

**Convention sur les prestations  
entre la Confédération suisse et la société anonyme  
des Chemins de fer fédéraux,  
pour les années 2013 à 2016 (projet, dernier état des  
négociations OFT-CFF)**

---

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

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

*Préambule*

<sup>1</sup> La présente convention sur les prestations (ci-après la convention) fixe les objectifs élaborés en commun pour les années 2013 à 2016 par la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF (ci-après les CFF). Les objectifs pluriannuels et la nette séparation des compétences posent un cadre fiable qui permettra aux CFF de prendre leurs décisions entrepreneuriales rapidement et efficacement.

<sup>2</sup> Conformément à l'art. 7a LCFF, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques des CFF sur la base de la présente convention. Les objectifs stratégiques pour les années 2011 à 2014 sont examinés et le cas échéant adaptés à la présente convention.

<sup>3</sup> La Confédération commande, en même temps que la convention, l'exploitation et les prestations destinées au maintien et au développement de l'infrastructure. Les fonds nécessaires à l'indemnisation de ces prestations d'infrastructure commandées sont alloués sous la forme d'un plafond de dépenses pour les années 2013 à 2016.

<sup>4</sup> La commande destinée au maintien et au développement de l'infrastructure est coordonnée avec les projets financés dans le cadre du fonds FTP et du fonds d'infrastructure.

<sup>5</sup> Les commandes de prestations pour le transport des marchandises et des voyageurs font l'objet de conventions distinctes.

RS .....

- <sup>1</sup> RS 742.31
- <sup>2</sup> RS 742.101

2011-.....

## **Section 1   Objet et bases de décision**

### **Art. 1           Objet**

<sup>1</sup> La présente convention fixe les objectifs des CFF pour les années 2013 à 2016.

<sup>2</sup> Elle définit l'offre d'infrastructure que la Confédération commande aux CFF pour les années 2013 à 2016.

### **Art. 2           Bases légales**

La présente convention se fonde sur les art. 8 LCFF et 49–57 LCdF et sur l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF<sup>3</sup>).

### **Art. 3           Critères déterminants de négociation de la convention**

<sup>1</sup> Les critères déterminants essentiels pour fixer les prestations des deux parties à la convention sont les suivants:

- a)     prix du sillon, dont le montant est déterminé par l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)<sup>4</sup> et les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire du 7 juin 1999 (DE-OARF)<sup>5</sup>; pour la durée de la présente convention sur les prestations, les contributions de couverture sont les suivantes:
  1.   transport régional des voyageurs: 8 % du produit du transport,
  2.   trafic des voyageurs longues distances: sous réserve de la modification de concession à effectuer, 13 % du produit du transport (conformément à la concession de trafic longues distances n° 584),
  3.   trafic marchandises: 0;
- b)     autres critères financiers:
  1.   coûts d'acquisition du courant pour la division CFF Infrastructure: 11 ct./kWh (à partir de la sous-station); en cas de besoin avéré, augmentation au plus tôt à partir du 1.1.2015,
  2.   paiement compensatoire de la division CFF Immobilier et des services centraux à la division CFF Infrastructure: 150 millions de francs par an,
  3.   imputation des avantages concédés à la Communauté de transports zurichoise (ZVV): 51 997 149 francs par an (y

<sup>3</sup> RS 742.120

<sup>4</sup> RS 742.122

<sup>5</sup> RS 742.122.4

compris le remboursement de la dette accumulée jusqu'à fin 2012);

c) autres critères:

1. l'assainissement de la caisse de pensions des CFF procède conformément à la modification du 18 mars 2011 de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux<sup>6</sup> (LCFF);
2. la planification à moyen terme servant d'offre pour la commande d'infrastructure prend en compte un renchérissement de 1 % pour 2013 et de 1,5 % pour les années 2014 à 2016;
3. les CFF protègent les intérêts de l'exploitant pour tout le réseau CFF, y compris les lignes de base du Saint-Gothard et du Ceneri;
4. les investissements pour la mise en service de la ligne de base du Saint-Gothard et des tronçons d'accès sont financés par le fonds FTP;
5. à partir de la fin de 2012, la spécification pour le système ETCS-Level 1 Limited Supervision fait partie intégrante des spécifications techniques pour l'interopérabilité. On suppose que les exigences spécifiques à ce système sont déjà suffisamment stables en 2011 pour permettre une programmation au sol.

<sup>2</sup> Les objectifs stratégiques et financiers dans le cadre de la stratégie du propriétaire sont harmonisés avec la commande d'infrastructure, le plafond des dépenses, l'évolution du prix du sillon et la politique des prix axée sur la demande des clients.

#### **Art. 4** Etendue des financements

<sup>1</sup> Par le biais de la présente convention, la Confédération alloue:

- a) des ressources financières pour l'indemnisation des coûts non couverts prévus pour les années 2013 à 2016, y compris les amortissements de l'infrastructure ferroviaire des CFF, conformément à la définition de l'art. 62, al. 1, LCdF;
- b) des prêts sans intérêts, remboursables sous condition, pour le financement d'investissements destinés à l'adaptation aux exigences du trafic et de la technique.

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

<sup>6</sup> FF 2011 2563

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

## **Section 2: Objectifs des CFF**

### **Art. 5** Principes de la fourniture de prestations

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

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

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

### **Art. 6** Organisation stratégique des divisions des CFF

<sup>1</sup> La division CFF Voyageurs consolide sa part de marché dans le transport des voyageurs longues distances national. En transport des voyageurs longues distances international, elle renforce sa position sur le marché notamment par des coopérations. En transport régional des voyageurs, les CFF assurent en Suisse leur importante part de marché et renforcent leur position sur le marché dans les pays étrangers limitrophes.

<sup>2</sup> CFF Cargo SA exploite un réseau de trafic ferroviaire des marchandises autofinancé à moyen terme en trafic intérieur et d'import/export. Si le réseau préexistant devait ne pas couvrir les besoins, les CFF élaborent, sur la base d'une répartition reflétant la vérité des coûts, les bases de décision pour une augmentation des indemnités à l'attention de la Confédération. CFF Cargo International, tractionnaire du transport combiné et de trains complets, produit des prestations rentables de trafic marchandises sur le corridor nord-sud.

<sup>3</sup> La division CFF Infrastructure exploite et entretient le réseau ferré, l'alimentation en courant de traction, la communication ferroviaire et les gares conformément aux objectifs de la Confédération pour l'offre d'infrastructure (cf. section 3) et dans le cadre des prestations commandées par la Confédération (cf. section 4).

<sup>4</sup> La division CFF Immobilier fournit une contribution à l'aménagement de gares attractives pour les clients. Grâce à un développement ciblé des aires ferroviaires, elle crée une plus-value pour les CFF, notamment en vue des versements

compensatoires à l'infrastructure et de l'assainissement de la caisse de pensions des CFF.

**Art. 7** Objectifs financiers

<sup>1</sup> Les CFF réalisent un résultat annuel qui assure une base financière saine à l'ensemble de l'entreprise.

<sup>2</sup> L'endettement portant intérêt des CFF est limité à moyen terme et réduit à long terme.

<sup>3</sup> La division CFF Infrastructure et le transport régional des voyageurs réalisent un résultat équilibré après comptabilisation de l'indemnisation des coûts non couverts planifiés.

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

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

**Art. 8** Octroi de prêts par la Confédération

<sup>1</sup> Les CFF peuvent demander à la Confédération des prêts remboursables aux conditions du marché des capitaux pour des investissements dans le secteur des transports et pour des investissements commerciaux à concurrence de 800 millions de francs par an.

<sup>2</sup> Pour couvrir les besoins de liquidités à court terme, les CFF peuvent demander à la Confédération des prêts remboursables aux conditions du marché à concurrence de 200 millions de francs par an.

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

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

**Art. 9** Levée de fonds sur le marché des capitaux

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

<sup>2</sup> Ils ne peuvent émettre des emprunts qu'avec l'accord de l'AFF

**Art. 10** Sécurité

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

<sup>2</sup> De plus, ils adaptent leur niveau de sécurité en fonction des risques et de la faisabilité économique.

**Art. 11** Participations et coopérations

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

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

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

**Art. 12** Rôle des CFF dans les transports publics

<sup>1</sup> Le système des transports publics requiert une concertation nationale de la planification des prestations.

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

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

**Section 3: Objectifs pour l'offre d'infrastructure**

**Art. 13** Garantie d'un haut niveau de sécurité

Les CFF garantissent un haut niveau de sécurité et l'optimisent en tenant compte de leur marge de manœuvre économique et financière ainsi que des normes techniques, des prescriptions de sécurité et des risques. Ils contribuent ainsi à atteindre les objectifs suivants:

- a) garantir un haut degré de protection contre les collisions de trains et les déraillements;
- b) garantir un haut degré de sécurité au travail du personnel ;

- c) mettre les tunnels ferroviaires au dernier état de la technique en termes de sécurité dans le cadre des programmes de maintien de la qualité des infrastructures;
- d) achever le programme d'assainissement des passages à niveau de sorte que tous les passages à niveau soient conformes à la loi à la fin de 2014 (respect du délai prescrit par la loi);
- e) garantir un haut degré de sécurité des quais et de l'accès aux quais pour les usagers dans le cadre des constructions et des transformations. Les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) se concertent en 2013 en vue de la mise en œuvre de mesures de compensation et de réfections d'installations pour l'agencement de l'espace sécurisé sur les quais;
- f) réduire les risques inhérents aux sites contaminés et à d'éventuels accidents majeurs de manière à les ramener au niveau prescrit par la Confédération.

**Art. 14** Garantie de la capacité du réseau

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

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

**Art. 15** Utilisation optimale des capacités et accès non discriminatoire au réseau

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

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

**Art. 16** Amélioration de l'interopérabilité

<sup>1</sup> Par ses programmes de renouvellement et d'aménagement, la division CFF Infrastructure encourage l'interopérabilité de ses infrastructures avec celles des autres exploitants du réseau en Suisse et à l'étranger. A cet effet, les dispositifs d'arrêt automatique au sol SIGNUM et ZUB 121 seront remplacés par les dispositifs

EuroZUB et EuroSignum. La migration de l'ensemble du réseau vers le système ETCS Level 1 Limited Supervision se poursuit de manière à pouvoir être terminée en 2017. Les axes nord-sud Bâle–Domodossola et Bâle–Chiasso/Luino (conformément aux décisions prises dans le cadre du corridor Rotterdam–Gênes) auront la priorité.

<sup>2</sup> Les accès aux tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri (Pollegio Nord–Castione Nord, Brunnen–Altdorf-Rynächt) seront équipés d'ETCS Level 2. À partir de 2025, la division CFF Infrastructure étendra progressivement l'installation d'ETCS Level 2, dans le cadre du maintien de la qualité des infrastructures, à tout le réseau à voie normale. Le tronçon Lausanne (sauf nœud)–Simplon sera équipé d'ETCS Level 2 et mis en exploitation par étapes à partir de 2015 au titre d'une première application d'ETCS Level 2 sur des tronçons conventionnels.

<sup>3</sup> En tant que gestionnaire du système ETCS, la division CFF Infrastructure est responsable de la coordination technique et opérationnelle entre les gestionnaires d'infrastructure et les ETF. Elle veille à cet effet à l'acquisition et au maintien du savoir-faire nécessaire. Elle élabore un plan de migration ETCS Level 2 en concertation avec l'OFT pour janvier 2013.

<sup>4</sup> La division CFF Infrastructure exploite et développe le réseau GSM-R Suisse. En tant que gestionnaire du système GSM-R, elle assure l'interopérabilité avec les autres chemins de fer suisses et étrangers, teste et acquiert les récepteurs GSM-R et les rend accessibles sans discrimination aux ETF. Pour les tronçons à équiper d'ETCS Level 2 avant la fin de 2016, le système GSM-R doit posséder la qualité d'alimentation requise.

<sup>5</sup> Pour améliorer la communication entre les services d'intervention des CFF d'une part et les autorités et les organisations de sauvetage et de sécurité d'autre part, la division CFF Infrastructure équipe ses tunnels conformément aux prescriptions de la directive de l'OFT du 10 août 2009 sur les exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants afin qu'ils puissent être pourvus des signaux des réseaux cantonaux POLYCOM.

<sup>6</sup> Sur son réseau, la division CFF Infrastructure tient compte des spécifications techniques adoptées pour l'interopérabilité (STI).

#### **Art. 17** Augmentation de la productivité

<sup>1</sup> Les CFF augmentent la productivité lors de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, améliorant ainsi l'efficacité des subventions.

<sup>2</sup> Ils prennent toutes leurs décisions d'investissement en visant l'optimisation des coûts d'investissement et des coûts subséquents pour l'infrastructure et les transports (analyse du coût du cycle de vie).

<sup>3</sup> Ils contribuent également à une utilisation durable et efficace des ressources, notamment afin d'augmenter le rendement énergétique et de réduire la pollution de l'environnement.

<sup>4</sup> Dans tous les domaines sécuritaires (sûreté, sécurité), ils étudient des mesures réalisables à moindres frais à long terme et les mettent en œuvre sans compromettre globalement le haut niveau de sécurité.

<sup>5</sup> Ils assurent la transparence vis-à-vis de l'OFT en présentant des comptes séparés pour chaque tronçon et nœud de leur réseau.

<sup>6</sup> Ils veillent à ce que la gestion de l'infrastructure optimise l'utilisation de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse et réduise les coûts non couverts. Ils offrent notamment aux autres gestionnaires de l'infrastructure la possibilité de participer à des acquisitions de matériel, à des contrats d'entretien et à l'approvisionnement en énergie.

#### **Section 4: Prestations commandées à la division CFF Infrastructure**

##### **Art. 18**           Principes de la commande d'infrastructure

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

<sup>2</sup> Les coûts non couverts planifiés pour les années 2013 à 2016 conformément à l'état d'avancement des négociations au 3 novembre 2011 servent de base au calcul des indemnités d'infrastructure. Les adaptations ultérieures de la planification financière n'ont aucun effet sur le montant de ces indemnités.

##### **Art. 19**           Tronçons et nœuds à exploiter

<sup>1</sup> La commande de la Confédération comprend l'exploitation<sup>7</sup>, l'entretien, le renouvellement et le développement ponctuel de tous les tronçons et nœuds du réseau CFF, y compris les installations de la ligne de contact, les sous-stations et les groupes convertisseurs de fréquences.

<sup>2</sup> La planification des travaux d'extension et d'entretien est axée sur les besoins. La division CFF Infrastructure définit ces travaux dans les dispositions sur l'accès au réseau, en accord avec les ETF.

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

<sup>4</sup> La division CFF Infrastructure entretient les voies de débord pour le

<sup>7</sup> Sauf la conduite de l'exploitation sur les tronçons de l'axe du Loetschberg (Gümligen) – (Thoune) et (Sierre) – (Domodossola), qui est assumée par l'entreprise BLS Netz SA sur mandat de la Confédération.

transbordement de marchandises en service le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Seules les voies qui ne seront plus utilisées dans un proche avenir ou dont la maintenance est très onéreuse peuvent être fermées. L'OFT doit être informé à l'avance de tout projet de fermeture.

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

**Art. 20** Intégration et financement des lignes de base NLFA du Saint-Gothard et du Ceneri

<sup>1</sup> Les CFF sont responsables de l'intégration des lignes de base NLFA du Saint-Gothard (au changement d'horaire de 2016) et du Ceneri (vraisemblablement en 2018/19) dans leur réseau.

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

<sup>3</sup> Le financement est assuré par les ressources du fonds FTP.

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

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

**Art. 21** Etendue des prestations commandées

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

- a) distribution de titres de transport;
- b) construction, exploitation et entretien d'installations de production et de transport de courant;
- c) construction, exploitation et entretien d'installations d'alimentation en eau et en électricité à 50 Hz, dans la mesure où les besoins propres sont couverts;
- d) investissements, entretien et exploitation de l'infrastructure des systèmes d'information des clients, qui vont au-delà des normes fixées avec l'OFT et qui ne concernent pas la plate-forme d'information centrale définie à l'art. 22, let. e;
- e) construction et exploitation de terminaux pour le transport combiné (financement par la présente convention possible en l'absence de

- subventions financées au titre de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises<sup>8</sup>);
- f) construction et exploitation de voies de raccordement (financement par la présente convention possible en l'absence de subventions financées au titre de l'ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement<sup>9</sup>);
  - g) prestations de service pour les ETF conformément à l'art. 23 OARF;
  - h) reprise partielle de tâches du groupe CFF, d'autres divisions des CFF ou de tiers qui ne sont pas en rapport avec le secteur Infrastructure;
  - i) financement préalable d'investissements;
  - j) planification d'une offre plus dense que l'offre de base suisse habituelle ou planification de mesures préférables à celles prévues par la Confédération.

**Art. 22** Prestations commandées allant au-delà du réseau des CFF

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

- a) établissement de l'horaire annuel dans le cadre du processus d'attribution des sillons à l'attention du service d'attribution des sillons, conformément aux conventions passées avec les entreprises de chemin de fer concernées;
- b) fourniture et développement des instruments de planification (NeTS) pour l'ensemble du réseau ferré suisse;
- c) établissement de l'horaire officiel pour tous les transports publics et du recueil public de l'horaire conformément à l'art. 13 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>10</sup>;
- d) planification des capacités à moyen et à long terme pour le réseau à voie normale (y compris les projets à financement spécial);
- e) exploitation et maintien de la qualité d'une plate-forme d'information centrale pour l'information des clients, qui recense les données de l'horaire (plan, temps réel, prévisions), les prépare et les met à la disposition des intéressés. La communication passe dans la mesure du possible par des interfaces normées; un formulaire de demande en ligne est également proposé aux petites entreprises;
- f) fourniture des prestations de gestionnaire du système ETCS pour le réseau à voie normale sur la base du contrat conclu le 4 octobre 2005 entre l'OFT et les CFF;
- g) fourniture et offre de prestations du réseau GSM-R en tant que gestionnaire du système pour tout le réseau ferré suisse;

<sup>8</sup> RS 740.12

<sup>9</sup> RS 742.141.51

<sup>10</sup> RS 745.1

- h) construction, gestion et entretien de sous-stations et de groupes convertisseurs de fréquences nécessaires à l'alimentation du réseau à voie normale en courant de traction;
- i) responsabilité de la planification du réseau dans toute la Suisse et responsabilité de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des installations d'alimentation en courant de traction 132 kV/16,7 Hz pour le réseau à voie normale; ces tâches sont financées par le prix du courant de traction régulé par l'OFT en accord avec les CFF.
- j) gestion du système des transports publics sur le rail conformément à l'art. 6, al. 1, let. I de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> septembre 2004 sur la coordination des transports en cas d'événement (OCTE)<sup>11</sup>.

**Art. 23** Indemnité d'exploitation

La Confédération alloue aux CFF des indemnités d'exploitation d'un montant de 1146 millions de francs pour la fourniture des prestations d'infrastructure visées aux art. 20 et 22 pour les années 2013 à 2016.

**Art. 24** Contributions d'investissement

En acceptant la commande de la Confédération, les CFF s'engagent à exploiter leur infrastructure, à l'entretenir et à la développer conformément aux objectifs convenus. Des contributions de 5478 millions de francs sont versées pour les années 2013 à 2016 pour financer les investissements suivants:

- a) maintien de la qualité de l'infrastructure;
- b) adaptation aux progrès de la technique;
- c) adaptations et aménagements requis par la demande, notamment création de capacités suffisantes (cf. art. 27);
- d) adaptations de l'horaire pour garantir des chaînes de transport.

**Art. 25** Investissements pour maintenir la qualité des infrastructures

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

<sup>2</sup> Un montant global de 4976 millions de francs est alloué pour les années 2013 à 2016 au titre du plafond de dépenses pour maintenir l'infrastructure des CFF dans un état moderne.

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

<sup>11</sup> RS 520.16

**Art. 26**            Emploi des contributions d'investissements non utilisées

Les contributions d'investissement non utilisées, servent à réduire l'endettement du secteur Infrastructure envers le groupe en remboursant en priorité les dettes contractées suite à des surinvestissements dans le cadre du budget ordinaire, et en finançant le maintien de la qualité de l'infrastructure et les investissements d'extension. L'OFT et les CFF fixent par écrit l'utilisation de ces fonds.

**Art. 27**            Investissements d'extension

<sup>1</sup> La Confédération et les CFF sont convenus de la réalisation des projets suivants financés à hauteur de 502 millions de francs par le plafond de dépenses pour les années 2013 à 2016:

Projet	Utilité	Total des coûts (millions de francs)	Coûts nets pour CFF Infrastructure (millions de francs) (déduction faite des contributions de tiers)			
			Total brut	Total net	Jus- qu'en 2012	CP 13-16 à partir de 2017
2 <sup>e</sup> pont sur le Rhin à Bâle	Désengorgement/T M, TLD, TRV	48,8	48,8	30,9	17,2	0,7
3 <sup>e</sup> voie Rütli-Zollikofen	Désengorgement/T M, TLD, TRV	76,2	43,4	42,6	0,8	0,0
Gare de Giubiasco, prolongement voie 36	Désamorçage du conflit de nœuds / écoulement plus fluide du trafic	42,8	42,8	1,8	41,0	0,0
Olten-Aarau, augmentation des prestations Däniken-Wöschnau Olten-Bienne, voie de dépassement, Oensingen / Luterbach	Condition du gain de temps est-ouest (préparation au tunnel de l'Eppenber)	90,5	90,5	11,9	78,6	0,0
Lausanne, Paleyres	Désengorgement/T M, TLD, TRV	16,8	16,8	13,3	3,5	0,0
prolongement de l'installation de garage Renens, amélioration de l'accès aux voies	Augmentation de la capacité du nœud de Lausanne	19,5	9,7	0,6	9,1	0,0
Nœud de Lausanne, acquisition de terrains et bâtiments	Amélioration du flux de voyageurs	46,1	15,3	0,9	9,4	5,0
Lausanne-Vevey, modifications du profil	Augmentation de la capacité	30,0	30,0	26,0	4,0	0,0
	Augmentation de la capacité TM, TLD, TRV	20,5	19,5	8,8	10,7	0,0

Projet	Utilité	Total des coûts	Coûts nets pour CFF Infrastructure (millions de francs) (déduction faite des contributions de tiers)			
			Total brut	Total net	Jus- qu'en 2012	CP 13- 16
Nœud de Berne, augmentation des prestations Bern Est	Maintien de l'offre supplémentaire TLD, aménagement RER Berne	28,8	28,8	1,3	27,5	0,0
Avant-projet et publication des plans RBL /Gateway Limmattal	Besoins du marché TM	4,0	4,0	3,0	1,0	0,0
Nœud de Zurich, augmentation des prestations Wehntal	Augmentation de la capacité, 4. EP TLD, TRV	24,1	24,0	0,9	23,1	0,0
Zurich–Winterthur, augmentation des prestations Kempththal	Augmentation de la capacité, 4. EP TLD, TRV	27,7	10,6	0,5	10,1	0,0
Aménagements trafic marchandises (Chavornay, Rothenburg)	Besoins du marché TM	17,6	17,6	11,0	6,6	0,0
Contribution DML	Part des coûts TLD à la ligne diamétrale de Zurich	375,0	375,0	124,0	236,0	15,0
Env. 20 autres projets < 10 millions	Diverses augmentations des prestations et divers avant-projets	300,5	175,6	140,5	22,9	12,2
<b>Total</b>		1168,9	952,4	418,0	<b>501,5</b>	32,9

<sup>2</sup> Les projets partiellement financés par des tiers doivent être soumis à l'OFT. Les projets dont le coût global dépasse 5 millions de francs requièrent une convention de financement trilatérale (Confédération – CFF – tiers).

## Section 5: Fonds disponibles

### Art. 28 Plafond de dépenses pour la division CFF Infrastructure

<sup>1</sup> La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur un plafond de dépenses de 6624 millions de francs pour les années 2013 à 2016. Les fonds seront utilisés comme suit:

(Millions de francs)	2013	2014	2015	2016	Total
Contributions d'exploitation	291	280	288	287	<b>1146</b>
Contributions d'investissement	1258	1340	1407	1473	<b>5478</b>
<b>Total</b>	<b>1549</b>	<b>1620</b>	<b>1695</b>	<b>1760</b>	<b>6624</b>

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

- a) imputation des avantages concédés à la ZVV:  
la ZVV a droit à une réduction du prix des sillons du RER de de 51 997 149 millions de francs par an pour les années 2013 à 2016 à titre d'indemnisation pour ses contributions à l'extension de l'infrastructure du RER zurichois; la division CFF Infrastructure lui versera ce montant sous forme forfaitaire (par acomptes).
- b) déduction de l'impôt préalable:  
conformément à la loi fédérale du 12 juin 2009 sur la TVA<sup>12</sup>, les subventions peuvent être déduites à titre d'impôt préalable; le taux forfaitaire de 3,7 % que l'Administration fédérale des finances a fixé pour simplifier le calcul de la TVA entraîne une déduction totale d'environ 216 millions de francs pour les années 2013 à 2016 pour la division CFF Infrastructure

### Art. 29 Compensation des coûts d'exploitation non couverts

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

<sup>2</sup> Le résultat annuel de la division CFF Infrastructure doit être porté au bilan

<sup>12</sup> RS 641.20

conformément à l'art. 67 LCdF.

**Art. 30**            Financement des investissements d'infrastructure

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

<sup>2</sup> Le versement se fait en règle générale chaque trimestre en même temps que celui des contributions d'exploitation.

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

<sup>4</sup> Les contributions de tiers aux investissements d'infrastructure visés à l'art. 3, al. 4, LCFF se font sous forme de prêts sans intérêts ou de contributions à fonds perdu. L'art. 27, al. 3, est réservé.

**Section 6: Controlling**

**Art. 31**            Controlling du financement de l'infrastructure

<sup>1</sup> Le controlling (pilotage) du financement de l'infrastructure assuré par la Confédération repose sur l'OCFIF. Il contribue à une utilisation efficace des fonds alloués pour l'infrastructure sur la base du plafond de dépenses.

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

**Art. 32**            Rapports

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

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

**Art. 33**            Procédure en cas d'écarts par rapport aux objectifs

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

**Art. 34** Documents

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

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

**Art. 35** Contrôle des objectifs du propriétaire assignés aux CFF

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

**Section 7: Modifications, entrée en vigueur et période de validité**

**Art. 36** Modifications de la convention

<sup>1</sup> La présente convention est valable en principe quatre ans. Toute modification requiert l'approbation des Chambres fédérales. Si le processus budgétaire de la Confédération aboutit à d'autres montants que ceux mentionnés à l'art 28 de la présente convention, il y a lieu de vérifier si la convention est exécutable. Si une adaptation est nécessaire, elle doit être approuvée par les Chambres fédérales en même temps que le budget.

<sup>2</sup> Si des critères importants mentionnés à l'art. 3 subissent des changements considérables en dehors du domaine de responsabilité des deux parties, celles-ci entament des négociations en vue de modifier la convention. Elles la modifieront en conservant l'équilibre entre les intérêts et les obligations prévus dans la présente convention. La Confédération modifie la convention si les critères de l'art. 8, al. 3, LCFF sont réunis.

**Art. 37** Entrée en vigueur et période de validité

La présente convention entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et a effet jusqu'au 31 décembre 2016.

Au nom  
des Chemins de fer fédéraux

Au nom  
du Conseil fédéral

Le Président du Conseil d'administration: La Présidente de la Confédération:

Le CEO:

La Chancelière de la Confédération:

## Appendice (art. 32, al. 1): Rapport sur la réalisation des objectifs

### Sécurité

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques
Collisions	Nombre de collisions impliquant un train en circulation, par million de sillons-km	Nombre/ million de sillons-kilomètres	par mois	
Déraillements	Nombre de déraillements impliquant un train en circulation, par million de sillons-km	Nombre/ million de sillons-kilomètres	par mois	
Passages à niveau dangereux	Nombre de passages à niveau non conformes à l'ordonnance sur les chemins de fer <sup>13</sup> à la fin de l'année	Nombre	par an	
Accidents impliquant des personnes accédant au chemin de fer	Nombre de personnes accidentées en tentant d'accéder au chemin de fer (gares, arrêts)	Nombre	par mois	Récapitulatif annuel des cas

### Disponibilité et qualité de l'exploitation (garantie de la capacité du réseau)

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques
Disponibilité du réseau	Sillons-km supprimés en raison de fermetures planifiées et remplacés par des bus (en pour cent des sillons-km du transport des voyageurs)	%	par an	
Perturbations	Nombre de perturbations dues à l'infrastructure entraînant des retards de plus de 3 min.	Nombre / million de sillons-kilomètres	par mois	
Minutes de retard voyageurs	Total des minutes de retard (> 3 min.) dans	Million de min. TRV	par mois	Aucune valeur-cible,

<sup>13</sup> Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer; RS 742.141.1

	13 gares-nœuds <sup>14</sup> , multiplié par le nombre de voyageurs			information
Défauts de rail	Nombre de défauts de rail par km de voie principale <sup>15</sup> (VP-km)	Nombre/VP-km	par an	
Ruptures de rail	Nombre de ruptures de rail par VP-km	Nombre/VP-km	par an	Aucune valeur-cible, information
Géométrie de la voie	Nombre de dépassements du seuil d'intervention immédiate par 100 km de VP (SII) <sup>16</sup>	Nombre/100 VP-km	par an	
Déformations de la voie	Distorsions latérales de la voie (> 50 mm) et écrasements (< 50 mm) par 100 km de voie principale	Nombre/100 HG-km	par an	Aucune valeur-cible, information
Accès sans barrières au chemin de fer	Nombre de gares dont tous les quais permettent d'accéder de plain-pied aux voitures et sont accessibles sans escaliers, par rapport au nombre total de gares	%	par an	Aucune valeur-cible, information

#### Taux d'utilisation du réseau

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques
Sillons-kilomètres vendus	Total des sillons-kilomètres vendus	Millions de sillons-km	par mois	
Produits du sillon	Recettes de la vente des sillons	Millions de francs	par mois	Plus produits du sillon par ETF

<sup>14</sup> 13 nœuds (Genève, Lausanne, Viège, Lucerne, Bellinzzone, Berne, Bienne, Bâle, Olten, Zurich, Winterthur, St-Gall, Sargans).

<sup>15</sup> Défauts de rail: fissures, ruptures ou dégâts nécessitant un remplacement du rail.

<sup>16</sup> Seuil d'intervention immédiate (SII) : En cas de dépassement du seuil d'intervention immédiate, des mesures fondées sur une évaluation technique sont prises afin de garantir la sécurité de la circulation (correction, réduction de vitesse ou fermeture du tronçon, par ex.).

Efficacité de l'utilisation du réseau      Sillons-km par km de voie principale      Sillon-km / VP-km      par an

Productivité

Indice	Définition	Unité de mesure	Périodicité	Remarques
Exploitation	Coûts de la régulation du trafic, des télécommunications d'exploitation et de l'alimentation électrique 50 Hz par sillon-km	CHF / sillon-km	par an	
Entretien	Dépenses d'entretien par 1000 tonnes brutes-kilomètres (tbkm)	CHF / 1000 tbkm	par an	
Renouvellement	Coûts du maintien de la qualité de l'infrastructure (renouvellement y compris modernisation ou optimisation, sans les investissements d'extension) par 1000 tonnes brutes-km	CHF/1000 tbkm	par an	Aucune valeur-cible, information
Renouvellement de la superstructure	Coûts du renouvellement de la superstructure (type 1) par mètre transformé (sauf frais de planification) <sup>17</sup>	CHF / m	par an	Plus attestation longueur RSup. Type 1; longueur totale
Efficacité des subventions	Contribution d'exploitation de la Confédération par sillon-kilomètre	CHF / sillon-km	par an	

Rapport sur les autres objectifs

Objectifs	Description	Périodicité
Engorgements du	Carte, commentaires	par an

<sup>17</sup> Frais de renouvellement par mètre pour les rails, les traverses et le ballast; voies uniquement – sauf aiguillages, sans extensions.

réseau		
Sondage de satisfaction des clients des ETF	Commentaires des résultats, mesures et mise en œuvre des mesures	par an
ETCS	Carte, commentaires	par an
GSM-R	Carte, commentaires	par an
Investissements d'extension	Rapport d'étape	par an
Normes de construction	Rapport d'activités	par an
Rapport sur l'état du réseau	Rapport et document électronique	par an
Compte de tronçon	Rapport et document électronique	par an

---