

11.000

Message

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

du ...

Monsieur le Président du Conseil national, Monsieur le Président du Conseil des Etats, Mesdames et Messieurs,

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

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

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président du Conseil national, Monsieur le Président du Conseil des Etats, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse

Le/la Président/e de la Confédération: ...
La Chancelière de la Confédération: Corina Casanova

Condensé

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

En concluant la convention sur les prestations Confédération – CFF 2013 à 2016 (CP 13-16), la cinquième depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer de 1999, la Confédération et les CFF conviennent des objectifs à atteindre par ces derniers et des moyens financiers alloués par la Confédération à cet effet pour l'exploitation, l'entretien et la maintenance de leur infrastructure ferroviaire.

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

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

Pour équilibrer les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et pour financer les investissements – en donnant la priorité absolue au maintien de la qualité – la Confédération fournit la somme totale de 9449 millions de francs pour la période 2013 à 2016, dont 6624 millions de francs pour l'infrastructure des CFF et 2825 millions de francs pour celle des chemins de fer privés. L'essentiel de cette somme est formé de contributions d'investissement (83 % pour les CFF et 76 % pour les chemins de fer privés). Etant donné que les lignes des chemins de fer privés, à l'exception de BLS Netz SA, comptent peu de trafic longues distances et que, partant, les recettes moyennes du prix du sillon y sont plus faibles, la part des indemnités d'exploitation est plus élevée que pour l'infrastructure des CFF.

Relèvement du plafond de dépenses et du crédit d'engagement et adaptation du calcul du prix du sillon obligent, les fonds à disposition des gestionnaires de l'infrastructure vont, à compter de 2013, s'inscrire en nette hausse par rapport aux années 2010–2012. Ils permettront de financer les besoins accrus en termes de maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire. Destinés à financer ces besoins supplémentaires dans le compte financier de la Confédération, le relèvement du plafond de dépenses pour l'infrastructure des CFF et celui du crédit d'engagement pour l'infrastructure des chemins de fer privés sont à compenser par une réduction en conséquence de l'alimentation du fonds FTP. Sur la période 2013 à 2016, cette réduction se montera à 650 millions de francs.

La priorité de la Confédération demeure le maintien de l'appareil de production. Les moyens disponibles pour les investissements d'extension ne pourront dès lors pas être augmentés. Toute nouvelle hausse du plafond des dépenses et du crédit d'engagement à des fins d'investissements d'extension complémentaires au débit du fonds FTP entraînerait un report des grands projets ferroviaires et sera dès lors refusée par le Conseil fédéral.

Table des matières

Condensé	2
1 Grandes lignes du message	5
1.1 Contexte	5
1.2 Contenu du message	5
1.2.1 Structure	5
1.2.2 Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire	5
1.2.3 Controlling du financement de l'infrastructure	9
1.2.3.1 Processus de controlling	9
1.2.3.2 Financement de CFF Infrastructure	12
1.2.3.3 Financement de l'infrastructure des chemins de fer privés	12
1.3 Objectifs pour l'infrastructure ferroviaire 2013 à 2016	12
1.3.1 Garantie d'un niveau de sécurité élevé	13
1.3.2 Garantie de la capacité du réseau	14
1.3.3 Utilisation optimale des capacités disponibles	14
1.3.4 Amélioration de l'interopérabilité	15
1.3.5 Accroissement de la productivité	16
1.4 Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2013–2016	17
1.4.1 Pilotage des CFF par la Confédération	17
1.4.2 Contenu de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2013 à 2016	19
1.4.3 Besoin de fonds pour CFF Infrastructure 2013 à 2016	20
1.4.3.1 Besoin de fonds pour l'exploitation et l'entretien	22
1.4.3.2 Besoin de fonds liés aux extensions	23
1.4.4 Evolution des besoins de fonds par rapport à la CP 2011–2012	24
1.4.5 Financement des prestations commandées	25
1.5 Conventions de prestations pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2013–2016	26
1.5.1 Poursuite du modèle de financement 2011–2012	26
1.5.2 Convention sur les prestations 2013–2016 standard	27
1.5.3 Coordination avec les cantons et les chemins de fer privés	27
1.5.4 Pilotage par objectifs	28
1.5.5 Besoin de fonds	29
1.5.6 Financement	32
1.5.7 Comparaison besoin de fonds – ressources disponibles	33
1.6 Consultation des cantons	34
1.6.1 Résultat de la consultation	35
2 Commentaires des arrêtés fédéraux	35
2.1 Arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016	35
2.2 Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2013 à 2016	35

2.3 Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016	36
3 Conséquences	36
3.1 Conséquences pour la Confédération	36
3.2 Conséquences pour les cantons et les communes	37
3.3 Conséquences pour l'économie	37
3.4 Conséquences sur la politique régionale	37
3.5 Autres conséquences	37
4 Programme de la législature	38
5 Aspects juridiques	38
5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois	38
5.2 Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse	38
5.3 Forme de l'acte à adopter	38
5.4 Assujettissement au frein aux dépenses	39
5.5 Respect des principes de la loi sur les subventions	39
Annexes	
1 Rapport des CFF sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour la période 2011–2012	
2 Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016	
3 Modèle de convention sur les prestations entre la Confédération suisse, le/les canton(s) de [...] et le gestionnaire d'infrastructure [XXX SA] pour la période 2013 à 2016	
Arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016 (projet)	xx
Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2013 à 2016 (projet)	xx
Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016 (projet)	xx

Message

1 Grandes lignes du message

1.1 Contexte

L'exploitation fiable et sûre de l'infrastructure ferroviaire suisse est une condition importante du développement économique du pays. Le maintien en bon état des infrastructures existantes (maintien de la qualité des infrastructures) et leur adaptation aux besoins du trafic voyageurs et marchandises génèrent des coûts considérables pour les pouvoirs publics.

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

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

1.2 Contenu du message

1.2.1 Structure

Le présent message est divisé en cinq chapitres principaux.

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

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

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

1.2.2 Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire

Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

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

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

Le secteur de l'infrastructure perçoit une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure. Le prix du sillon, puisque c'est de lui qu'il s'agit, est composé d'un prix de base déterminé à partir des coûts marginaux standardisés (les coûts usuels d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes) et d'une contribution de couverture aux frais fixes de l'infrastructure. Le prix de base varie en fonction de plusieurs facteurs liés à la demande, tels que l'heure et la qualité du sillon emprunté. Les prix sont définis par le Conseil fédéral dans l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire¹ (OARF) et par l'Office fédéral des transports (OFT) dans les dispositions d'exécution du 7 juin 1999² de l'OARF (DE-OARF). Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent uniquement fixer eux-mêmes le prix des prestations complémentaires (en vertu de l'art. 22 OARF).

Les conditions-cadre actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique des transports, notamment le transfert sur le rail du trafic marchandises transalpin et la desserte de base dans le transport des voyageurs, les prix ne peuvent toutefois être augmentés que modérément. Dans le cadre de la révision partielle de l'OARF³ adoptée en 2011, le Conseil fédéral a décidé d'adapter les prix du sillon à compter de l'année 2013. Cette mesure est principalement motivée par deux raisons. D'une part, il a été constaté qu'il manquait 200 millions de francs de recettes générées par le prix de base pour assurer la couverture des coûts marginaux, telle que requise par l'art. 9b, al. 3, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer⁴. Et d'autre part, cette mesure s'inscrit dans la droite ligne du concept de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le FAIF est subordonné à une augmentation des prix des sillons, de manière à ce que la clientèle contribue davantage au financement de l'infrastructure ferroviaire.

Compte tenu de la demande croissante observée au niveau du transport de voyageurs longues distances et des recettes ainsi escomptées, la contribution de couverture pour le trafic longues distances des CFF devrait être portée de 12 à 13 % des produits du transport à compter du 1^{er} janvier 2013. Les recettes du prix du sillon perçues par les gestionnaires de l'infrastructure (CFF, BLS Netz SA et Thurbo) augmentent en conséquence sur les lignes concernées, ce qui réduit les coûts non couverts à indemniser. En transport régional des voyageurs commandé (TRV), la contribution de couverture s'élèvera à 8 % des produits de transport (contre 13 % jusqu'ici) à compter du 1^{er} janvier 2013.

Les revenus générés par le prix des sillons permettent à peine de couvrir un quart de toutes les dépenses d'exploitation, d'entretien et de maintenance de l'infrastructure ferroviaire. Compte tenu des paiements compensatoires de la division CFF Immobilier (en moyenne 150 millions de francs par année) et d'autres produits, la division CFF Infrastructure (ci-après CFF Infrastructure) peut couvrir au total un peu plus de la moitié des dépenses d'exploitation et d'entretien. Le degré de couverture des frais de l'infrastructure des autres entreprises ferroviaires concessionnaires avoisine les 25 % en moyenne.

- 1 RS 742.122
- 2 RS 742.122.4
- 3 RO 2011 4331
- 4 RS 742.101

Commande de prestations d'infrastructure

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

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

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

Développement des instruments de financement

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

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

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

Financements spéciaux

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

Le plafond de dépenses pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite dans les transports publics constitue une autre source de financement pour l'infrastructure ferroviaire.⁶ Les contributions issues de cette source de financement disponible jusqu'en 2023 sont toutefois réservées à l'adaptation anticipée d'installations, c'est-à-dire à des mesures concernant des gares et des arrêts qui, sans cela, n'auraient pas à être rénovés avant 2023. Les contributions allouées pour des objets, par exemple pour des relèvements partiels de quais, permettent de financer les mesures les plus économiques requises en application de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés⁷ (LHand). Si, dans des cas particuliers, la solution minimale s'avérait globalement non économique ou si elle réduisait considérablement la capacité d'une gare (par ex. restrictions dans l'emploi du matériel roulant ou obstacles aux flux des voyageurs), l'OFT pourrait autoriser la réalisation de mesures complémentaires (par ex. relèvement complet du bord du quai) avec des ressources issues du financement ordinaire.

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

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

Le 6 septembre 2010, l'Association transports et environnement (ATE) a déposé son initiative populaire «Pour les transports publics» munie de quelque 140 000 signatures valables. S'il rejette cette initiative, le Conseil fédéral reconnaît toutefois la nécessité de pérenniser le financement de l'infrastructure ferroviaire et oppose donc à l'initiative populaire, sous la forme d'un contre-projet direct, le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Début 2012, le Conseil fédéral soumettra par conséquent au Parlement le message FAIF en tant que contre-projet direct à l'initiative populaire de l'ATE.

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

⁶ FF 2003 7407

⁷ RS 151.3

L'exploitation et le maintien de la qualité, de même que les extensions de moindre importance, devraient continuer à être financés via les conventions de prestations pluriannuelles. Les conventions de prestations pour la période 2013 à 2016 seront par conséquent conclues sur les mêmes bases que la CP 2011–2012. Pour permettre la transition vers le nouveau modèle de financement, des extensions de plus grande ampleur financées via la CP (≥ 10 millions de francs) seront décidées durant la période de CP 2013 à 2016.

1.2.3 Controlling du financement de l'infrastructure

1.2.3.1 Processus de controlling

La LCdF définit au chap. 6 les principes, les conditions, l'offre de prestations et la procédure de commande ainsi que la répartition du financement de l'infrastructure entre la Confédération et les cantons. Les dispositions relatives au financement de l'infrastructure sont concrétisées dans l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire⁸ (OCFIF). L'OCFIF harmonise dans une large mesure les instruments de financement de l'infrastructure des chemins de fer privés et des CFF (conventions de prestations pluriannuelles), en les basant sur une méthode uniformisée de controlling.

Notion de controlling

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

Son acception est également très large en ce qui concerne la gestion de l'administration. D'après l'art. 21 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration⁹, le controlling est un instrument de direction qui, à tous les échelons, permet de suivre le déroulement des travaux de façon à atteindre les objectifs, c'est-à-dire une méthode complète de direction et de pilotage.

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

L'art. 1 de la loi sur les subventions (LSu)¹⁰ stipule que les aides financières et indemnités de la Confédération ne peuvent entre autres être allouées que lorsqu'elles atteignent leur but de manière économique et efficace. Le controlling du financement de l'infrastructure se concentre donc tant sur la réalisation des objectifs (effectivité) que sur la rentabilité de celle-ci (efficacité).

Processus de controlling du financement de l'infrastructure

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

⁸ RS 742.120

⁹ Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA); RS 172.010.1

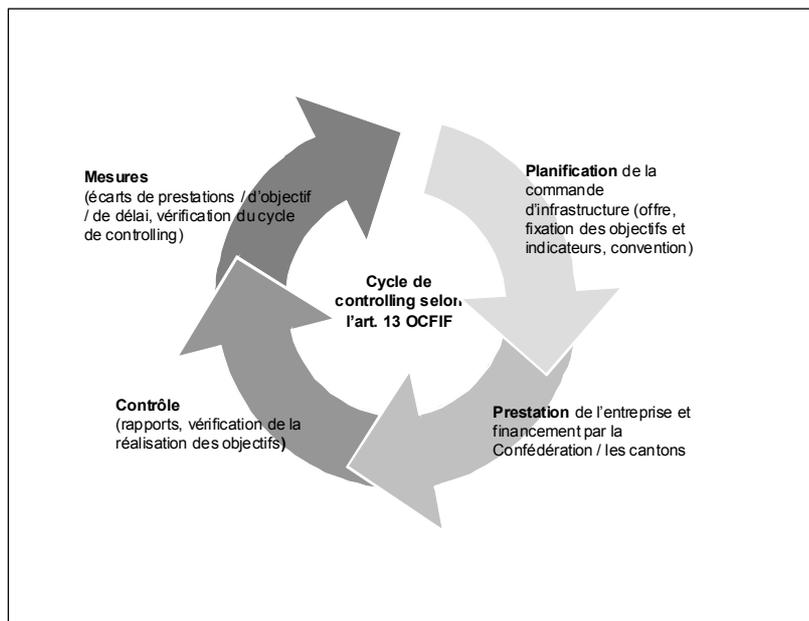
¹⁰ Loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu); RS 616.1

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

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

Figure 1

Cycle de controlling du financement de l'infrastructure



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

La commande d'infrastructure est projetée d'après la planification financière de la Confédération ou des cantons et d'après les offres contraignantes des entreprises ferroviaires (art. 15 OCFIF). Le dossier d'offre à remettre comprend le descriptif de l'offre de prestation, la planification à moyen terme, le plan d'investissement, les indicateurs de mesure des prestations calculés d'après la planification à moyen terme et, le cas échéant, des justifications pour les écarts par rapport aux planifications antérieures (art. 19 OCFIF). La planification à moyen terme doit répondre à des

exigences décrites dans l'ordonnance du DETEC concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires¹¹.

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

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

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

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

L'art. 22, al. 1, OCFIF, confère également à l'OFT, pour l'exécution de ses tâches, un droit de regard sur les documents et les données du secteur Infrastructure des entreprises ferroviaires. L'OFT peut avoir à prendre des mesures au sens de la LSu et de la LCdF, au cas où des fonds fédéraux seraient détournés de leur affectation ou employés de manière non économique, et doit par ailleurs exercer son activité de surveillance de la sécurité, qui est entièrement séparée du controlling financier.

¹¹ OCEC₃₅ RS 742.221.

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

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

1.2.3.2 Financement de CFF Infrastructure

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

1.2.3.3 Financement de l'infrastructure des chemins de fer privés

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

1.3 Objectifs pour l'infrastructure ferroviaire 2013 à 2016

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

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

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

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

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

1.3.1 Garantie d'un niveau de sécurité élevé

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

- haute protection contre les collisions de trains et les déraillements;
- sécurité au travail élevée pour le personnel;
- mise des tunnels ferroviaires au dernier état de la technique en termes de sécurité dans le cadre des programmes de maintien de la qualité.
- achèvement des programmes d'assainissement des passages à niveau, de sorte que tous les passages à niveau respectent la législation à fin 2014 (soit conformément au délai fixé par la loi);
- garantie d'un niveau de sécurité élevé pour les accès aux quais et le stationnement sur les quais par des aménagements et de nouvelles constructions;¹²
- réduction des risques relatifs aux sites contaminés et aux accidents majeurs de manière à les ramener au niveau des prescriptions légales.

Les entreprises sont en outre tenues de disposer d'un système de gestion de la qualité et de la sécurité (SGS). A cet égard, les gestionnaires de l'infrastructure se conforment aux prescriptions relatives au SGS de la directive européenne sur la sécurité (2004/49/CE). Dans le cadre de ses activités de surveillance de la sécurité, l'OFT examine la capacité de fonctionnement du SGS dans la pratique. Dans le cas d'importants projets de construction touchant au réseau de courant ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure élaborent en outre des concepts de protection.

¹² La mise en œuvre de mesures compensatoires et d'assainissement des installations aux fins de sécurisation des quais est à coordonner entre les gestionnaires de l'infrastructure et l'OFT à compter de 2013. Les bases légales en la matière résident dans les dispositions d'exécution de l'OCF ad art. 21, DE 21.2, ch. 5.

1.3.2 Garantie de la capacité du réseau

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

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

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

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

Outre le dimensionnement adapté des installations, une haute disponibilité du réseau influe de manière décisive sur la capacité du réseau. Il incombe donc aux gestionnaires de l'infrastructure de veiller à ce que les installations d'infrastructure présentent une qualité de nature à permettre une haute disponibilité des installations et un écoulement du trafic aussi stable que possible. Malgré l'augmentation du taux d'utilisation du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure ont en outre la mission de limiter à un niveau admissible les effets des incidents sur le déroulement de l'exploitation. De plus, ils doivent s'attacher à annoncer dans les délais prévus toute restriction de la disponibilité, telles que les fermetures de tronçon rendues nécessaires par des travaux. A défaut, le surcoût inhérent aux transports de remplacement ou aux déviations est à la charge du gestionnaire de l'infrastructure concerné.¹³

1.3.3 Utilisation optimale des capacités disponibles

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

L'art. 9a LCdF, oblige les entreprises ferroviaires à accorder un accès non discriminatoire à l'infrastructure. L'attribution des sillons disponibles aux ETF

¹³ Les bases légales sont fournies par l'art. 11b de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (ÖARF), RO 2011 4331

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

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

1.3.4 Amélioration de l'interopérabilité

Dans le cadre de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2, la Suisse reprend les prescriptions de l'UE sur l'interopérabilité (cf. message du 20 octobre 2010).¹⁴ L'interopérabilité crée les conditions nécessaires au renforcement de la compétitivité du rail par rapport à la route et elle simplifie les échanges de marchandises avec notre principal partenaire commercial, l'Union européenne. Elle permet aussi d'acheminer le trafic de transit sur l'axe Nord-Sud par la voie ferroviaire et la plus directe. La Suisse, qui axe sa politique sur le transfert et sur la coordination des transports, ne peut qu'être intéressée par un système ferroviaire harmonisé et interopérable en Europe.

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

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

¹⁴ FF 2011 857

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

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

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

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

1.3.5 Accroissement de la productivité

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

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

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

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

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

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

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

1.4.1 Pilotage des CFF par la Confédération

Le Parlement définit les conditions-cadre

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

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

Se fondant sur la CP, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques des CFF (stratégie du propriétaire) et assume les compétences de l'assemblée générale des actionnaires des CFF, notamment l'approbation du budget et des comptes de l'entreprise. Il élit aussi le conseil d'administration. Il a confié la défense des intérêts de l'actionnaire au Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et au Département des finances (DFF). Les CFF dressent une fois par an, à l'attention du DETEC et de l'AFF, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre des objectifs prescrits dans la stratégie du propriétaire. Ces rapports sont analysés, discutés avec l'entreprise, puis soumis au Conseil fédéral pour évaluation. Le Conseil fédéral, à son tour, informe les commissions de gestion ainsi que les commissions des finances et des transports du Parlement par un rapport sur la réalisation des objectifs stratégiques du propriétaire par les CFF.

Le conseil d'administration dirige en prescrivant des objectifs stratégiques

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

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

Indépendamment de sa responsabilité d'actionnaire unique des CFF (rôle de propriétaire), la Confédération – comme pour toutes les autres entreprises de chemin de fer – agit en tant que commanditaire des prestations d'infrastructure (rôle de commanditaire). Conformément à l'art. 13 OCFIF, l'OFT est responsable du controlling du financement de l'infrastructure. Pour la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, la commande d'infrastructure repose sur l'art. 49 LCdF, par analogie à celle en vigueur pour les chemins de fer privés (cf. chap. 1.2.3.3). En vertu de l'al. 3 de cet article, la Confédération finance à elle seule des

tronçons d'importance nationale. Comme exposé au chap. 1.2.3, l'OFT contrôle le financement de l'infrastructure par le biais d'objectifs stratégiques. Il revient aux CFF seuls de décider des mesures opérationnelles à prendre pour parvenir aux objectifs. Les CFF sont donc aussi responsables des conséquences d'objectifs manqués. Se fondant sur la loi sur le transport de voyageurs¹⁵ et sur l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs¹⁶, la Confédération commande aussi aux CFF les prestations de trafic régional et les finance avec les cantons. Cette commande, comme pour toutes les autres entreprises de transport, repose sur des offres par ligne au moyen de conventions d'offre annuelles (biennales à compter de 2014). En application de la loi sur le transport de marchandises¹⁷ et de l'ordonnance sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises¹⁸, la Confédération commande, au moyen de conventions d'indemnisation annuelles, des prestations de trafic combiné et de trafic par wagons complets auprès de CFF Cargo SA comme auprès d'autres entreprises de transport.

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

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

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

Procédure de conclusion de la convention

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

Procédure de modification de la convention

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

Rapport des CFF

¹⁵ Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV); RS **745.1**

¹⁶ Ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV); RS **745.16**

¹⁷ Loi du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises; RS **740.1**

¹⁸ Ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa); RS **740.12**

Conformément à l'art. 8 al. 2, LCFF, les CFF doivent soumettre au Parlement un rapport sur les quatre dernières années lorsqu'ils veulent présenter un nouveau projet de CP. Etant donné le caractère transitoire de la CP 2011-2012, qui ne portait que sur deux ans, le rapport des CFF ne couvre que l'année 2011. Il figure en annexe au présent message.

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

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

La deuxième section contient les objectifs pour les CFF. Dans la CP, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques assignés aux CFF sur quatre ans. Par rapport à la CP 2011-2012, la deuxième section a été raccourcie. En lieu et place d'articles individuels relatifs aux orientations stratégiques des différentes divisions, l'orientation stratégique des divisions des CFF a été résumée dans l'art. 6. Des modifications ont en outre été portées aux art. 7 (objectifs financiers) et 10 (sécurité). Sur la foi de la CP 2011-2012 d'une durée exceptionnelle de deux ans, les objectifs stratégiques assignés par le Conseil fédéral aux CFF ont été fixés pour 2011-2014. Du fait de l'adaptation des objectifs dans la CP 13-16, les objectifs stratégiques 2011-2014 seront révisés et, le cas échéant, adaptés.

Les objectifs pour l'offre d'infrastructure sont listés de manière concrète dans la troisième section et harmonisés avec les objectifs relatifs à l'offre d'infrastructure des chemins de fer privés (cf. chapitre 1.3). Des compléments ont été portés à l'art. 13, let. e, au sujet de la mise en œuvre de mesures de compensation et de réfections d'installations pour l'agencement de l'espace sécurisé sur les quais. L'art. 16 stipule désormais que CFF Infrastructure doit, dans le cadre de ses opérations de maintien en l'état, progressivement étendre l'ETCS Level 2 à l'ensemble du réseau à voie normale à partir de 2025. Il précise en outre sur quels tronçons celui-ci doit être mis en œuvre avant 2025. En leur qualité de gestionnaire du système ETCS, les CFF sont tenus d'élaborer d'ici à janvier 2013 un plan de migration ETCS Level 2 en concertation avec l'OFT. L'art. 17 précise désormais que toutes les décisions d'investissement doivent viser l'optimisation des coûts d'investissement et des coûts subséquents pour l'infrastructure et les transports. De plus, les CFF doivent contribuer à une utilisation durable et efficace des ressources, notamment afin d'augmenter le rendement énergétique et de réduire la pollution de l'environnement. Il a de plus été convenu que les CFF doivent dans tous les domaines relatifs à la sécurité (sûreté, sécurité) étudier des mesures réalisables à moindres frais sur le long terme et les mettre en œuvre sans compromettre globalement le haut niveau de sécurité.

La quatrième section liste de manière concrète les prestations commandées, et notamment les investissements d'extension financés dans le cadre de la CP (cf. 1.4.3.2). Les prestations allant au-delà du réseau des CFF fournies à travers la plateforme d'information centrale pour l'information des clients ont été complétées: si la communication passe dans la mesure du possible par des interfaces normées, un

formulaire de demande en ligne doit également être proposé (art. 22, let. e). Les CFF sont gestionnaires du système des transports publics sur le rail en cas d'événement. Ce point a été ajouté à l'art. 22, let. j. L'art. 26, qui régit l'emploi des contributions d'investissement non utilisées, a été ajouté. L'OFT et les CFF en conviennent par écrit. Du fait de la poursuite des investissements d'extension déjà convenus dans le cadre de la CP 2011–2012, l'affectation de plus de 500 millions de francs est déjà décidée dans la CP 13–16. Vu le besoin supplémentaire lié au maintien de la qualité et les moyens actuellement disponibles, il est impossible d'accepter de nouveaux investissements d'extension.

Les cinquième et sixième sections (fonds disponibles et controlling) demeurent en grande partie inchangées. La septième section prévoit qu'une modification de la CP est possible aux termes de l'art. 36 et de l'art. 8, al. 3, LCFF. Les indices permettant de mesurer la réalisation des objectifs sont présentés en annexe à la CP 13–16. Les valeurs-cibles pour chaque année sont convenues avec les CFF.

1.4.3 Besoin de fonds pour CFF Infrastructure 2013 à 2016

La mise en service de nouvelles infrastructures, le taux d'utilisation croissant du réseau, le recours à des trains plus rapides et plus lourds, mais aussi le durcissement des exigences en termes de disponibilité du réseau ont entraîné un gonflement des besoins de fonds destinés à l'exploitation et au maintien en l'état de l'infrastructure des CFF. Se fondant sur une contre-expertise relative à l'audit du réseau des CFF 2009, l'OFT a confirmé qu'à l'avenir davantage de fonds seraient nécessaires au maintien en l'état de l'infrastructure des CFF et au comblement du retard accumulé. Le rapport 2010 sur l'état du réseau des CFF fait lui aussi état pour les années à venir d'un besoin de fonds nettement plus élevé qu'en 2010.

Dans ce contexte, il a été décidé de mettre davantage de moyens à la disposition de CFF Infrastructure et ce, en adaptant les prix du sillon (hausse de la contribution de couverture en matière de trafic voyageurs longue distance en 2011 et adaptation aux coûts marginaux standardisés en 2013, voir chapitre 1.2.2) et en relevant le plafond de dépenses relatif à la CP Confédération/CFF. L'augmentation progressive des moyens disponibles permettra à CFF Infrastructure d'accéder à des ressources croissantes. La contre-expertise relative à l'audit du réseau des CFF 2009 a conclu qu'il faudrait mettre à disposition jusqu'à 500 millions de francs de plus par an qu'en 2010. De plus, les CFF contribueront à la réduction du besoin de fonds via des gains d'efficacité se chiffrant à près de 250 millions de francs en 2016 par rapport à 2010. La mise en place d'une étroite surveillance commune de l'état du réseau a par ailleurs été convenue. Elle a déjà été partiellement mise en œuvre dans la CP 2011–2012 par l'adoption de nouveaux indices relatifs à l'état du réseau et par l'engagement de transmettre le rapport annuel sur l'état du réseau des CFF à l'OFT.

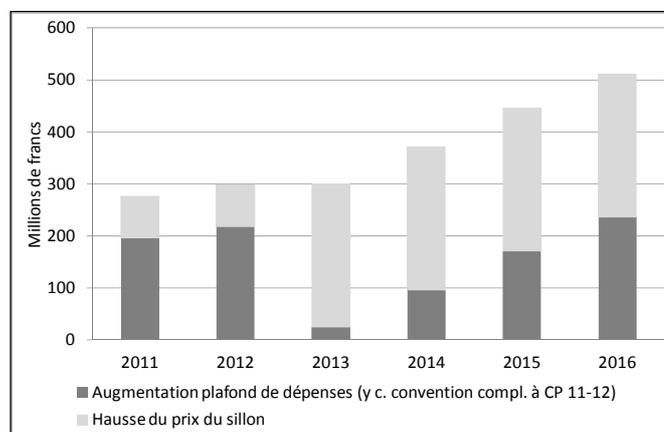
Sur la base de leurs prévisions actuelles, les CFF ont demandé pour la CP 13–16 un plafond de dépenses de l'ordre de 7110 millions de francs pour ce qui est de l'exploitation, du maintien en l'état et de la poursuite des investissements d'extension déjà prévus au titre de la CP 2011–2012. Cette somme tient compte des gains d'efficacité de CFF Infrastructure, du classement par ordre de priorité en cas de besoins supplémentaires pour le maintien de la qualité ainsi que du comblement ralenti des retards accumulés. Le besoin de fonds de 2013 à 2016 pour terminer les

extensions déjà commandées avec la CP 11–12 atteint environ 500 millions de francs. Par ailleurs, les CFF ont besoin, d'après leurs prévisions, de quelque 320 millions de francs pour des investissements supplémentaires d'extension, soit un total de 820 millions sur quatre ans au titre des investissements d'extension.

Compte tenu des résultats de la contre-expertise et du fait de l'arrêté fédéral sur le plafond de dépenses pour CFF Infrastructure 2011–2012¹⁹, le Conseil fédéral a décidé une nouvelle augmentation par étapes des moyens à la disposition de CFF Infrastructure pour les années 2013 à 2016. Les planifications financières fédérales arrêtées par le Conseil fédéral (plan financier 2013-2015) s'appuient sur un plafond de dépenses de 6624 millions de francs pour la convention de prestations 2013 à 2016 entre la Confédération et les CFF. Les contributions annuelles de la Confédération, c'est-à-dire les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement, seront progressivement augmentées de 2013 à 2016 afin de permettre le maintien des ressources à un haut niveau. En 2016, CFF Infrastructure disposera pour l'exploitation et le maintien en l'état de l'infrastructure de quelque 510 millions de francs de plus qu'en 2010. Ces fonds supplémentaires proviendront de recettes supplémentaires au niveau des transports à hauteur de près de 275 millions de francs et du relèvement de la contribution issue du plafond de dépenses de quelque 235 millions de francs. Du fait des recettes supplémentaires générées par l'adaptation du prix du sillon en 2013, la contribution fédérale annuelle à CFF Infrastructure en 2016 correspondra globalement à son niveau de 2012.

Figure 2

Evolution des moyens à disposition des CFF par rapport à 2010



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

¹⁹ FF 2011 3543.

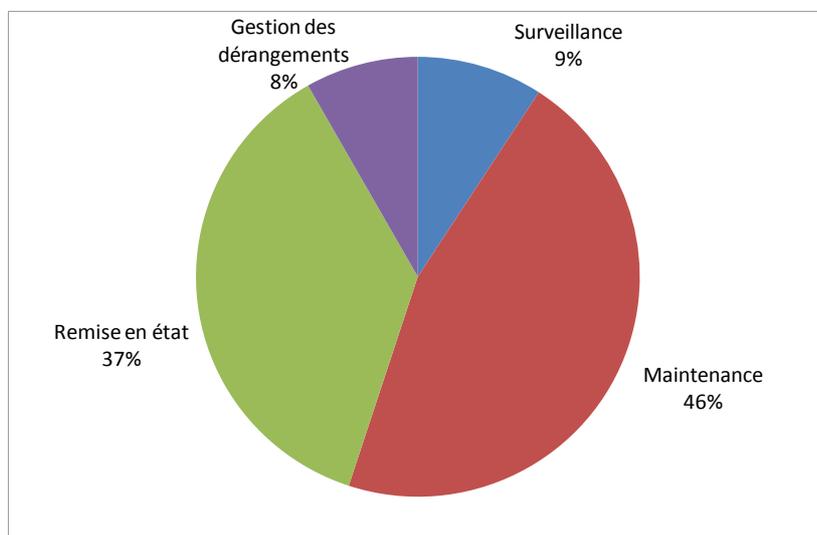
1.4.3.1 Besoin de fonds pour l'exploitation et l'entretien

L'enveloppe financière proposée par le Conseil fédéral permet de continuer à exploiter de manière sûre et à entretenir toutes les installations existantes (tronçons, stations, gares de triage, installations de débord etc.) de CFF Infrastructure. Les dépenses annuelles liées à l'exploitation de l'infrastructure (régulation du trafic, alimentation électrique, télécommunication d'entreprise etc.) s'élèvent en moyenne à près de 500 millions de francs par an. CFF Infrastructure étant parvenu ces dernières années à accroître la productivité de l'exploitation mesurée à l'aune des coûts d'exploitation par train-kilomètre, les coûts d'exploitation annuels totaux ont proportionnellement moins progressé que la demande.

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

Figure 3

Structure des frais d'entretien de CFF Infrastructure

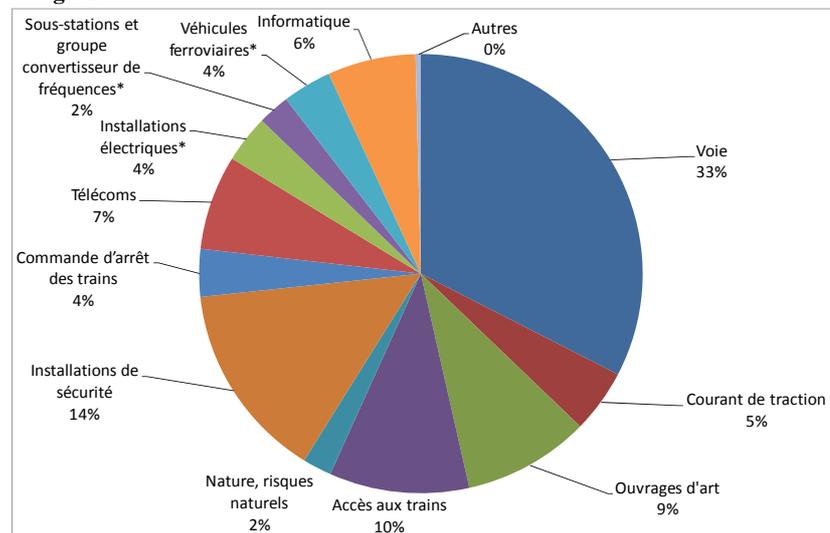


Les besoins de fonds liés au renouvellement de l'infrastructure tels qu'ils ressortent des prévisions des CFF se fondent notamment sur les résultats de l'audit du réseau mené en 2009 et sur ceux du rapport sur l'état du réseau des CFF de 2010. Le renouvellement de l'infrastructure se verra ainsi attribuer 4976 millions de francs au titre de la période de la CP 2013 à 2016.

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

Figure 4

Besoins de fonds liés au maintien en l'état de l'infrastructure des CFF, par catégorie



* Financé en partie seulement via les CP

1.4.3.2 Besoin de fonds liés aux extensions

La poursuite des extensions convenues dans le cadre de la CP 2011–2012 et de sa convention complémentaire entraîne pour la période de la CP 2013 à 2016 un besoin de fonds total d'env. 500 millions de francs, soit une moyenne de 125 millions par an. Ce montant est supérieur aux près de 100 millions annuels auparavant prévus dans la CP au titre des extensions. Ne sont pas compris les coûts liés aux mesures de maintien en l'état ayant également un caractère d'extension, par exemple les assainissements de tunnels dans le cadre desquels le profil d'espace libre est augmenté (réfections de tunnels en Valais en vue de la mise en service de trains à deux niveaux).

Du fait de la diminution de ces besoins accrus liés au maintien en l'état, selon l'estimation des CFF, les 500 millions de francs nécessaires peuvent être entièrement couverts par le plafond de dépenses de 6624 millions de francs.

En raison du besoin lié au maintien de la qualité des infrastructures, toutefois, il est impossible d'intégrer de nouvelles extensions dans les CP. La priorité est donc donnée au maintien en l'état. Le FAIF prévoit en outre qu'aucune extension ne sera plus financée dans le cadre des conventions sur les prestations. La Confédération fera donc en sorte qu'aucun nouvel investissement d'extension donnant lieu à des annuités en 2017 et les années suivantes ne soit entamé dans le cadre de la CP 13–16.

Vu les ressources limitées de la CP 13–16, le financement des transformations de la gare de triage Limmattal (RBL) pour le Gateway devra être retardé. Les investissements d'extension supplémentaires annoncés par les CFF comprennent par exemple un groupe convertisseur à Saint-Gall-Winkeln pour l'alimentation électrique en Suisse orientale en vue de l'aménagement de l'offre (part CP environ 72 millions de francs), une installation de garage à Oberwinterthur, pour augmenter la capacité de garage dans la zone Zurich/Winterthur (part CP environ 37 millions de francs), le croisement de Cheyres pour un aménagement de l'offre Fribourg-Yverdon (part CP environ 5 millions de francs), un débord à Chiasso SM pour remplacer celui de Mendrisio (FMV) (part CP environ 6 millions de francs), des bouches et des installations d'alimentation électrique sur l'ensemble du réseau (part CP environ 7 millions de francs) ainsi que des aménagements à Othmarsingen, Mägenwil et Muri pour un aménagement de l'offre dans le Freiamt (part CP environ 33 millions de francs).. Parmi les extensions supplémentaires, on compte par exemple Zofingen–Lenzburg, Wettingen/Otelfingen, Coppet–Founex ou Locarno–Cadenazzo.

La CP 11–12 et sa convention complémentaire allouent à CFF Infrastructure une contribution d'investissement de 2447 millions de francs au total pour les rénovations et extensions. Comme les CFF n'ont pas pu épuiser toutes les ressources à disposition en 2011 et 2012, on pourrait prévoir, en plus du désendettement dû aux investissements ordinaires nécessaires en 2007–2010 par rapport au groupe, un financement supplémentaire des extensions déjà commandées par la CP 11–12 en 2011 et 2012. Cela réduirait le besoin de financement pour l'achèvement de ces extensions à partir de 2013 et permettrait des investissements supplémentaires (rénovations et extensions).

1.4.4 Evolution des besoins de fonds par rapport à la CP 2011–2012

Le besoin d'indemnisation de CFF Infrastructure pour l'exploitation et le maintien en l'état de l'infrastructure, qui est de 1656 millions de francs par an sur 2013 à 2016, a diminué par rapport à la CP 2011–2012, qui affichait un besoin annuel moyen de 1721 millions de francs. Ceci est en partie à mettre sur le compte de l'adaptation du prix du sillon en 2013, laquelle se traduira pour CFF Infrastructure par une augmentation des revenus de près 200 millions de francs par an à compter de 2013, qui entraînera à son tour une baisse du besoin d'indemnisation. A l'inverse, il existera un besoin supplémentaire d'indemnisation en matière de maintien en l'état de l'infrastructure qui ne pourra être intégralement couvert par l'augmentation des

recettes ni réduit par les gains d'efficacité de CFF Infrastructure. D'autre part, la convention sur les prestations 2011–2012 a été avalisée par l'Assemblée fédérale sur la base d'un plafond de dépenses de 3322 millions de francs fixé par le Conseil fédéral, soit une moyenne de 1661 millions de francs par an. Du fait du relèvement de 140 millions de francs – à un total de 3462 millions de francs – du plafond de dépenses lié à la CP 2011–2012 par l'Assemblée fédérale, une convention complémentaire à la CP 2011–2012 a été signée entre le Conseil fédéral et les CFF pour régler l'emploi de ces 140 millions de francs supplémentaires.

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

Tableau 1

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
indemnités d'exploitation	446	450	480	470	510	505
contributions d'investissement	980	1012	1154	1054	1210	1237
total	1426	1462	1634	1524	1720	1742
plafond des dépenses		6046			3462	
	2013	2014	2015	2016		
indemnités d'exploitation	291	280	288	287		
contributions d'investissement	1258	1340	1407	1473		
total	1549	1620	1695	1760		
plafond des dépenses		6624				

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

1.4.5 Financement des prestations commandées

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

Tableau 2

Planification financière de la Confédération et financement des prestations commandées

(millions de francs)	2013	2014	2015	2016	2013-2016
Plafonds DETEC	1527	1548	1573	1598	6346
Augmentation Chambres féd.	-	-	-	-	-
Compensation RPLP	22	72	122	162	378
Total	1549	1620	1695	1760	6624

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

Le financement de ce besoin de fonds supplémentaires par une réduction des recettes annuelles du fonds FTP a déjà eu lieu dans le cadre de la CP entre la Confédération et les CFF 2011–2012. La poursuite de cette réduction sur la période de la CP 2013 à 2016 est déjà lancée du fait du modèle de financement envisagé, un fond d'infrastructure ferroviaire (FIF), conformément au projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) mis en consultation.

1.5 Conventions de prestations pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2013–2016

1.5.1 Poursuite du modèle de financement 2011–2012

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

- Poursuite de la convergence entre les instruments de financement des CdFP et ceux des CFF, avec cette fois un **crédit d'engagement quadriennal** en lieu et place du crédit d'engagement unique d'une durée de deux ans jusqu'ici en vigueur, ce qui garantit le versement aux CdFP de toutes les parts fédérales dans les contributions d'exploitation et d'investissement.
- Passage définitif au **financement par programme** et abandon du financement cantonal par objet. Les cantons devront donc se doter d'instruments financiers similaires pour couvrir leur part aux indemnités d'exploitation et contributions d'investissement.
- Conclusion de **conventions sur les prestations quadriennales (CPQ)** tripartites entre la Confédération, les cantons et CdFP concernés. Ces CPQ fixeront pour la période 2013 à 2016 et pour chaque CdFP les montants des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement ainsi que leur

répartition entre les commanditaires. Pour mémoire: les contributions d'investissement comprennent, d'une part, les contributions à fonds perdu pour compenser les charges d'amortissement et, d'autre part, les prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.

1.5.2 Convention sur les prestations 2013–2016 standard

L'adaptation intégrale des instruments de financement des chemins de fer privés à ceux des CFF décrite dans le message sur le financement de l'infrastructure 2011–2012²⁰ et prévue dès 2013 se concrétise, notamment par la conclusion de CPQ qui garantissent:

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

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

1.5.3 Coordination avec les cantons et les chemins de fer privés

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

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

²⁰ FF 2010 4495

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

Cette planification générale – particulièrement exigeante pour les CdFP – prévoit suffisamment de temps pour que les travaux de coordination entre la Confédération, les cantons et les CdFP puissent se dérouler dans les meilleures conditions parallèlement à la rédaction et durant la procédure de consultation du présent message. Ceci afin de permettre la signature de toutes les CPQ au cours du mois de janvier 2013 au plus tard.

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

1.5.4 Pilotage par objectifs

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

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

Pour la définition des valeurs-cibles, l'OFT tient bien entendu compte des données spécifiques aux entreprises (taille de l'entreprise, écartement des voies, topographie, disponibilité de données internes). La palette des indices a été établie compte tenu des expériences déjà faites (conventions d'objectifs 2011–2012) et dans le but de rendre possible une évolution permanente.

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

1.5.5 Besoin de fonds

La répartition définitive entre les CdFP n'étant connue avec certitude que courant décembre 2012, lorsque les différents crédits d'engagement des pouvoirs publics (Confédération et cantons) auront été arrêtés, les montants à charge des cantons et de la Confédération et les indications concernant les CdFP sont donnés à titre purement indicatif.

Indemnités d'exploitation

Les indemnités d'exploitation permettent de compenser, dans le compte d'exploitation du secteur Infrastructure, l'insuffisance de couverture prévue par le budget et la planification à moyen terme. Conformément aux estimations de l'OFT à partir des indications des CdFP, l'infrastructure des CdFP fera état d'un besoin d'indemnisation de 960 millions de francs au total pour les années 2013 à 2016.

En application des nouvelles clés découlant de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR; RS 742.101.2), sur cette somme, 686 millions (71.5 %) seront à la charge de la Confédération et 274 millions (28.5 %) à la charge des cantons.

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

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

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

Contributions d'investissement

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

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

Les projets d'investissement sont répartis en trois catégories:

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

Conformément aux estimations de l'OFT à partir des indications des CdFP, et déduction faite des contributions de tiers, les contributions d'investissement nécessaires pour les années 2013–2016 s'élèvent à 3296 millions de francs, dont la majeure partie sera affectée au maintien de la qualité des infrastructures et à l'amélioration technique des installations existantes.

Pour financer ces investissements et selon la nouvelle clé de répartition prévue par l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR), la Confédération devrait prendre en charge 2139 millions de francs et les cantons 1157 millions de francs. La moitié des contributions d'investissement irait aux quatre gestionnaires d'infrastructure BLS Netz SA, RhB, MGI et SOB.

Le tableau ci-après présente la répartition prévue, par CdFP, des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement des pouvoirs publics (parts fédérales et cantonales). Les montants définitifs ne seront connus avec certitude que lorsque toutes les CPQ auront été signées, c'est-à-dire courant janvier 2013.

Tableau 3

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

Chemins de fer privés: indemnités d'exploitation et contributions d'investissement de pouvoirs publics (Confédération et cantons)	CP 2013–2016 (en millions de francs, arrondi)	
	Total Confédération et cantons	Confédération
AB	88.7	59.9
ASm	121.7	63.9
BDWM	37.9	9.7
BLS	1'046.6	781.2
BLT	116.7	37.9
BOB	50.2	28.7
CJ	60.7	42.6
DB Netz	117.0	117.0
FART	11.1	4.3
FLP	9.0	3.2
FW	17.8	7.5
HBS	76.0	76.0
LEB	86.5	42.4
MBC	39.6	19.6
MGI	289.6	201.7
MOB	133.3	70.1
MVR	50.2	24.6
NSiCM	39.4	19.3
ÖBB	4.0	4.0
OeBB	4.0	1.4

RBS	144.3	78.8
RhB	660.7	561.7
SOB	247.8	108.3
ST	0.8	0.2
STB	16.5	9.4
Thurbo	32.0	13.5
TMR	81.1	54.3
TN	5.9	2.9
TPC	56.1	33.5
TPF	91.4	50.3
TRAVYS	92.5	45.5
TRN	22.1	11.0
VCh	4.0	2.0
WAB	27.0	15.1
WB	56.0	18.5
WSB	45.2	12.2
ZB	188.0	170.0
ZVV	64.8	13.0
MIB/ST/VHE	9.5	5.3
SSSF	10.0	4.7
Total	4'255.4	2'825.0

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

Tableau 4

Projets d'extension des chemins de fer privés

Chemins de fer privés: principaux projets d'extension	CP 2013–2016 (en millions de francs)			
	-2012	2013–2016	2017-	Total
AB: transformation gare St-Gall pour LD	-	11.6	0.6	12.2
BLS: aménagement Leissigen	-	23.0	-	25.2
BLS: tunnel de Rosshäusern part CP	-	64.0	12.4	76.4
BLT: doublement de la voie Ettingen-Flüh	1.2	26.8	-	28.0
HBS: raccordement Est	0.5	17.4	-	17.9
LEB croisement Etagnières	-	15.0	-	15.0
MGI: terminal marchandises Bockbart	15.7	8.1	-	23.8
MGI: croisement Staflerbord	-	9.7	0,3	10.0
MGI: croisement Calmot	-	0.2	12.3	12.5
RBS: doublement de la voie Zollikofen – Moosseedorf	-	39.1	-	39.1
RhB: croisement Davos Oberlaret	-	14.6	-	14.6

RhB: croisement & aménagement Station Poschiavo	0.6	19.1	10.0	29.7
RhB: double voie Klosters	2.0	12.1	-	14.1
RhB: double voie Klosters-Guggeli & Station 2. étape	-	8.0	8.0	16.0
RhB: croisement Reichenau-Trin	1.2	18.8	-	20.0
Thurbo: croisement Berg	-	3.0	10.0	13.0
zB: doublement de la voie Sarnen Industrie	-	30.0	-	30.0
zB: doublement de la voie Zollhaus	3.0	9.5	-	12.5

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

Tableau 5

Réfections de tunnels et de ponts des chemins de fer privés

Chemins de fer privés: réfections urgentes de tunnels et de ponts	CP 2013–2016 (en millions de francs)			
	-2012	2013–2016	2017-	Total
BLS : réfection tunnel de Weissenstein	-	14.5	-	22.0
BOB : contournement du tunnel de Buechi	0.8	21.2	-	22.0
MGI : réfection tunnel de la Furka	7.2	60.0	62.8	130.0
RhB: renouvellement total tunnel de l'Albula	6.4	98.5	155.1	260.0
RhB: renouvellement partiel tunnel de Giars	0.8	30.3	14.9	46.0
RhB: renouvellement partiel tunnel de Klosters	6,2	4,9	-	11.1
RhB: renouvellement partiel tunnel du Val Pila	0.1	6.7	3.4	10.2
SOB : réfection tunnel de Bruggwald	-	0.2	30.2	30.4

Besoin total

Pour la Confédération, les planifications à moyen terme des chemins de fer privés – planifications qui restent à vérifier dans le cadre des négociations de commande à venir – donnent lieu à un besoin de financement total de 2825 millions de francs pour les années 2013 à 2016 (686 millions d'indemnités d'exploitation et 2139 millions).

1.5.6 Financement

Compte tenu des mesures prévues par le plan de financement fédéral, de l'augmentation accordée par le Parlement pour la période 2011–2012 (+30 millions de francs par an) et des moyens supplémentaires du fonds FTP (+70 millions de francs par an), la Confédération disposerait de 2825 millions de francs pour financer l'infrastructure des CdFP sur la période 2013 à 2016.

Etant donné que quelques CdFP ont aussi besoin de davantage de fonds pour maintenir la qualité de l'infrastructure, le Conseil fédéral demande – sur la base d'une estimation de l'OFT – un crédit d'engagement de 2825 millions de francs pour

l'infrastructure des chemins de fer privés (en moyenne +67 millions par an par rapport à la CP 2011–2012).

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

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

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

Tableau 6

Extensions des chemins de fer privés

Chemins de fer privés: extensions non financées	CP 2013–2016 (en millions de francs)			
	-2012	2013–2016	2017-	Total
BLS: double voie Frischingweg – Kehrsatz	-	16.1	29.3	45.4
BLS: croisement Hüswil	-	26.6	2.3	29.9
MGI: gare de marchandises Zermatt	0.2	10.3	-	10.5
RBS: évitement Boll-Sinningen	-	30.0	-	30.0
RhB: concept d'offre Retica 30	-	10.8	-	10.8
TPC: AOMC modification tracé	-	30.0	-	30.0

1.5.7 Comparaison besoin de fonds – ressources disponibles

Les négociations proprement dites relatives aux conventions de prestations pour 2013–2016 sont actuellement en cours avec les entreprises et les cantons. Il subsiste encore une légère différence entre ledit besoin de fonds et les moyens financiers dont disposent la Confédération et les cantons.

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

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

A l'inverse, il était évident qu'il ne serait possible de financer que partiellement d'autres investissements d'extension, projets d'assainissement de tunnels ou de gares, et qu'il faudrait donc les repousser. En augmentant le crédit d'engagement de

385 millions de francs par rapport au plan financier, la Confédération met près de 100 millions de francs de plus par année à disposition de l'infrastructure des chemins de fer privés (par rapport aux années 2011–2012), sous-entendu que les cantons puissent également assurer leur part du financement.

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

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

Tableau 7

Evolution des contributions fédérales aux chemins de fer privés

En millions de francs

2007-2012	Crédit-cadre 2007-2010						Crédit d'engagement 2011-2012					
	Facture 2009			Facture 2010			Budget 2011			Plan financier 2012		
	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total
Contributions d'exploitat	192	70	262	193	69	262	184	71	255	192	72	264
Contributions d'investiss	438	168	606	434	162	596	454	204	658	449	214	663
- dont amortissements	220	71	291	280	76	356	263	80	343	272	87	359
- dont prêts	218	97	315	154	86	240	191	124	315	177	127	304
Total	630	238	868	627	231	858	638	275	913	641	286	927

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

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

Conf. 2011: y c. supplément II

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

2013-2016	Crédit d'engagement 2013-2016											
	Plan financier 2013			Plan financier 2014			Plan financier 2015			Plan financier 2016		
	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total	Conf.	Cant.	Total
Contrib. d'exploitation	171	68	239	171	68	239	172	69	241	172	69	241
Contrib. d'invest.	540	286	826	512	286	798	565	300	865	522	285	807
- dont amortissements	285	91	376	299	95	394	313	99	412	328	103	431
- dont prêts	255	195	450	213	191	404	252	201	453	194	182	376
Total	711	354	1'065	683	354	1'037	737	369	1'106	694	354	1'048

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

1.6 Consultation des cantons

Aux termes de l'art. 8, al. 1, LCFF, il y a lieu de consulter les cantons lors de l'élaboration de la convention sur les prestations avec les CFF. Sur la foi de l'art. 13

OCFIF, l'OFT supervise le processus de controlling pour ce qui est du financement des infrastructures et implique les cantons concernés pour ce qui est des lignes commandées en commun en leur donnant un délai approprié.

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

Pour des raisons d'efficacité et afin d'améliorer la coordination entre la Confédération et les cantons, une consultation confédérale s'est tenue le 29 novembre 2011.

1.6.1 Résultat de la consultation

....

2 Commentaires des arrêtés fédéraux

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

Art. 1

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

Art. 2

L'art. 8, al. 2 LCFF prévoit que les CFF sont tenus de présenter au Parlement un rapport sur la convention de prestations en cours. Le rapport relatif à l'année 2011 de la convention sur les objectifs 2011–2012 est ajouté au présent message en tant que pièce jointe.

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

Art. 1

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

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

Art. 1

¹ L'arrêté permet d'ouvrir un crédit d'engagement servant à indemniser les prestations commandées aux entreprises concessionnaires de chemin de fer (à l'exception des CFF) dans la CP 13–16. La répartition des moyens financiers sur les différentes années sur lesquelles portent la CP et les différentes rubriques de paiement du Compte financier y afférentes sont votées chaque année par le Parlement dans le cadre du budget.

3 Conséquences

3.1 Conséquences pour la Confédération

Conséquences financières

Conformément au plan de financement arrêté le 18 août 2010, 8778 millions de francs étaient prévus au titre des années 2013 à 2016 pour financer l'exploitation et le maintien en état des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés. Compte tenu du relèvement de 30 millions par an accordé en décembre 2010 par les Chambres fédérales pour les infrastructures des chemins de fer privés, le montant total s'élève désormais à 8898 millions de francs, dont 6346 millions pour CFF Infrastructure et 2552 millions pour les infrastructures des chemins de fer privés.

Conformément à la décision du Conseil fédéral relative au point de la situation budgétaire en vue du budget prévisionnel 2012 et du plan financier 2013–2015 de la législature, il est exclu que des besoins supplémentaires ne grèvent davantage les finances fédérales. Les relèvements proposés du plafond de dépenses pour CFF Infrastructure et du crédit d'engagement pour les infrastructures des chemins de fer privés destiné à financer le besoin supplémentaire de fonds dans le compte financier de la Confédération doivent être compensés par une réduction correspondante de l'abondement du fonds FTP. Cette réduction de l'abondement se chiffre à 650 millions de francs pour les années 2013 à 2016.

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

Conséquences sur le personnel

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

3.2 Conséquences pour les cantons et les communes

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

Pour les cantons ayant accepté de contribuer à la réalisation d'investissements d'extension sur les lignes des CFF, il découlera toutefois une dépense financière correspondante.

3.3 Conséquences pour l'économie

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

3.4 Conséquences sur la politique régionale

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

3.5 Autres conséquences

Le plafond de dépenses lié à la CP CFF et le financement de l'infrastructure des CdFP créent les conditions d'une mise à disposition d'offres efficaces en matière de trafic voyageurs et marchandises sur le réseau ferré suisse. Ils permettent ainsi de conserver la valeur et l'efficacité de l'infrastructure ferroviaire du pays. Le financement de l'infrastructure ferroviaire constitue la base du service public universel en matière de transport ferré. Il est incontournable pour mener à bien l'objectif de transfert modal en matière de trafic transalpin de marchandises.

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

4 Programme de la législature

Le projet est annoncé dans le message du XXXX sur le programme de la législature 2011 à 2015²¹.

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois

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

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

Contrairement à la convention avec les CFF, les conventions sur les prestations passées avec les chemins de fer privés ne sont pas soumises à l'approbation du Parlement mais signées par l'Office fédéral des transports. Selon la loi sur les finances de la Confédération²², l'administration fédérale n'est habilitée à s'engager au-delà des crédits décidés (pour 2011) que si un crédit d'engagement couvre ces dépenses additionnelles (cf. art. 21, al. 1, LFC).

5.2 Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse

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

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

5.3 Forme de l'acte à adopter

L'approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2013 à 2016, l'autorisation du plafond de dépenses pour CFF Infrastructure 2013 à

²¹ FF 2012 ...

²² Loi du 7 octobre 2005 sur les finances (LFC); RS 611.0

2016 et l'ouverture du crédit d'engagement pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2013 à 2016 prennent la forme d'arrêtés fédéraux simples (art. 8, al. 2 LCFF en relation avec les art. 25, al. 1 et 2, et 29, al. 1 de la loi sur le Parlement – LParl²³).

5.4 Assujettissement au frein aux dépenses

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

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

5.5 Respect des principes de la loi sur les subventions

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

Importance de la subvention pour 'atteindre les objectifs visés

Comme indiqué au chiffre 1.2, avoir une infrastructure ferroviaire performante constitue un avantage important pour la Suisse. Elle permet de maîtriser de manière efficace et écologique la croissance du transport des voyageurs et des marchandises. Etant donné que les conditions-cadre ne permettent pas d'appliquer des prix couvrant les coûts pour l'utilisation de ladite infrastructure, les objectifs de la Suisse en matière de politique des transports, notamment l'objectif de transfert modal pour ce qui est du transport de marchandises transalpin, qui est ancré dans la Constitution fédérale, ne peuvent être atteints qu'à l'aide de subventions versées aux entreprises d'infrastructure ferroviaire. Le chiffre 1.2 décrit également le fonctionnement détaillé de ce subventionnement.

Pilotage matériel et financier

Le pilotage repose sur un cycle régulateur du controlling, sur des objectifs quantitatifs et sur le contrôle régulier de la réalisation des objectifs. Le processus de pilotage financier par la Confédération est présenté en détail au chiffre 1.2.3. La base juridique ad hoc est l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure (OCFIF, RS 742.120).

²³ Loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement (LParl); RS 171.10

Procédure d'octroi des contributions

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

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

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2013 à 2016

Modèle de convention sur les prestations entre la Confédération suisse, le/les canton(s) de [...] et le gestionnaire de l'infrastructure [XXX SA] pour les années 2013 à 2016

