

98.047

Message

**sur la convention relative aux prestations,
conclue entre la Confédération suisse et la société anonyme
des Chemins de fer fédéraux CFF, et sur le plafond de dépenses
pour les années 1999 à 2002**

du 2 septembre 1998

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter le message et deux projets d'arrêté fédéral, l'un portant sur le plafond de dépenses pour l'infrastructure de la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF, et l'autre sur la convention sur les prestations, à conclure entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF pour la période de 1999 à 2002. Nous vous proposons de les approuver.

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

2 septembre 1998

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Cotti

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Le Parlement ayant adopté la réforme des chemins de fer le 20 mars 1998, la loi sur les Chemins de fer fédéraux a été entièrement révisée. Ces derniers, qui font actuellement partie de l'administration fédérale, deviendront ainsi une société anonyme de droit public, inscrite au registre du commerce, la SA CFF. La Confédération, seule propriétaire de la SA CFF, conclura avec elle une convention sur les prestations. Ce document permettra à la Confédération et aux CFF de définir en commun les objectifs valables pendant quatre années. Les Chambres fédérales se prononceront simultanément sur la convention relative aux prestations et sur un plafond de dépenses concernant la même période.

La Confédération et les CFF se mettront d'accord sur l'orientation stratégique, les objectifs et l'offre des prestations dans les secteurs des transports et de l'infrastructure. Par ailleurs, un système de rapports permettra de déterminer dans quelle mesure on s'en tient aux objectifs assignés et au plafond de dépenses. La Confédération assumera le rôle du propriétaire et celui du commanditaire des offres de transport. La fixation des indemnités et la description détaillée des prestations de transport auront lieu lors de la procédure de commande. Cela étant, le plafond de dépenses ne porte que sur les prestations pour le secteur de l'infrastructure, à savoir l'indemnité pour les coûts d'exploitation non couverts, le maintien de l'appareil de production et les besoins de base en matière d'investissements.

La convention, instrument de conduite, et le plafond de dépenses, instrument de gestion, constituent des éléments fondamentaux de la réforme des chemins de fer et permettent de présenter clairement les objectifs de la politique des transports et les exigences du propriétaire aux CFF, exigences motivées par des impératifs de gestion.

Au bout de quatre ans, l'Assemblée fédérale recevra une nouvelle convention sur les prestations, ainsi qu'un rapport sur la période de 1999 à 2002. Il nous appartiendra dorénavant d'approuver le budget et les comptes des CFF.

Message

1 Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF

11 Généralités

La réforme des chemins de fer entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1999. La convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF¹ en est un élément fondamental. Conjointement avec le renforcement de la concurrence dans le trafic ferroviaire (accès au réseau) et le refinancement des CFF, cette convention et le plafond de dépenses qui lui est lié visent à mieux séparer les fonctions politiques de celles de gestion et à étendre de manière systématique à toutes les prestations financières de la Confédération, le principe de la commande appliqué dans les transports régionaux depuis le 1^{er} janvier 1996, suite à la révision de la loi sur les chemins de fer. C'est dans ce sens que la Confédération et les CFF fixent dans la convention les objectifs des secteurs des transports et de l'infrastructure. En fixant le plafond de dépenses, ils se mettent d'accord sur le montant de l'indemnisation des coûts planifiés non couverts et sur les investissements d'infrastructure nécessaires pour les quatre années à venir. Avec l'élection des membres du conseil d'administration, la convention sur les prestations, le plafond de dépenses et le budget des CFF constituent les instruments de contrôle de la Confédération. La convention tient dûment compte des développements de la politique européenne des transports.

En tant qu'instrument de la planification stratégique à moyen terme, la convention joue un rôle primordial. Elle fixe les droits et obligations des CFF d'une part et, de l'autre, ceux de la Confédération comme propriétaire de l'entreprise et commanditaire des prestations d'infrastructure. Des conventions sur l'offre distinctes étant conclues dans le secteur des transports (trafic régional et trafic combiné), la convention ne mentionne pas le rôle de commanditaire qu'y joue la Confédération. La convention ne porte pas non plus sur la surveillance exercée par la Confédération dans le secteur technique notamment. Ces tâches relèvent de l'Etat et sont déjà définies dans la nouvelle législation.

D'une part, la Confédération a intérêt à ce que les CFF enregistrent un résultat aussi favorable que possible. D'autre part, conformément à sa politique des transports, elle doit veiller à ce que le système suisse de transports reste de haute qualité. En sa qualité de propriétaire, elle définit avec les CFF les objectifs de l'entreprise pour l'infrastructure et les transports. Elle fixe des objectifs pour le résultat. En tant que commanditaire, elle détermine les principes applicables à la qualité du réseau ferroviaire et à l'offre de transport commandée, ainsi que le cadre des recettes à réaliser.

12 Rappel des faits

Jusqu'à fin 1997, les relations entre la Confédération et les CFF étaient réglées par le mandat de prestations 1987. Le traitement de la réforme des chemins de fer ayant pris du retard, il a fallu adopter pour 1998 un nouveau mandat de prestations, valable à titre de solution provisoire jusqu'à la fin de cette année. Une nouvelle solution doit

¹ Par CFF, on entend ici toujours la société anonyme des CFF.

donc être trouvée pour 1999. Comme la réforme de l'entreprise des CFF, réalisée déjà en 1997 en prévision de la réforme des chemins de fer, a séparé les domaines de l'infrastructure et des transports, il a fallu encore modifier l'ancienne loi sur les CFF (RS 742.31).

13 **But**

Bien que les transports publics et le trafic ferroviaire doivent en principe tenir compte des nécessités du marché, il est impossible que l'exploitation couvre ses coûts dans tous les secteurs. Afin de pouvoir maintenir un réseau ferré moderne et efficace, il faudra continuer de mobiliser d'importantes ressources des pouvoirs publics. La convention sur les prestations constituera pour la Confédération un instrument de gestion qui fixera la marge de manœuvre des CFF dans un cadre politique. Le plafond de dépenses, qui devra être adopté simultanément par le Parlement, fournira les instruments ad hoc pour contrôler les dépenses à moyen terme.

La durée de la convention, de quatre ans, tient compte de la planification financière de la Confédération tout en procurant à la nouvelle SA CFF une certaine sécurité pour la planification à moyen terme dans le secteur de l'infrastructure, qui est le plus touché.

14 **Nature juridique**

La convention sur les prestations comprend deux éléments qu'il faut distinguer du point de vue de leur nature juridique:

- a. la définition des objectifs, commune au Conseil fédéral et aux CFF
- b. la commande de prestations

Définition commune des objectifs

Selon l'article 8 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (FF 1998 1191), le Conseil fédéral élabore, en collaboration avec les CFF, les objectifs pour une durée de quatre ans et les consigne dans une convention sur les prestations. Les cantons doivent être consultés. Au sujet de cette convention, le message sur la réforme des chemins de fer précise qu'il s'agit d'une formulation commune des objectifs au sens de la Nouvelle gestion publique. En tant qu'actionnaire unique ou principal, la Confédération peut, en fin de compte, définir les objectifs de l'entreprise (voir message sur la réforme des chemins de fer, FF 1997 I 903, ch. 24, art. 8).

Commande de prestations

Pour autant que des prestations d'infrastructure soient commandées aux CFF, la quatrième section de la convention constitue un contrat dit de subvention, selon l'article 16 de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu; RS 616.1). Relevons une particularité: le montant de la subvention ne figure pas seulement dans le contrat de subvention, mais il est aussi fixé dans le plafond de dépenses, qui doit être voté par le Parlement avec la convention sur les prestations.

Procédure pour la conclusion de la convention

Les représentants chargés par le Conseil fédéral et le conseil d'administration des CFF négocient un projet de convention et du plafond de dépenses, qui est mis en

consultation auprès des cantons de manière adéquate (p. ex. par l'organisation d'une séance de discussion). Le conseil d'administration des CFF et le Conseil fédéral l'examinent ensuite et approuvent enfin la convention. Après son approbation et conformément à l'article 8 de la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les CFF, le Conseil fédéral la présentera avec le plafond de dépenses dans le cadre d'un message au Parlement pour approbation.

15 Contenu et objectif

La convention sur les prestations sauvegarde les intérêts de propriétaire et de commanditaire de la Confédération envers les Chemins de fer fédéraux (CFF), *société anonyme de droit public*, et définit les prestations à assurer pour quatre ans. Voici, en résumé, les quatre points principaux qui la caractérisent:

Principes de l'orientation stratégique

Le Conseil fédéral et les CFF définissent de manière générale les objectifs à moyen terme de l'entreprise et les formulent séparément pour les secteurs des transports et de l'infrastructure. Il est essentiel d'axer l'offre sur les besoins du marché en tenant compte de la desserte de base. S'ils veulent s'affirmer sur le marché des transports, les chemins de fer doivent accroître notablement leur productivité. Les aspects de la sécurité, de la participation et de la coopération revêtent également une grande importance dans l'orientation stratégique.

Prestations offertes dans le secteur des transports

Le secteur des transports doit boucler ses comptes avec un bénéfice. Cela étant, la Confédération doit évidemment, avec les cantons, commander les prestations du trafic régional et indemniser les coûts planifiés non couverts. Une procédure analogue est également prévue dans le trafic combiné, en dehors de la convention sur les prestations. La commande et l'indemnisation des services de transport font l'objet de conventions d'offres distinctes. Si les conditions-cadres du trafic des marchandises se détériorent sensiblement, le Conseil fédéral peut aussi, le cas échéant, passer des commandes pour le trafic par wagons complets isolés.

Maintien et développement de l'infrastructure

Les CFF doivent entretenir une part importante du réseau ferroviaire suisse. Par une exploitation optimale et en affectant leur personnel conformément aux besoins, ils doivent accroître leur productivité. La Confédération prendra à sa charge la différence entre les coûts planifiés du secteur de l'infrastructure (exploitation et entretien) et les produits planifiés des redevances d'utilisation.

Conséquences financières pour la Confédération

Le plafond de dépenses, qui devra être voté par le Parlement, mettra en évidence les répercussions financières pour les prestations du secteur de l'infrastructure. Il servira surtout d'instrument de contrôle de la politique financière.

16 Contrôle

En plus de l'orientation stratégique décrite ci-dessus et des commandes, la convention sur les prestations contraindra l'entreprise à faire rapport à la Confédération,

obligation qui sera étroitement liée aux objectifs financiers fixés par le plafond de dépenses. Les CFF seront appelés à mettre sur pied un système de contrôle et de gestion qui corresponde à la taille de l'entreprise. En tant que représentant du propriétaire, le Conseil fédéral exigera des CFF qu'ils le tiennent au courant du développement de l'entreprise et de la réalisation des objectifs stratégiques prescrits. Tant les intérêts à long terme du propriétaire que les flux financiers considérables définis par la convention sur les prestations et le plafond de dépenses exigent un système de rapports et d'alarme précoce à plusieurs niveaux (voir aussi commentaire des art. 6 et 17). En se fondant sur la convention, le Conseil fédéral définit les objectifs stratégiques de la SA CFF. Les prestations à fournir pour le trafic-voyageurs et marchandises, l'infrastructure et les affaires accessoires y seront spécifiées et un système de rapports fondé sur des indices sera introduit. Ce document illustrera aussi les résultats escomptés en matière de finances, de gestion du personnel, de coopérations et de participations. Nous approuverons chaque année le budget et les comptes. Le Parlement et le public pourront consulter le rapport de gestion des CFF.

17 Consultation des cantons

Aux termes de l'article 8 de la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux, les cantons doivent être entendus lors de l'élaboration de la convention. Ils ont reçu un projet de celle-ci et en ont mis au net les points les plus importants lors d'une conférence. Leur intérêt s'est porté surtout sur l'offre des CFF pour le trafic sur de longues distances. La concession décrit plus en détail leur offre dans ce trafic. La procédure est régie par la loi sur le transport des voyageurs. Avant l'octroi de cette concession, les cantons pourront participer à la consultation ad hoc. L'arrêté fédéral sur RAIL 2000, qui n'est pas touché par la présente convention, est valable pour le reste. Pour le financement des investissements, on a trouvé une solution qui ne grève pas les cantons plus lourdement que les années précédentes. En cas d'abandon du trafic par wagons complets isolés, la convention comprend désormais une disposition qui oblige les CFF, avant de nous remettre leur rapport, à discuter avec les cantons, dans le cadre de conférences régionales, des mesures à prendre.

2 Explication des articles de la convention sur les prestations

21 Bases

Article premier Bases juridiques

Les bases juridiques sont l'article 8 de la loi sur les CFF, qui prévoit explicitement la conclusion de cette convention, et l'article 49 ss de la loi du 2 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101), qui constitue la base légale des indemnités convenues.

Article 2 Bases de planification

Afin qu'il soit possible de disposer d'une base de comparaison et de vérifier si les objectifs sont atteints, il faut définir les prévisions sur lesquelles reposent la convention sur les prestations et le plafond de dépenses. L'annexe est prévue à cet effet.

Elle porte notamment sur les conditions-cadres de la politique des transports, la croissance réelle et nominale, l'inflation annuelle et les taux d'intérêts.

22 Orientation stratégique et objectifs de la convention sur les prestations

Article 3 Principes régissant la prestation des services

Dans tous les secteurs, les CFF doivent orienter leur gestion en fonction des besoins du marché. Ce faisant, ils ne devront pas seulement aménager leurs services conformément aux exigences des clients, mais aussi tenir compte, dans les limites des capacités économiques, de la globalité du système des transports publics, donc également des prestations des autres entreprises de transport.

Pour sa part, la Confédération veille à ce que les conditions-cadres permettent une concurrence équitable et laisse à l'entreprise des CFF la marge de manœuvre dont elle a besoin pour prendre les mesures opérationnelles dans les délais voulus.

Dans les conditions actuelles, l'exploitation ne peut pas couvrir ses coûts dans tous les secteurs. Cela étant, les prestations souhaitées par la politique des transports doivent être planifiées, commandées et indemnisées selon la loi sur les chemins de fer (ou, le cas échéant, la loi sur le transport public). Dans le trafic régional, cette procédure est assurée par des conventions sur l'offre passées entre la Confédération, les cantons et les entreprises de transport (art. 49, 1^{er} al., LCF). Dans le trafic combiné, qui revêt une importance nationale, la convention est passée entre la Confédération et les entreprises de transports (art. 49, 3^e al., LCF). Parmi les offres d'importance nationale figure également le secteur de l'infrastructure des CFF. La convention sur l'offre qui s'y rapporte est intégrée dans la convention sur les prestations, ainsi qu'il ressort des articles 10 à 16. Compte tenu du prix des sillons fixé par l'Office fédéral des transports, le réseau des transports sur de longues distances doit, dans son ensemble, réaliser un résultat positif.

Article 4 Sécurité

Les CFF s'engagent à gérer un système global de sécurité. Des normes reconnues existant dans ce domaine, il n'est pas nécessaire de les spécifier. Les CFF devront maintenir le haut niveau garanti actuellement en la matière. Dans certains cas, compte tenu de la situation de l'exploitation, des données techniques et économiques ainsi que des potentiels de risque actualisés, il sera nécessaire de prendre des mesures supplémentaires ou il sera possible de renoncer à des mesures existantes.

Article 5 Grands projets

Les grands projets que sont RAIL 2000, AlpTransit, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à grande vitesse et la lutte antibruit ne font pas partie de la convention sur les prestations et seront financés et réalisés conformément aux arrêtés fédéraux ad hoc.

Article 6 Participations et coopérations

L'article 3, 2^e alinéa, de la loi sur les CFF précise explicitement que ceux-ci peuvent fonder des sociétés, prendre des participations ou coopérer d'une autre manière avec

des tiers. Afin de réduire le risque, de telles opérations ne seront entreprises que si elles contribuent à accroître la valeur de l'entreprise et si elles peuvent être bien gérées (voir aussi commentaire de l'art. 17).

23 Prestations offertes dans le secteur des transports

Article 7 Orientation stratégique dans le trafic des voyageurs

Les offres du trafic voyageurs sont conçues en fonction des projets de RAIL 2000, d'AlpTransit et du raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse. Cela étant, la Confédération et les CFF devront aussi tenir compte de l'ensemble du système des transports publics et contribuer à en maintenir l'excellente qualité, voire à l'améliorer dans les limites des possibilités financières. Dans ce contexte, il est essentiel que le trafic régional des voyageurs soit intégré de manière optimale dans le trafic sur de longues distances. Les dispositions de la loi sur les chemins de fer sont applicables à la fourniture des prestations du transport régional des voyageurs. Pour ce faire, les CFF collaborent étroitement avec les cantons.

Malgré la liberté de l'accès au réseau, le trafic soumis à l'horaire restera prioritaire et ne sera pas menacé par la libéralisation. Par l'octroi de concessions en vertu de la loi sur le transport des voyageurs, la Confédération pourra toujours garantir une offre de transport public sur l'ensemble du territoire national, qui exclura des services parallèles et d'autres «éléments de concurrence préjudiciables à l'économie nationale».

Compte tenu de la modification de la loi sur le transport des voyageurs, il est prévu que, pour leur actuel réseau de lignes à longues distances, une concession de huit ans soit octroyée aux CFF, sans que d'autres entreprises puissent reprendre des lignes contre leur volonté. D'entente avec les cantons, certaines lignes ou tronçons de ligne ont été attribués au réseau des lignes régionales. La concession des CFF les oblige à gérer le réseau des lignes sur de longues distances. Elle sera suffisamment détaillée, de manière que les cantons et les entreprises de transport régional puissent compter sur cette épine dorsale des transports publics. Elle laissera cependant aux CFF la possibilité de procéder à des réajustements judicieux pendant la durée de la concession. La nouvelle concession des CFF pour le transport des voyageurs sur de longues distances sera soumise à l'appréciation des cantons et des entreprises de transport régional.

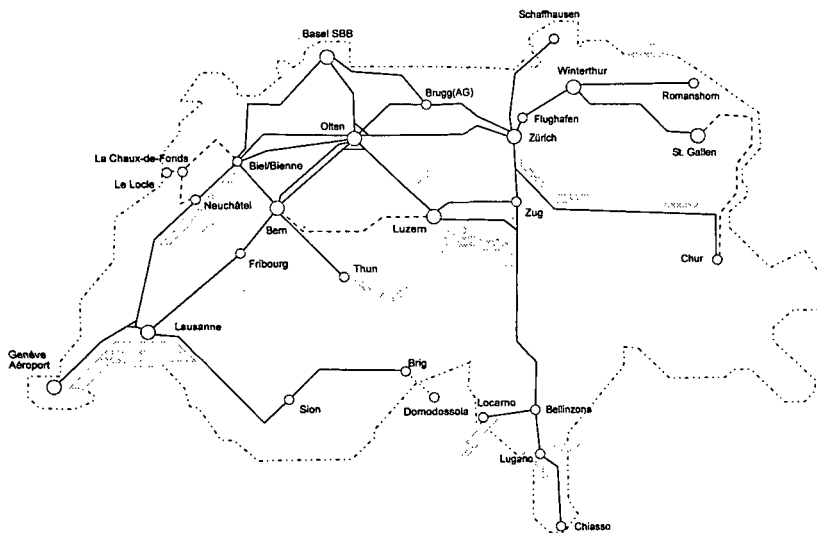
Le graphique suivant illustre le réseau du trafic sur de longues distances des CFF avec l'aménagement selon la première étape de RAIL 2000. Par rapport à l'offre valable au 1^{er} janvier 1999, les nouveaux éléments essentiels sont les liaisons par la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist (Zurich–Berne) et la bifurcation vers Solcure (Zurich–Bienne), ainsi que la courbe Rothrist–Zofingue (Berne–Lucerne):

Offre des CFF dans le trafic national sur de longues distances

(Base: graphique du réseau RAIL 2000 1^{re} étape)

Légende:

- Cadence horaire au moins
- - - - Cadence horaire avec participation financière des cantons
- Cadence toutes les deux heures



Dans le trafic international, les CFF sont appelés à améliorer leur position commerciale là où le marché recèle des potentialités lucratives encore non exploitées.

Article 8 Orientation stratégique du trafic-marchandises

Dans le trafic-marchandises, les CFF poursuivent une stratégie de croissance qui est aussi définie dans leur programme «Trafic-marchandises à la croisée des chemins». Ils prévoient de compenser la perte des parts du marché et le recul des recettes subis ces dernières années. Grâce au marketing par branche, à l'augmentation de la productivité et à l'amélioration de la qualité, le trafic-marchandises pourra être maintenu, voire développé dans certaines branches. Le marché des transports exige, plus que jamais, des offres logistiques complètes. Des prestations adéquates permettent d'améliorer le rendement du transport ferroviaire des marchandises. Les possibilités du marché libéralisé et du libre accès au réseau doivent être utilisées résolument. Sur le territoire suisse, les CFF pourront aussi circuler sur les tronçons des autres entreprises. L'accord bilatéral avec l'UE ou les accords bilatéraux conclus avec les pays limitrophes régleront l'accès aux réseaux étrangers. D'ici là, les CFF devront s'assurer de cet accès en concluant des arrangements avec les entreprises de chemin de fer concernées.

Les CFF prévoient de créer avec les chemins de fer italiens (FS) une société apte à écouler tout le trafic-marchandises. La fusion, qui se fera progressivement, sera vraisemblablement terminée d'ici à 2001. Dans cette entreprise à risques partagés

(joint venture), les deux compagnies réagissent à la libéralisation du transport ferroviaire des marchandises, c'est-à-dire à la concurrence des grands opérateurs à laquelle il faut s'attendre. Malgré le transfert prévu, les CFF s'engagent à atteindre les objectifs fixés dans la convention et à appliquer les mesures concernant le trafic marchandises, qui y sont prévues.

Dans le trafic des wagons complets isolés, les CFF restent provisoirement le seul opérateur d'un service systématique en Suisse et, dès lors, le partenaire potentiel des chemins de fer étrangers. Dans le contexte actuel et avec la présente méthode de production, il semble invraisemblable que deux ou plusieurs systèmes de transport par wagons complets isolés puissent être exploités en Suisse tout en étant concurrents, performants et rentables. Les CFF se présentent donc comme un opérateur national et cherchent, le cas échéant, la coopération avec les autres chemins de fer. S'ils ne sont plus à même, vu la nouvelle situation de la concurrence, de maintenir le niveau actuel de l'offre, ils peuvent nous présenter une offre pour le maintien des normes des prestations. Avant qu'ils ne se retirent de la desserte en surface ou abandonnent des lignes, y compris leurs voies de raccordement, les mesures qu'ils envisagent seront discutées avec les cantons concernés dans le cadre de conférences régionales. Par la suite, les autorités politiques doivent avoir la possibilité de décider si elles veulent intervenir en passant une commande. Les CFF sont ainsi tenus de faire connaître le plus tôt possible les solutions de rechange aux conférences régionales, de manière qu'une décision puisse être prise dans un délai raisonnable.

Dans le trafic combiné, la Confédération peut, sur la base de la législation sur l'impôt sur les huiles minérales, commander et indemniser les prestations non rentables en concluant une convention distincte. Une telle mesure restera indispensable dans un premier temps, étant donné que la constitution fait obligation de transférer sur le rail le transit des marchandises. Or les prix ont fortement baissé ces dernières années dans le transport routier des marchandises. Une exploitation rentable sans commande et sans indemnité n'est concevable que si le rail peut réduire ses coûts de production grâce à des gains de productivité, si la NLFA est réalisée et si les frais de la route peuvent être augmentés par des mesures fiscales.

Article 9 Objectif du secteur des transports

La SA CFF est tenue d'obtenir un résultat d'exploitation positif. Les recettes des transports et les indemnités doivent être supérieures aux charges globales, y compris les prix des sillons. Cela permettra d'éviter que l'endettement relatif des CFF augmente à nouveau. La part de fonds propres doit être maintenue à moyen terme. Sur ce point, la Confédération joue un rôle important, étant donné qu'elle fixe les indemnités pour les services commandés, qu'elle établit les prix des sillons pour les transports effectués en vertu d'une concession et qu'elle définit les conditions-cadres pour l'accès au réseau. Les prix des sillons ont une grande importance, étant donné qu'ils influencent sensiblement tant le résultat que l'ampleur de l'offre voyageurs et marchandises.

Selon l'article 20, 3^e alinéa, de la loi sur les CFF, les prêts pour les investissements du secteur des transports et des autres secteurs commerciaux sont remboursables et productifs d'intérêts. Ils sont donc accordés aux conditions du marché. Pour ces investissements, la part maximale de capitaux étrangers est fixée à 100 millions de francs par année. Il s'agit d'un instrument de contrôle supplémentaire visant à réduire le risque d'un nouveau surendettement. En règle générale, ces fonds seront acquis par la Confédération. S'il s'avère, dans des cas particuliers, plus avantageux

de se les procurer auprès de tiers (p. ex. dans le cadre d'opérations de leasing), les CFF peuvent le faire en accord avec l'Administration fédérale des finances.

24 Commande d'offre pour l'infrastructure

Article 10 Principe

A son article 49, 3^e alinéa, la loi sur les chemins de fer dispose que la Confédération est la seule habilitée à commander les offres d'importance nationale. Le message sur la révision de la loi sur les chemins de fer (FF 1994 I 485) déclare explicitement que l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire font partie des offres de transport. L'article 50 précise qu'elle doit aussi être envisagée comme une offre à commander séparément. C'est pourquoi la Confédération, depuis la mise en vigueur de la loi révisée sur les chemins de fer, a indemnisé les coûts planifiés non couverts de la ligne du Loetschberg (BLS). L'indemnisation de l'infrastructure de tous les autres chemins de fer privés est prise en charge par la Confédération, en collaboration avec les cantons.

Il serait possible, en principe, de distinguer même dans le réseau CFF les lignes d'importance nationale et celles qui revêtent une importance régionale. Mais notre message sur la réforme des chemins de fer a déjà relevé qu'une telle distinction, qui implique le co-financement des cantons, nécessite encore des pourparlers intensifs avec eux. La solution ad hoc a dû être reportée à la deuxième étape de la réforme des chemins de fer. Dans l'intervalle, une motion de la commission des transports a exigé qu'un projet de solution soit présenté dans un délai de trois ans. D'ici là, l'entretien et l'aménagement de toute l'infrastructure des CFF font partie de l'offre d'importance nationale et doivent, dès lors, continuer d'être financés uniquement par la Confédération. L'article 49, 3^e alinéa, est donc applicable.

Comme cela a déjà été mentionné, seul l'accord sur l'offre de l'infrastructure figure dans la convention sur les prestations. Il porte sur l'exploitation, le maintien et le développement (investissements). Les prestations de transport, comme par exemple le trafic régional et le trafic combiné, sont commandées par des conventions spécifiques.

Article 11 Ampleur et état de l'infrastructure

Le réseau ferroviaire à financer est représenté sur les illustrations figurant aux annexes 2 et 3 du message; son accès est entièrement libre. Il doit être maintenu dans un état conforme à la demande du marché. Les installations doivent être entretenues de manière à garantir l'écoulement du trafic de manière sûre, ponctuelle et sans pannes. Selon le concept prévu au chiffre 3, les fonds mis à disposition pour les investissements doivent être utilisés pour maintenir les installations existantes, les adapter aux progrès de la technique et les modifier en fonction de la demande et de leur plus-value. Avec l'accès au réseau, l'interopérabilité revêt une importance fondamentale. Les CFF sont tenus de la promouvoir dans le cadre de leurs programmes de renouvellement et d'extension. Il s'agit, en l'occurrence, du système d'arrêt automatique des trains ETCS, de la radio, mais aussi de questions techniques de détail telles que la largeur du balai des pantographes.

Pour réduire les coûts d'exploitation et du maintien de la capacité, les CFF doivent encourager les investissements de rationalisation. Dans ce cadre, ils doivent cepen-

dant tenir compte des coûts de désinvestissement. Cela signifie que les coûts de redimensionnement d'une installation doivent être inférieurs aux coûts d'entretien ainsi économisés.

Les fermetures de tronçons ayant un taux d'utilisation insuffisant doivent être proposées au Conseil fédéral, qui se prononce en la matière, vu l'article 4 de la loi sur les CFF. Si des tiers manifestent un intérêt particulier pour ces tronçons, on peut renoncer à les fermer moyennant une participation financière appropriée. Sont surtout concernés les tronçons qui servent à moins de 18 paires de trains par jour (ce qui correspond à une cadence horaire intégrale dans le trafic régional) et qui n'ont pas de fonction de délestage ou de redondance pour les lignes principales.

Article 12 Objectif

Les CFF doivent pouvoir présenter un résultat d'exploitation équilibré dans le secteur de l'infrastructure. Cela signifie que leurs coûts ne doivent pas être plus élevés que la somme des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure, des indemnités et des produits accessoires. Si le système de l'indemnisation des coûts *planifiés* non couverts conduit à des surplus (différences entre les prévisions et les résultats effectifs), ils doivent, comme pour les prestations de transport commandées, être attribués à une réserve distincte en vue de compenser un éventuel déficit (voir art. 15).

Article 13 Gestion de la capacité

On entend par gestion de la capacité la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Compte tenu de la sécurité, l'infrastructure doit être utilisée autant que possible. Le montant du prix du sillon joue aussi un rôle. Il doit permettre autant de recettes que possible, sans empêcher l'écoulement du trafic ni provoquer des transports de contournement via des réseaux meilleur marché (p.ex. trafic de contournement par la France et l'Autriche).

Article 14 Gestion de l'infrastructure

Les CFF sont tenus d'augmenter la productivité du secteur de l'infrastructure (à savoir les coûts par train/km, par tonne brute/km ou par ligne/km) en améliorant le taux d'utilisation et en réduisant les coûts unitaires.

Article 15 Indemnité et financement de l'infrastructure

Le financement de l'exploitation et le maintien de la capacité de l'infrastructure sont assurés selon les prescriptions de la loi sur les chemins de fer, qui prévoit l'indemnisation des coûts planifiés non couverts. Les surplus ou les insuffisances de couverture annuels doivent être compensés dans le cadre du bilan. Les investissements dépassant les fonds nécessaires au maintien de la capacité (amortissements) sont financés par des prêts fédéraux sans intérêt. Les sommes en jeu résultent du plafond de dépenses.

Comme le statut de la gare commune a été abrogé avec les dispositions sur l'accès au réseau, les CFF sont dorénavant appelés à financer entièrement les investissements. Jusqu'ici, une certaine part de ceux-ci était financée par le chemin de fer privé adjacent, c'est-à-dire par la Confédération et les cantons en vertu de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer. Pour ne pas provoquer de transfert de charges en faveur des cantons, ceux-ci accorderont directement aux CFF les contributions cor-

respondantes ou des prêts sans intérêt, conformément au 4^e alinéa. La charge globale des cantons ne doit toutefois pas s'alourdir par rapport à la situation prévalant avant 1999.

Etant donné que l'article 3, 4^e alinéa, de la loi sur les CFF, ne précise pas la forme dans laquelle les tiers particulièrement intéressés doivent apporter leur participation financière, le 5^e alinéa dispose qu'il s'agit de prêts sans intérêt ou de contributions à fonds perdu.

Article 16 Plafond de dépenses

Le plafond de dépenses décidé séparément par le Parlement (cf. ch. 4) sert de base à la convention sur les prestations, raison pour laquelle il est encore mentionné ici. Une description détaillée des crédits de paiement accordés aux CFF par la Confédération figure au chiffre 5 du présent message.

Pour les secteurs commerciaux de l'infrastructure (usines électriques, immeubles loués à des tiers), les CFF peuvent aussi emprunter auprès de la Confédération jusqu'à 100 millions de francs par année aux conditions du marché. Pour ne pas créer de blocages en cas d'investissements inattendus (p. ex. après un arrêt de tribunal attendu depuis longtemps), nous sommes habilités à approuver des sommes plus élevées dans des cas particuliers.

25 **Contrôle et modification de la convention**

Article 17 Rapports

En tant que propriétaire et principal bailleur de fonds, la Confédération exige des CFF un système de rapports à plusieurs niveaux. Celui-ci doit permettre de contrôler l'évolution générale de l'entreprise et de savoir notamment si les CFF atteignent les objectifs convenus. Il n'est pas nécessaire que la convention règle en détail le contrôle et les rapports. De toute manière, les textes légaux (LCF, ORCO, loi sur les subventions, LCFE) régissent les informations financières. S'agissant des autres exigences de la Confédération, notamment quant à son rôle de propriétaire, un système de rapports sera mis en place, particulièrement pour les objectifs stratégiques, les participations et les coopérations.

Tous les quatre ans, les CFF présentent au Parlement un rapport sur la période de convention écoulée conjointement avec la nouvelle convention sur les prestations. Ils élaborent pour la période à venir un plan à moyen terme qui sert de base au plafond de dépenses. Le Conseil fédéral approuve le rapport de gestion, les comptes annuels et le budget. Dans le cadre des offres soumises pour les prestations de transport à commander, les CFF présentent à l'Office fédéral des transports des comptes prévisionnels (comptes par secteur). En tant que propriétaire, la Confédération exige en outre que les CFF l'informent des résultats obtenus en relation avec les objectifs stratégiques. Les résultats mensuels des secteurs trafic-voyageurs et trafic-marchandises continueront de servir aux divers intérêts de la Confédération.

Article 18 Modification de la convention

Cet article indique les raisons d'une modification de la convention sur les prestations et du plafond de dépenses et la procédure à suivre en l'occurrence. Une fois

fixé ce plafond, le budget de la Confédération permet de réduire les chiffres planifiés dudit plafond même si le Parlement, vu l'article 8, 4^e alinéa, est obligé de tenir compte du plafond lors des débats annuels concernant le budget. Si les crédits de paiement sont réduits malgré tout, il faut examiner s'il y a lieu d'adapter la convention et le plafond de dépenses. Une modification doit être adoptée par le Parlement en même temps que le budget fédéral. Les CFF et la Confédération peuvent demander une modification a posteriori si les conditions-cadres visées dans l'annexe 1 à la convention sur les prestations se sont modifiées sensiblement.

S'il apparaît que les CFF ne peuvent pas atteindre les objectifs financiers, ils doivent en informer le Conseil fédéral. Si aucune solution n'est possible dans le cadre des crédits de paiement alloués et du plafond de dépenses, nous demanderons au Parlement de procéder aux modifications nécessaires.

26 Hypothèses concernant les données de base (annexe)

L'annexe repose sur l'article 2 de la convention sur les prestations et sert de base à la planification. Si des modifications considérables se produisent par rapport aux hypothèses de l'annexe 1, les deux parties contractantes peuvent exiger une adaptation en vertu de l'article 18, 2^e alinéa, de la convention. Il existe notamment un risque de manque à gagner pour les gares communes des CFF, utilisées par des partenaires étrangers. Si les décomptes se modifiaient en raison des négociations bilatérales ou de l'applicabilité de la directive UE 91/440, il pourrait en résulter des manques à gagner de 26 à 28 millions de francs par année.

3 Projet pour le maintien et les investissements de l'infrastructure

31 Introduction

Le projet pour le maintien et les investissements de l'infrastructure renseigne sur l'affectation des fonds compris dans le plafond de dépenses pour l'infrastructure des CFF. Le plan d'investissements 1999 à 2002 ressort de l'annexe 1 du message. Le réseau de lignes des CFF est représenté dans les annexes 2 et 3 qui renseignent sur sa qualité.

32 Maintien de la capacité

321 Généralités

Le terme générique «maintien» englobe les activités «surveillance» et «entretien». L'entretien comprend les sous-groupes d'activités «entretien/remise en état» et «renouvellement». Les installations devront être entretenues de manière à garantir une exploitation sûre, ponctuelle et sans pannes, ainsi qu'à maintenir la valeur d'utilisation.

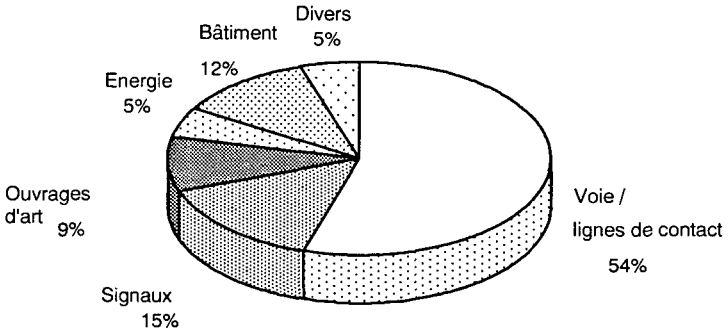
Une conception sera élaborée pour chaque ligne; elle indiquera les prestations de transport escomptées et définira l'état planifié de la ligne pour les prochaines années. Elle garantira que les installations soient entretenues en fonction de leur utilisation.

En développant de nouveaux procédés d'entretien avantageux et en appliquant des normes axées sur les conditions minimales d'une exploitation des lignes sûre et sans pannes, les CFF visent à réduire les coûts d'entretien.

322 Affectation des fonds

Durant les quatre années pour lesquelles la convention est conclue, environ 2,4 milliards de francs seront affectés à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Cette somme se répartit entre les différents types d'entretien de la manière suivante:

Maintien de l'infrastructure, ventilation des fonds



Grâce à la suppression ciblée d'installations, dans le cadre du projet «Allègement de l'infrastructure», et aux méthodes de travail plus rationnelles, les charges d'entretien diminueront d'environ 15 millions de francs par an dans le **secteur «Voies et lignes de contact»**. Pour les **installations de signalisation**, la réduction à deux minutes des intervalles entre les trains entraînera des charges supplémentaires. On veillera à recourir si possible à des composants eurocompatibles (p. ex. ETCS). De nombreux **ouvrages d'art** datent encore du siècle dernier et de la première moitié de ce siècle. La rénovation des tunnels, dont certains sont plus que centenaires et ont donc atteint la fin de leur durée de vie technique, mobilisera notamment de plus en plus de fonds durant les années à venir.

323 Comparaison avec l'économie privée

Les CFF affectent annuellement au maintien moins de 2 pour cent de la valeur des immobilisations (sur la base de la valeur de rachat). Ce taux correspond à ceux usuels dans l'économie privée.

33 Investissements de l'infrastructure

331 Généralités

Dans la limite des fonds disponibles, les investissements seront opérés en tenant compte des objectifs principaux suivants:

- **Mettre en valeur de nouveaux potentiels de marché**
- **Réduire les coûts d'entretien et d'exploitation**

Les mesures suivantes sont notamment envisagées:

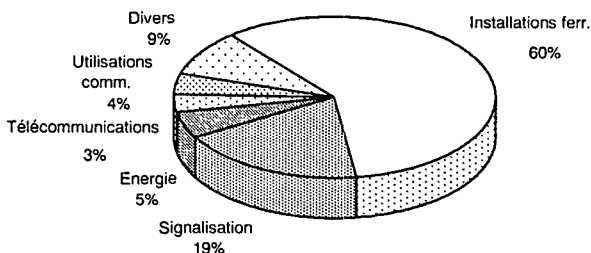
- éliminer les goulets d'étranglement (en dehors de RAIL 2000 et de la NLFA) afin d'augmenter les capacités de l'ensemble du réseau (davantage de sillons),
- remplacer les installations entraînant des charges excessives pour l'entretien et l'exploitation,
- maintenir le niveau de sécurité même en cas de vitesses plus élevées et de réduction des intervalles entre les trains,
- réduire la durée des transports des voyageurs et des marchandises,
- améliorer le confort des voyageurs (installations d'accueil des gares faciles d'accès, propres et sûres)

Pour permettre l'accès au réseau à des tiers, les CFF attachent une grande importance à l'élimination des entraves techniques pour la circulation des trains au-delà des frontières nationales (système eurocompatible d'arrêt automatique des trains, équipement radio, signalisation dans la cabine de conduite pour les lignes principales).

332 Affectation des fonds

Quatre milliards de francs seront consacrés au développement de l'infrastructure. Cette somme se répartit entre les différents secteurs comme il suit:

Ventilation des investissements d'infrastructure



Installations ferroviaires

Dispositifs automatiques pour le contrôle des stations faiblement dotées en effectifs, en premier lieu sur les itinéraires de transit. Elimination des points dangereux par la construction de passages sous voie ou de ponts, de chemins parallèles et de barrières automatiques. Amélioration de l'aspect général et de la convivialité des installations

d'accueil. Protection des installations ferroviaires contre les dégâts causés par les forces de la nature et projets en faveur de la protection de la nature et du paysage.

Installations de signalisation et de communication

Investissements pour remplacer les installations, en accroître la performance et réaliser les mesures de rationalisation. Le système de signalisation actuel ne suffit plus pour que les trains puissent circuler sur les nouvelles lignes à 200 km/h et à des intervalles rapprochés. Pour ne prendre aucun risque en ce qui concerne la sécurité de l'accès au réseau, un minimum d'interopérabilité du système d'arrêt automatique des trains est indispensable aux niveaux national et européen. L'ECTS garantit que les capacités nécessaires au transit et au trafic national soient disponibles.

Alimentation en courant électrique

L'ouverture du marché de l'électricité dans l'UE et en Suisse aura de vastes répercussions sur l'alimentation en courant électrique des chemins de fer. Les CFF ont révisé leur stratégie en la matière. A moyen et à long terme, des économies seront réalisées par une meilleure harmonisation des besoins et de la production d'électricité.

4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

41 Pour la Confédération

En adoptant l'arrêté sur le plafond de dépenses, le Parlement fixe pour quatre années les contributions fédérales destinées à l'infrastructure. Les indemnités pour les transports sont soumises à la procédure de commande régie par l'ordonnance sur les indemnités. Elles ne sont donc pas décidées au titre du plafond des dépenses. Ce dernier, d'une validité de quatre ans, met un nouvel instrument de gestion à la disposition des CFF.

Le plafond des dépenses repose sur les chiffres du compte financier des dernières années, dont est déduite une contribution d'austérité. Dans le cadre de l'assainissement des finances fédérales, les CFF contribuent dans une mesure considérable au programme de stabilisation. Ces économies ont dû être réalisées entièrement sur la contribution pour l'infrastructure, étant donné que leurs économies concernant le trafic régional ont déjà été imputées dans les efforts des cantons visant à réduire les coûts de ce trafic. L'indemnité destinée à l'infrastructure indique la marge de manoeuvre pour les recettes à engranger. Celles-ci comprennent notamment les prix des sillons, constitués d'un prix minimum et d'une contribution de couverture. L'Office fédéral des transports fixe les taux des coûts marginaux normaux du prix minimal et détermine également la contribution de couverture des services effectués en vertu de la concession. Cette contribution comprise dans les prix des sillons du trafic marchandises constitue la principale masse de manoeuvre des CFF, qui doivent la fixer de manière à équilibrer au moins leurs résultats, compte tenu de l'indemnité qui leur est accordée.

Depuis 1998, les contributions pour l'infrastructure sont réparties entre trois rubriques de paiement: la contribution d'exploitation, la contribution pour le maintien de l'appareil de production ou le financement des amortissements et les investissements pour les besoins de base. Cette répartition est maintenue dans le budget fédéral. Pour 1998 et les quatre années de planification, elle se présente comme il suit:

En millions de francs	1998	1999	2000	2001	2002
Indemn. coûts d'exploit. non couverts de l'infrastructure	631	593	618	521	552
Amortissements (investis. maintien capacité)	618	711	726	752	772
Investis. besoin de base	234	209	165	103	78
Total par année	1483	1513	1509	1376	1402
Total du plafond de dépenses pour quatre ans					5800
pour mémoire (régulé autrement)					
Mesures antibruit	0	0	50	90	140
NLFA (via AlpTransit SA)	169	173	314	424	498
Rail 2000	432	800	750	750	650
Raccord. Suisse orientale et occ. Au réseau eur. à haute performance	4	0	0	0	30
Indemnité trafic rég. des voyageurs	457	414	381	381	381
Indemnité trafic combiné	110	125	125	125	125

La contribution au secteur de l'infrastructure comprend le paiement compensatoire de la Confédération pour les prestations fournies par le canton de Zurich en faveur de l'extension de l'infrastructure du RER.

Pour sa part, la Confédération appliquera la convention en recourant, pour l'essentiel, à l'effectif du personnel disponible. A l'avenir, en tant que commanditaire de l'infrastructure, elle devra évaluer les investissements des CFF. L'Office fédéral des transports ne dispose pas de personnel pour effectuer ce travail. Les effectifs nécessaires sont estimés à deux postes à temps complet. Les répercussions financières ne sont pas encore prises compte dans les chiffres actuels du budget et du compte financier.

42 Pour les cantons et les communes

Les cantons et les communes n'auront ni une augmentation ni une diminution des charges en raison de la convention sur les prestations et du plafond de dépenses.

5 Programme de la législature

La convention sur les prestations est conditionnée par la réforme des chemins de fer prévue dans le programme de la législature, réforme qui a été adoptée au printemps 1998. Elle remplace le budget des CFF, que le Parlement devait examiner chaque année. Les affaires parlementaires périodiques ne sont pas mentionnées spécialement dans le programme de la législature.

6 Relation avec le droit européen

La convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF est régie par la nouvelle loi sur les CFF. En Suisse, cette réforme fait référence aux directives

91/440 95/18 et 95/19. La législation sur la réforme répond en grande partie aux impératifs des directives. Les règles de l'UE exigent que les chemins de fer de l'Etat soient gérés selon les principes valables pour les entreprises commerciales, qu'ils disposent d'une base financière solide, qu'ils séparent les transports et l'infrastructure au moins dans leur comptabilité et que leurs directions soient indépendantes. Les autres dispositions régissent certains aspects de l'accès au réseau.

Avec la convention, la Confédération et les CFF fixent pour quatre années les objectifs communs et le plafond des dépenses. Cet instrument et la stratégie du propriétaire permettent à la Confédération de fixer le cadre dans lequel la direction de l'entreprise doit remplir sa mission. La directive UE 1893/91 prévoit que l'engagement unilatéral des chemins de fer en matière d'obligations de service public soit remplacée par un rapport contractuel entre l'autorité compétente et l'entreprise concernée. L'autonomie commerciale de l'entreprise doit être garantie. La procédure de commande, prévue dans la loi révisée sur les chemins de fer, correspond à cette exigence, étant donné que la prestation à fournir par l'entreprise de transport et le prix à payer par les pouvoirs publics sont fixés au préalable lors de négociations. Il en résulte une obligation réciproque. La présente convention confirme que cette exigence s'applique aussi au secteur de l'infrastructure des CFF. La convention et le plafond de dépenses ne représentent donc pas une exigence résultant des règles de l'UE, mais ils s'intègrent bien dans le système que l'UE cherche à mettre en place.

7 Bases juridiques

71 Légalité

Les arrêtés fédéraux concernant la convention sur les prestations et le plafond de dépenses pour la période de 1999 à 2002 se fondent sur l'article 8 de la loi fédérale du 10 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux. Le Parlement est compétent pour approuver la convention et fixer le plafond de dépenses.

72 Forme juridique

Par les arrêtés fédéraux présentés, il s'agit d'approuver la convention à conclure entre la Confédération et les CFF pour les années allant de 1999 à 2002 et de fixer le plafond de dépenses pour la même période. Comme il ne s'agit pas d'arrêtés fédéraux de portée générale, ils ne sont pas sujets au référendum facultatif.

Plan d'investissements 1999 à 2002

La liste suivante énumère tous les projets d'investissements de 20 millions ou plus. Les totaux n'ont aucun rapport avec le plafond de dépenses, puisqu'il s'agit en partie de projets qui ont été lancés avant la période de convention ou qui se poursuivent après cette période. Sont aussi compris dans cette liste les investissements liés à RAIL 2000 et ceux liés aux projets commerciaux qui ne sont pas financés dans le cadre de plafond de dépenses.

Plan d'investissements 1999 à 2002

Installations ferroviaires	Total	1999	2000	2001	2002
Renens VD	24	10.0	4.0	0.2	0.0
Brigue – Iselle di Trasquera	60	0.1	7.4	7.5	0.5
Coppet – Genève Cornavin Génie civil	149	7.0	34.0	38.0	38.0
Coppet – Genève Cornavin Ouvrages prioritaires	79	19.0	22.0	15.0	6.5
Coppet – Genève Cornavin Technique ferroviare	75	0.0	1.0	9.0	20.0
Grandvaux – Puidoux-Chexbres	27	6.7	0.0	0.0	0.0
Mattstetten – Löchligut	58	0.1	0.0	0.0	0.0
Onnens-Bonvillars – Vaumarcus	287	54.0	39.9	14.4	6.8
Salgesch – Leuk	234	38.0	20.0	40.0	40.0
Schmitten – Flamatt	32	0.7	0.0	0.0	0.0
Schüpfen – Lyss	62	3.0	1.3	0.0	0.0
Vaumarcus – Gorgier-Saint-Aubin	146	14.4	8.6	0.0	0.0
Vauderens – Siviriez	85	20.8	22.8	19.7	4.5
Wankdorf – Ostermundigen	39	4.2	0.0	0.0	0.0
Basel SBB PB Zufahrt Postbahnhof	55	1.5	0.0	0.0	0.0
Bellinzona	25	0.0	0.0	7.0	12.0
Olten	80	7.0	0.0	0.0	0.0
Derendingen – Inkwil	93	0.0	0.0	14.6	19.6
Gütsch – Luzern	35	7.2	0.0	0.0	0.0
Luzern – Immensee	29	7.5	0.3	0.0	0.0
Mattstetten – Rothrist Bahntechnik	318	0.0	0.0	60.0	60.0
Mattstetten – Rothrist Abschnitt 1.2	208	44.5	27.8	18.1	4.5
Mattstetten – Rothrist Abschnitt 2, 3 und Rest 4 Rohbau	517	19.0	73.0	98.0	112.0
Mattstetten – Rothrist Abschnitt 2, 3 Projektierung	127	48.0	23.0	5.0	0.8
Mattstetten – Rothrist Abschnitt 4.1	129	11.8	9.7	10.0	0.6
Mattstetten – Rothrist Abschnitt 4.2	207	31.2	33.6	25.0	13.0
Mattstetten – Rothrist Landerwerb	88	7.0	7.0	7.0	7.0
Muttenz – Liestal Adlertunnel Bahntechnik	67	20.0	20.0	5.0	0.0
Muttenz – Liestal Adlertunnel Rohbau	195	4.0	1.6	0.0	0.0
Muttenz – Liestal Anschluss Liestal	61	4.9	1.7	0.1	0.0
Muttenz – Liestal Anschluss Muttenz	28	6.6	1.4	0.1	0.0
Olten – Olten Ost	35	12.0	7.0	2.8	0.0
Waldibrücke – Lenzburg	40	4.0	9.0	9.0	9.0

Installations ferroviaires	Total	1999	2000	2001	2002
Glanzenberg	21	7.1	5.4	0.0	0.0
Rüti ZH	37	0.8	0.0	0.0	0.0
Uetikon	22	5.0	0.5	0.0	0.0
Zürich HB Gastankanlage	38	11.0	11.0	2.9	0.0
Zürich HB Leistungssteigerung Halle-Langstrasse	195	22.0	24.0	41.0	48.0
Zürich HB Leistungssteigerung Altstetten Süd	181	10.0	20.0	36.0	40.0
Zürich Herdern	145	38.0	24.0	6.0	1.0
Dietikon – Killwangen-Spreitenbach	80	23.2	19.7	5.4	1.0
Kemptthal – Winterthur	53	16.5	16.5	11.4	0.0
Meilen – Uetikon	39	10.4	1.4	0.0	0.0
S-Bahn Zürich (Kernprojekt)	24	3.5	0.0	0.0	0.0
St.Gallen St.Fiden – St.Gallen	63	0.1	0.0	0.0	0.0
Zürich HB – Thalwil Teilkredit 1	82	2.7	0.0	0.0	0.0
Zürich HB – Thalwil Teilkredit 2	632	180.0	150.0	80.0	30.0
Zürich HB – Thalwil Teilkredit 3	138	19.5	21.5	21.0	49.0
Zürich HB – Zürich Wipkingen Teilprojekt 0	106	0.0	29.6	37.4	19.0
Zürich HB – Zürich Wipkingen Teilprojekt 1	43	11.0	13.8	0.0	0.0
Zürich HB – Zürich Wipkingen Sanierung bestehende Linie	52	0.0	0.0	0.0	5.2
Total installations ferroviaires	5643	775.0	713.5	646.6	548.0
Installations de sécurité	Total	1999	2000	2001	2002
FSS – Pilotstrecke	28	10.0	10.0	2.2	0.0
ZUB/ETCS	174	5.0	20.0	30.0	30.0
Biel/Bienne	95	5.0	2.0	0.0	0.0
Delémont	50	0.0	5.0	15.0	15.0
Neuchâtel	38	14.0	11.5	4.6	0.0
Thun	20	2.0	5.5	6.5	6.0
Vevey	24	0.0	0.0	0.0	1.0
Lengnau – Biel Mett	32	16.0	7.0	5.0	0.0
Basel SBB PB Zentralstellwerk	103	27.0	25.0	15.0	4.5
Pratteln	28	14.2	8.0	0.0	0.0
Solothurn	67	20.0	18.0	5.2	0.0
Wildeggen	21	1.4	0.0	0.0	0.0
Basel St. Johann – Basel SBB	20	5.8	1.2	0.0	0.0
Liestal – Sissach	30	0.0	0.0	0.0	0.0
Olten Ost – Dulliken	36	7.9	14.0	10.6	3.0
Selzach – Grenchen Süd	27	8.2	8.2	7.9	0.0
Zofingen – Sempach	53	18.0	24.0	6.0	0.9
Brugg AG	25	0.0	0.0	0.0	10.0
Buchs SG	32	0.0	0.0	0.0	1.0
Chur Ersatz Sicherungsanlagen	70	0.0	10.0	15.0	15.0
Pfäffikon SZ	20	0.8	0.0	0.0	0.0
RB Limmattal	32	11.0	2.2	0.0	0.0
Romanshorn	32	0.0	8.0	10.5	8.0

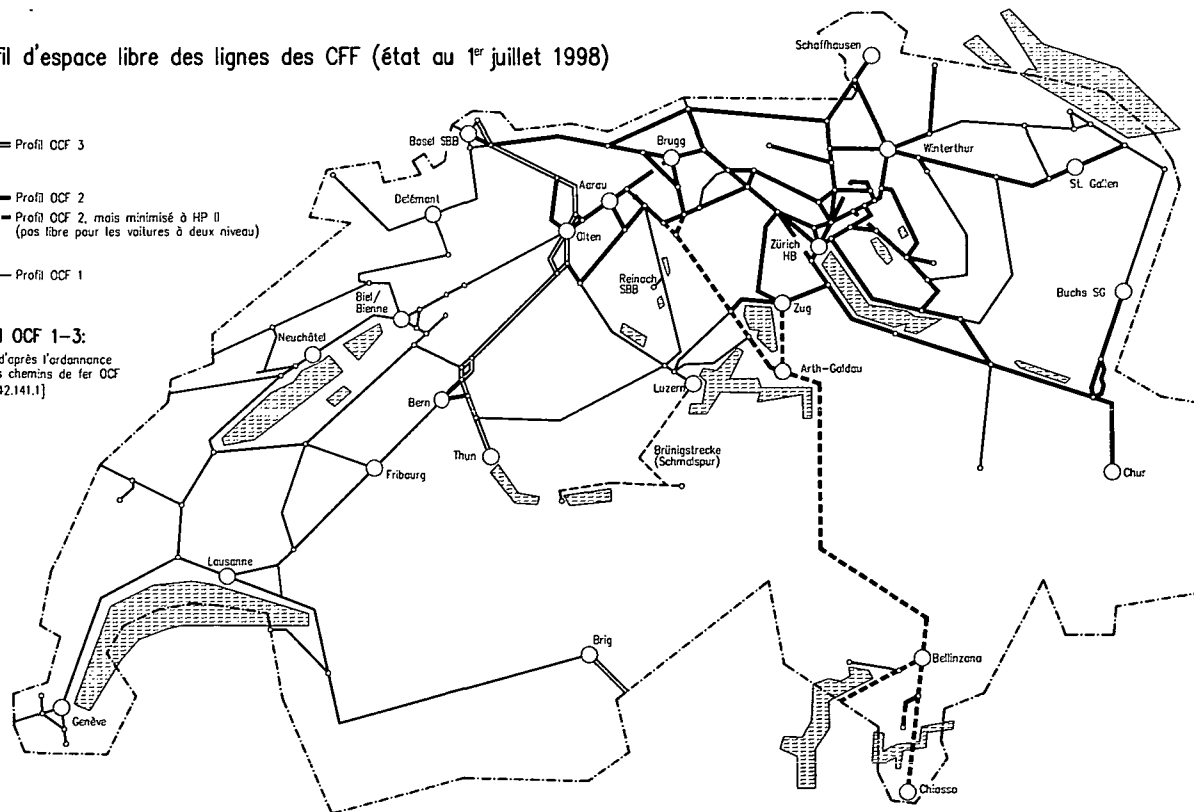
Installations de sécurité	Total	1999	2000	2001	2002
Will	32	1.0	8.0	11.0	7.0
Winterthur Grüze	20	0.0	3.0	5.0	10.0
Zürich HB Fernsteuerzentrum	35	6.0	3.8	1.0	0.0
Lichtensteig – Uznach	27	0.0	0.0	10.0	12.0
Zürich HB – Thalwil Modernisierung Sicherungsanlagen	48	3.0	0.4	0.0	0.0
Total installations de sécurité	1220	176.3	194.8	160.5	123.4
Bâtiments, utilisation commerciale	Total	1999	2000	2001	2002
St.Gallen Verkaufsanlagen	33	4.7	1.0	0.0	0.0
Winterthur Stadtor	28	9.0	13.0	6.0	0.0
Winterthur Umnutzung Aufnahmegebäude	45	4.4	1.3	0.0	0.0
Zürich Flughafen	25	1.0	1.0	5.0	5.0
Basel SBB PB Bahnhofpasserelle	70	10.0	14.0	15.0	14.0
Chur Ausbau Publikumsanlagen	24	0.0	0.0	0.0	8.0
Frauenfeld	38	12.0	1.9	0.0	0.0
Total bâtiments, utilisation commerciale	263	41.1	32.2	26.0	27.0
Courant ferroviaire	Total	1999	2000	2001	2002
KW Amsteg	32	2.0	1.5	0.5	0.5
KW Vernayaz	21	0.5	1.4	1.4	0.3
UL Burgdorf – Oftringen, Abschnitt Bannwil – Oftringen	30	9.8	7.3	4.3	0.0
UL Burgdorf – Oftringen, Abschnitt Burgdorf – Wanzwil	23	6.5	7.5	5.0	3.9
UL Kerzers – Rapperswil	22	0.0	0.0	0.0	1.0
UL Massaboden – Vernayaz – Puidoux	34	5.6	5.9	5.6	1.5
UL Puidoux – Fribourg – Kerzers	23	2.0	6.0	7.0	4.0
UL Puidoux – Genève et Bussigny – Kerzers	37	4.5	3.2	3.2	4.8
UL Sihlbrugg – Zürich	22	0.0	0.0	6.0	6.4
Fahrbare Unterwerke	27	0.4	0.2	0.1	0.0
Unterwerk Wanzwil	25	0.0	5.0	6.0	5.0
ZLS Zollikofen	27	0.6	0.0	0.0	0.0
Zürich HB neues Unterwerk	34	13.5	0.3	0.5	1.0
Total courant ferroviaire	356	45.4	38.3	39.6	28.4
Divers	Total	1999	2000	2001	2002
Zugfunk Simplontunnel und Südrampe	20	1.1	0.9	0.0	0.0
Zugfunk Tunnel Nord – Süd	29	4.0	0.0	0.0	0.0
Stein-Säckingen – Wettingen	32	8.0	11.0	11.0	2.0
Dienstwagen TM II Ersatz erste Serie	46	22.9	9.5	0.0	0.0
Dienstwagen TM II Ersatz zweite Serie	46	0.0	13.8	22.9	9.4
Total Divers	174	36.0	35.2	33.9	11.4

Profil d'espace libre des lignes des CFF (état au 1^{er} juillet 1998)

- Profil CCF 3
- Profil CCF 2
- - - Profil CCF 2, mais minimisé à HP II
(pas libre pour les voitures à deux niveau)
- Profil CCF 1

Profil CCF 1-3:

Profil d'après l'ardannance
sur les chemins de fer CCF
[RS 742.141.1]



Arrêté fédéral

Projet

concernant la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF pour les années 1999 à 2002

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8, 2^e alinéa, de la loi fédérale du 20 mars 1998¹ sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF);

vu le message du Conseil fédéral du 2 septembre 1998²,

arrête:

Art. 1

La convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF, valable pour les années 1999 à 2002, est approuvée.

Art. 2

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

² Il entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999, soit en même temps que l'arrêté fédéral du ... concernant le plafond de dépenses pour l'infrastructure de la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF pour les années 1999 à 2002.

40198

¹ RS 742.31; RO ... (FF 1998 1191)

² FF 1998 4573

**Arrêté fédéral
concernant le plafond de dépenses pour l'infrastructure
de la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF
pour les années 1999 à 2002**

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8, 4^e alinéa, de la loi fédérale du 20 mars 1998¹ sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF);

vu le message du Conseil fédéral du 2 septembre 1998²,

arrête:

Art. 1

Un plafond de dépenses de 5800 millions de francs est alloué pour les indemnités et les investissements de l'infrastructure de la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF pendant la période 1999–2002.

Art. 2

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

² Il entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999, soit en même temps que l'arrêté fédéral du ... concernant la convention sur les prestations entre la Confédération et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF pour les années 1999 à 2002.

40198

¹ RS 742.31; RO ... (FF 1998 1191)

² FF 1998 4573

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF, applicable aux années 1999 à 2002

Projet

du

*Le Conseil fédéral suisse
et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF,*

vu l'article 8 de la loi fédérale du 20 mars 1998¹ sur les Chemins de fer fédéraux;
vu l'article 97 de la loi du 20 décembre 1957² sur les chemins de fer (LCF),
conviennent:

Préambule

La convention sur les prestations fixe les objectifs élaborés pour quatre ans par la Confédération suisse et les Chemins de fer fédéraux CFF SA. Sur la base de cette convention, le Conseil fédéral formule les objectifs stratégiques applicables aux CFF pour les années 1999 à 2002. La nette séparation des compétences entre la Confédération et les CFF permettra d'appliquer les décisions de l'entreprise de manière plus rapide et plus efficace. Un plafond de dépenses en faveur de l'infrastructure sera fixé pour les fonds à allouer. Les commandes relatives au secteur des transports feront l'objet de conventions séparées sur l'offre.

Section 1: Bases

Art. 1 Bases légales

La présente convention repose sur l'article 8 de la loi sur les CFF et sur les articles 9 s. de la loi sur les chemins de fer (LCF).

Art. 2 Bases de planification

Les bases de planification de la convention sont fondées sur les faits, hypothèses et prévisions établis en automne 1998 et figurant dans l'annexe 1.

Section 2: Orientation stratégique et objectifs de la convention

Art. 3 Principes régissant la production des prestations

Dans les secteurs de l'infrastructure et des transports, les CFF axent leurs prestations sur les besoins du marché dans le système global des transports publics. La Confédé-

¹ RS 742.31

² RS 742.101

ration leur permet de fournir leurs prestations de manière efficace en leur accordant des conditions de concurrence équitables et en leur garantissant la liberté de gestion. Si les conditions du marché ne permettent pas de couvrir les coûts de l'exploitation, ils ne fournissent des services que si les pouvoirs publics les commandent expressément contre une indemnité fixée d'avance.

Art. 4 Sécurité

Grâce à une gestion plurisectorielle, les CFF veillent à maintenir le niveau de sécurité, compte tenu de l'évolution technique, des possibilités économiques et des dangers potentiels.

Art. 5 Grands projets

Les grands projets, à savoir RAIL 2000, AlpTransit-Saint-Gothard, le raccordement de la Suisse aux réseaux ferroviaires à grande vitesse et la lutte contre le bruit, seront financés et réalisés selon les arrêtés fédéraux ad hoc.

Art. 6 Participations et coopérations

Les CFF ne s'engagent dans des participations ou des projets de coopération que si ceux-ci contribuent à améliorer la valeur de l'entreprise, s'ils peuvent être bien gérés et s'ils tiennent compte suffisamment des risques. Les coopérations et les participations ne doivent pas contrecarrer les objectifs de la politique des transports de la Confédération.

Section 3: Prestations offertes dans le secteur des transports

Art. 7 Orientation stratégique du trafic-voyageurs

¹ Les CFF orientent leur stratégie du trafic-voyageurs sur RAIL 2000, AlpTransit et le raccordement aux réseaux européens du trafic à grande vitesse, qui sont fondamentaux pour le développement des transports publics.

² Le système global des transports publics doit, sur le plan national, coordonner sa planification et sa production. Les CFF et la Confédération s'engagent à y collaborer et à viser à intégrer de manière optimale le trafic régional dans le système global.

³ Dans le trafic international, les CFF renforcent leur position sur le marché dans la mesure où cela sert à atteindre les objectifs mentionnés à l'article 9.

⁴ Le volume du transport régional des voyageurs dépend de la commande au sens de l'article 49, 1^{er} alinéa, LCF. Dans ce contexte, les CFF coopèrent étroitement avec les cantons.

Art. 8 Orientation stratégique du trafic-marchandises

¹ Dans le trafic-marchandises, les CFF poursuivent une politique de croissance dans le marché européen en développant leur activité fondamentale et en mettant en place

de nouveaux services. Une telle démarche implique un marketing efficace par branche et des améliorations de la productivité et de la qualité. Les possibilités de l'accès au réseau ferroviaire seront utilisées activement. Dans le trafic des wagons complets isolés, les CFF fonctionneront comme opérateur sur toute l'étendue du territoire national si ce trafic peut être assuré de manière économique.

² Si une modification des rapports de concurrence empêche les CFF d'exploiter économiquement sur le plan national le trafic des wagons complets isolés, ils feront rapport au Conseil fédéral et proposeront les mesures appropriées qui ont été discutées auparavant lors des conférences régionales.

³ Dans le trafic combiné, ils présenteront non seulement des offres couvrant leurs coûts, mais aussi des prestations figurant dans une convention séparée, commandées pour des raisons inhérentes à la politique des transports.

Art. 9 Objectif financier du secteur

¹ Après la comptabilisation de toutes les dépenses, y compris les redevances d'utilisation de l'infrastructure, et de toutes les recettes, y compris les indemnités, le secteur des transports doit déboucher dans l'ensemble sur un résultat positif qui permet, à moyen terme, de maintenir constante la part des capitaux propres.

² En règle générale, les CFF se procurent auprès de la Confédération les capitaux étrangers, limités à 100 millions de francs par année, et destinés aux investissements dans le secteur des transports (art. 20, 4^e al., LCFF). Après accord avec l'Administration fédérale des finances, ils peuvent aussi recourir à d'autres sources de financement si cela s'avère économiquement plus avantageux (art. 20, 3^e al., LCFF).

Section 4: Commande de prestations d'infrastructure

Art. 10 Principe

Aux termes de l'article 49 de la loi sur les chemins de fer, la Confédération commande les offres d'importance nationale (prestations de transports et d'infrastructure) et indemnise les coûts planifiés non couverts. Toute l'infrastructure des CFF est considérée comme une offre d'importance nationale jusqu'à ce que le financement de l'infrastructure soit harmonisé.

Art. 11 Ampleur et état de l'infrastructure

¹ Les CFF exploitent et entretiennent une part importante du réseau ferroviaire suisse.

² Leurs différentes lignes seront maintenues dans un état correspondant aux besoins du marché, actuels et prévisibles. Cela étant, les investissements prévus par la conception des investissements seront axés sur:

- a. le maintien de la capacité des ressources disponibles;
- b. l'adaptation aux progrès de la technique, et

c. les adaptations et extensions orientées sur la demande et apportant une plus-value.

³ Les CFF encouragent les investissements de rationalisation dans la mesure où ils conduisent à une réduction des coûts d'exploitation et de maintien de la capacité, compte tenu des frais de désinvestissement et de restructuration.

⁴ Ils soutiennent l'interopérabilité avec les infrastructures des Etats limitrophes, dans le cadre de leurs programmes de renouvellement et d'extension.

⁵ S'agissant des tronçons qui ne suscitent pas une demande de sillons suffisante ou dont l'offre peut être satisfaite par d'autres itinéraires, ils proposent au Conseil fédéral de les fermer ou de les remettre à une autre entreprise. Ils renoncent à de telles mesures lorsque des tiers s'intéressent particulièrement à ces tronçons et participent de manière appropriée à leur financement.

Art. 12 Objectif financier du secteur

Le secteur de l'infrastructure doit clôturer ses comptes par un résultat équilibré, compte tenu des indemnités, des redevances d'utilisation, des financements des investissements et des normes de prestations convenus.

Art. 13 Gestion de la capacité

Tout en assumant la responsabilité des résultats, le secteur de l'infrastructure tend à exploiter de manière optimale les capacités disponibles. Dans ce contexte, il les promeut activement sur le marché.

Art. 14 Gestion de l'infrastructure

¹ Les CFF augmentent la productivité du secteur de l'infrastructure en utilisant de manière optimale les capacités existantes et en employant leur personnel en fonction des besoins. Ils mettent aussi à profit tous les potentiels de rationalisation dans le domaine des investissements.

² En gérant leur infrastructure, les CFF veillent à optimiser l'utilisation de toute l'infrastructure ferroviaire suisse et à réduire les coûts non couverts. Ils offrent notamment aux autres gestionnaires de l'infrastructure la possibilité de participer aux acquisitions de matériel, aux contrats d'entretien et aux achats d'énergie.

Art. 15 Indemnité et financement de l'infrastructure

¹ La Confédération couvre les coûts d'exploitation planifiés non couverts de l'infrastructure (art. 49, 3^e al., LCF).

² Vu les dispositions de la loi sur les chemins de fer (art. 64 LCF), le résultat annuel du compte de l'infrastructure, positif ou négatif, doit figurer au bilan.

³ La Confédération répond aux besoins de base en matière de fonds d'investissement en allouant des indemnités pour les frais d'amortissement et, pour le surplus, en mettant à disposition des prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables (art. 20, 1^{er} et 2^e al., LCFF).

⁴ Les CFF négocient avec les cantons une contribution pour les investissements dans les installations qui, selon le droit en vigueur jusqu'ici, ont exigé des contributions cantonales en vertu de l'article 56 LCF. Le genre et le montant de la contribution seront déterminés sur la base d'un calcul comparatif, selon le droit en vigueur jusqu'en 1998. Il ne doit, en principe, en résulter aucune surcharge pour les cantons.

⁵ Les contributions de tiers au sens de l'article 3, 4^e alinéa, LCFF, sont accordées sous forme de prêts sans intérêt ou de contributions à fonds perdu.

Art. 16 Plafond de dépenses

¹ La présente convention implique un plafond de dépenses de 5800 millions de francs pour les années 1999 à 2002 (art 8, 4^e al., LCFF du 20 mars 1998).

² Pour les investissements commerciaux de l'infrastructure, les CFF peuvent emprunter aux conditions du marché 100 millions de francs au maximum par année (art. 20, 3^e et 4^e al., LCFF). Le Conseil fédéral peut autoriser des sommes plus élevées dans des cas particuliers.

Section 5: Contrôle et modification de la convention

Art. 17 Rapports

La Confédération et les CFF conviennent d'un système de contrôle en vue de la réalisation des objectifs financiers. Pour cela, ils tiennent notamment compte du rapport adressé au Parlement en vertu de l'article 8 LCCF.

Art. 18 Modification de la convention

¹ Si des fonds sont soustraits aux CFF lors de la mise au point du budget fédéral, la convention et le plafond de dépenses doivent être vérifiés quant à leurs possibilités d'être appliqués. Si une adaptation s'impose, elle doit être votée par le Parlement en même temps que le budget.

² Si des modifications considérables non imputables aux parties contractantes se produisent en rapport avec la situation conjoncturelle ou avec des conditions-cadres importantes qui constituent une base déterminante au sens de l'annexe, les deux parties peuvent exiger que la convention soit adaptée.

³ S'il s'avère que les objectifs visés par la présente convention ne peuvent pas être atteints, le Conseil fédéral convient avec les CFF d'un plan de mesures et propose, en cas de besoin, que les crédits de paiement, la convention et le plafond de dépenses soient adaptés.

Section 6: Entrée en vigueur et durée de validité

Art. 19

La présente convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999 et reste valable jusqu'au 31 décembre 2002.

Au nom des CFF

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
Le chancelier de la Confédération,

Hypothèses concernant les données de base

La convention sur les prestations repose sur les bases de planifications suivantes:

I. Evolution de l'économie suisse de 1999 à 2002

	1999 En pour-cent	2000–2002
<i>Croissance de l'économie</i>		
– Produit intérieur brut en termes réels	2,0	2,0
– Consommation des ménages	1,0	1,0
– Investissements pour la construction	1,0	1,0
– Exportations	2,5	2,5
– Importations	2,0	2,0
<i>Prix à la consommation (augmentation annuelle)</i>		
– Renchérissement	1,0	2,0
<i>Taux d'intérêt</i>		
– Rendement moyen des obligations fédérales	3,50	4,0
– Taux d'intérêt des prêts fédéraux à long terme	3,625	4,125
<i>TVA</i>		
– Taux pour les transports publics	7,5	7,5
– Réduction forfaitaire de la déduction de l'impôt préalable (calculée sur la somme des subventions)	2,7	2,7
<i>Cours de change</i>		
	<i>Monnaie 1999–2002</i>	
– Fr. s./ECU	1,6	
– Fr. s./ \$ US	1,5	
– Fr. s./100 DM	82,00	
– Fr. s. /100 lires	0,08	

II. Hypothèses politiques

- Prix des sillons selon l'ordonnance du . . . sur l'accès au réseau
- Approbation, lors de la votation populaire, de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations
- Achèvement des négociations bilatérales
- Aucune répercussion des négociations bilatérales sur les contributions des chemins de fer étrangers aux gares communes suisses
- Approbation, lors de la votation populaire, du projet de la réalisation et du financement de l'infrastructure des transports publics et, partant, création d'un fonds d'investissement en-dehors du compte financier de la Confédération
- Remplacement du statut des fonctionnaires par une convention collective applicable dès 2001
- Réalisation de RAIL 2000 et d'AlpTransit

Message sur la convention relative aux prestations, conclue entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF, et sur le plafond de dépenses pour les années 1999 à 2002 du 2 septembre 1998

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1998
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	98.047
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.11.1998
Date	
Data	
Seite	4573-4605
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 629

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.