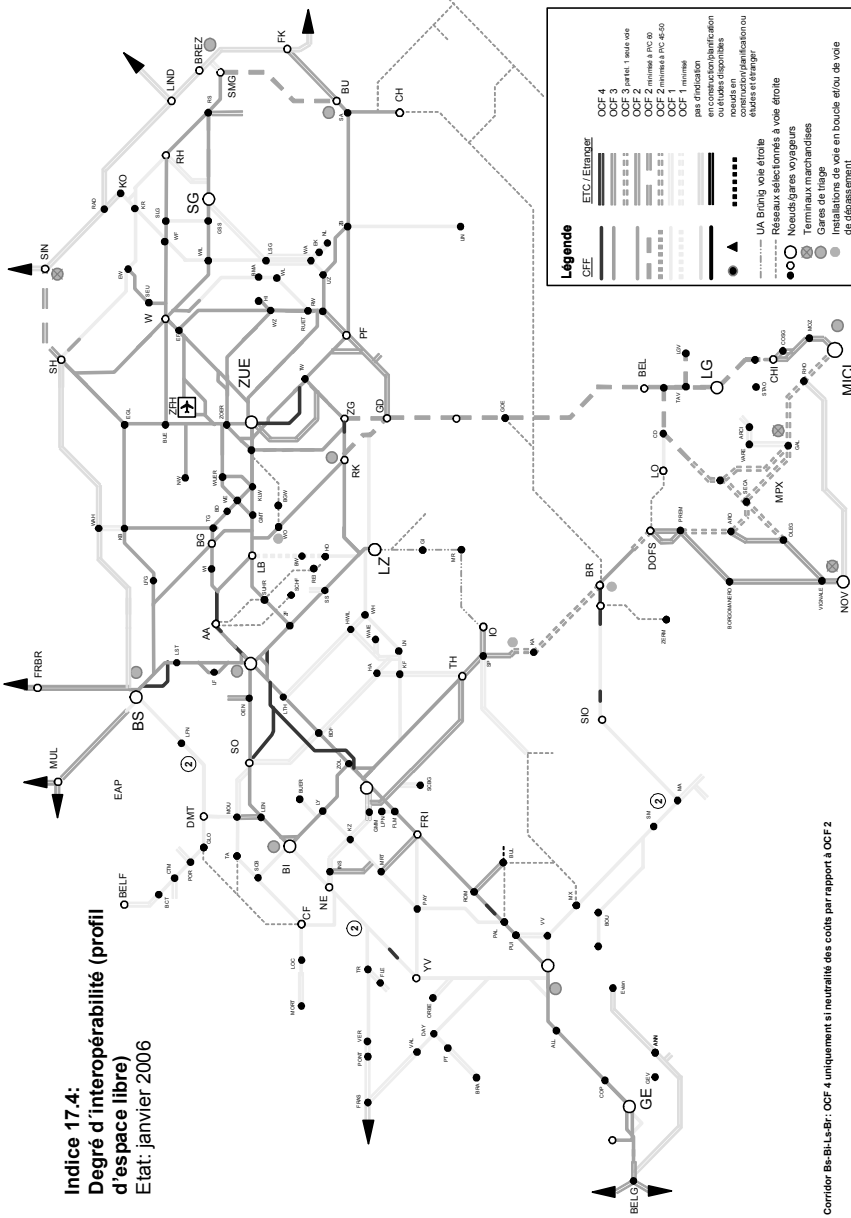
Values indicative qualitatives sans considération de la structure d'utilisation du réseau





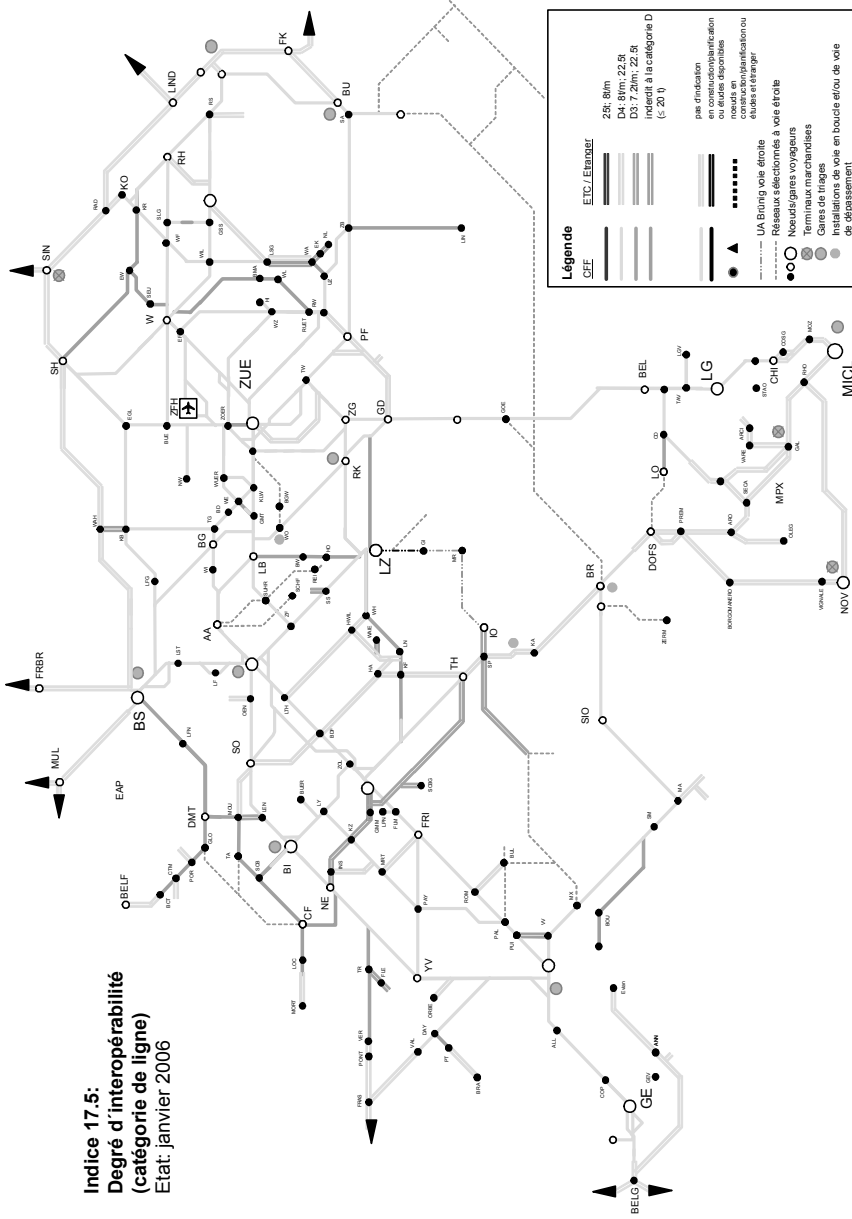


**Indice 17.4:**  
**Degré d'interopérabilité (profil**  
**d'espace libre)**  
 Etat: janvier 2006



② Corridor Ba-Bi-Ls-Br: OCF 4 uniquement si neutralité des coûts par rapport à OCF 2

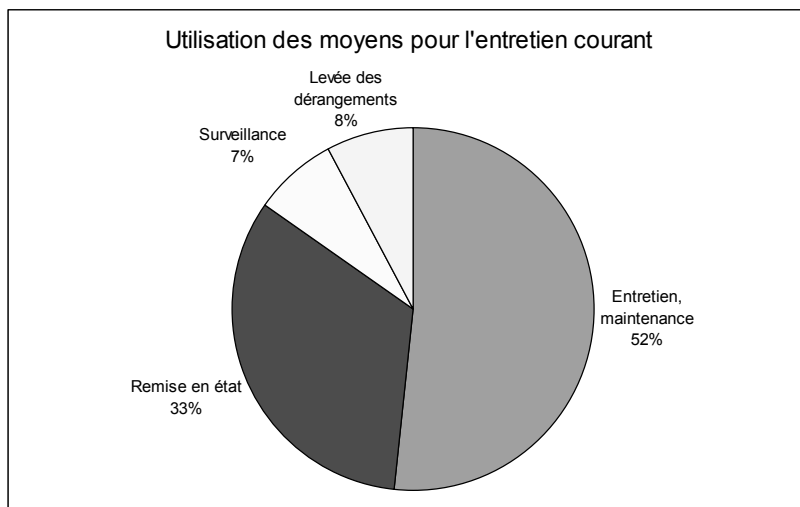
**Indice 17.5:**  
**Degré d'interopérabilité**  
**(catégorie de ligne)**  
 Etat: janvier 2006



## Utilisation des moyens pour l'entretien et le maintien de la substance

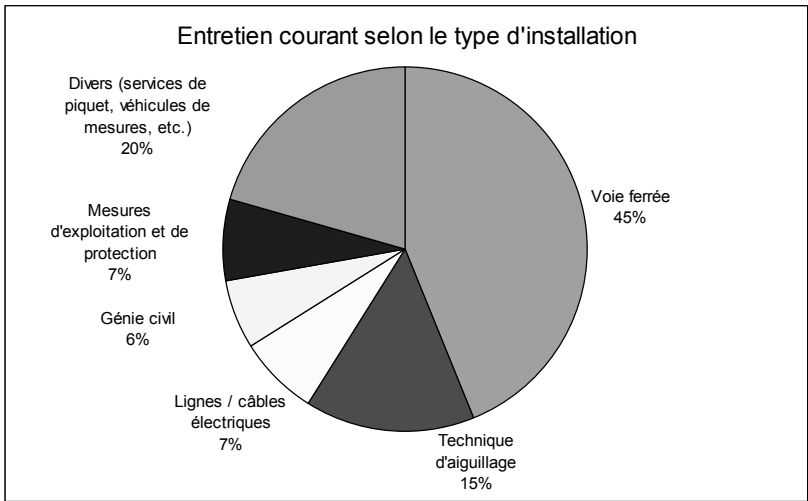
La première priorité de la convention de prestations est le maintien de la capacité opérationnelle du réseau existant des CFF. C'est pourquoi le message sur la convention de prestations 2003 à 2006 réservait une place considérable aux programmes d'entretien et d'investissements. L'état du réseau est assuré par l'entretien courant (360 millions de francs par an environ) et par les investissements destinés au maintien de la substance (800 millions de francs par an environ).

### Entretien courant



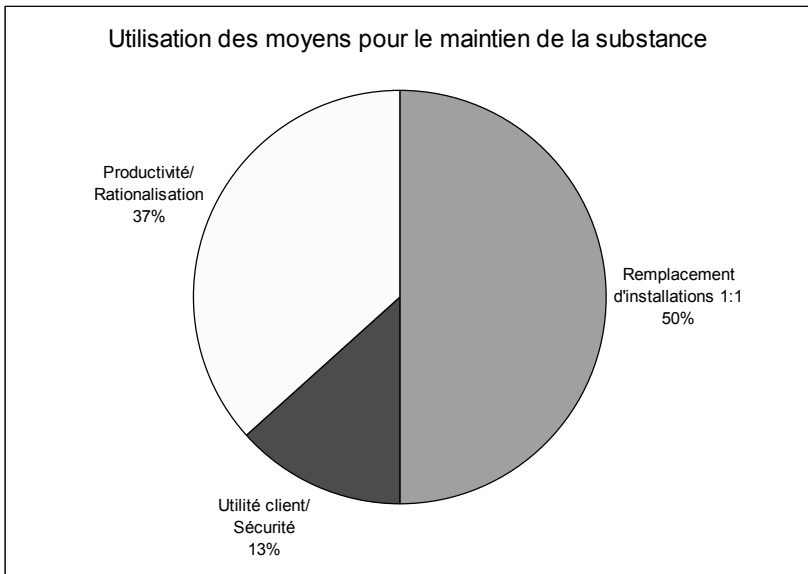
Les travaux d'entretien courants comprennent la surveillance des voies permettant de découvrir suffisamment tôt les signes d'usure et de prévenir les dégâts. L'entretien consiste en des mesures simples et régulières propres à garantir le maintien de la capacité opérationnelle. La maintenance et la remise en état englobent les mesures de rétablissement de la sécurité et de la capacité opérationnelle pour une durée déterminée. La levée des dérangements représente un autre aspect de l'entretien courant. Elle consiste en des mesures immédiates non planifiables de rétablissement de l'opérabilité et de la sécurité. Avec 52 % des dépenses, la plus grosse part revient à la remise en état et à la maintenance.

Le graphique suivant montre la répartition des dépenses d'entretien courant en fonction des types d'installations. La voie ferrée en absorbe la plus grande partie.



### Maintien de la substance

Les investissements destinés au maintien de la substance servent au remplacement et à la modernisation des installations existantes. La plus grande part des dépenses est consacrée au remplacement de ces installations. Les projets de maintien de la substance sont pour la plupart liés à la modernisation et à la rationalisation. Les mesures d'amélioration de la sécurité et de l'utilité pour le client en font partie intégrante.



## Structure des rapports sur l'atteinte des objectifs fixés dans la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour 2007 à 2010

### 1. Introduction

#### 2. Marche des affaires d'Infrastructure CFF

Description d'événements importants, affaires en général.  
Moyens financiers prélevés sur le plafond de dépenses.  
Affectation des moyens d'investissement, écarts (le cas échéant).  
Résultat financier.

#### 3. Rapport sur les indices définis (quantitatifs)

##### Sécurité

Collisions incluant la circulation de trains	nombre
Déraillements incluant la circulation de trains	nombre
Passages à niveau non surveillés	nombre
Personnes accidentées dans l'accès au chemin de fer	nombre

##### Garantie de la capacité

Disponibilité du réseau	en %
Minutes de retard Infrastructure	nombre de minutes
Minutes de retard installations du sécurité	nombre de minutes

##### Utilisation optimale du réseau

Sillons-kilomètres vendus	But: s-km total Situation effective: s-km détaillés
Produits des sillons	en millions de francs

##### Productivité

Productivité de l'exploitation	Fr./s-km
Productivité d'entretien	entretien par tonne brute-km
Productivité du renouvellement de la superstructure	Fr. par km
Efficacité des subventions	contribution d'expl./s-km

#### 4. Rapport sur les autres objectifs (qualitatifs)

Insuffisances de la capacité du réseau	carte, commentaires
Sondage clientèle de l'ETF pertinente	sondage annuel
ETCS	rapport 2008/2015
ETCS	carte, commentaires
GSMR	carte, commentaires
Investissements d'extension	rapport sur l'état d'avancement
Normes de construction	rapport d'activité
Rail/roue	rapport d'activité
Calcul des lignes	rapport

#### 5. Commentaire final



**Message sur la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010 et sur le plafond de dépenses pour le financement de l'infrastructure des CFF pour les années ...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	2006
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	06.026
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.04.2006
Date	
Data	
Seite	3667-3726
Page	
Pagina	
Ref. No	10 139 541

Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv übernommen.

Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses.

I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.