



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et  
de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Septembre 2015

---

# Adaptations d'ordonnances dans le cadre de FAIF

## Commentaires des dispositions

---

Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001





Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

## Table des matières

1.	Point de la situation .....	3
2.	Commentaires de certaines dispositions .....	6
2.1	Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV) 745.16 / Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR) 742.101.2.....	6
2.2	Modifications de l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF) 742.120 – nouvelle ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF).....	8



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

## 1. Point de la situation

Le 9 février 2014, les électeurs suisses ont adopté par 62 % des voix le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF (FF [2012 1371](#)). Il est prévu que le Conseil fédéral mette en vigueur les adaptations d'ordonnances le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la donne a donc changé:

- Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) servira à financer l'exploitation et l'entretien ainsi que le futur aménagement.
- Les mesures d'aménagement seront décidées tous les quatre à huit ans par le Parlement, sous forme d'étapes d'aménagement.

FAIF forme un tout cohérent: dans la partie Aménagement, les rails de la future offre sont posés. Des mesures concrètes sont arrêtées pour l'étape d'aménagement 2025. Elles offriront de meilleures liaisons aux clients des TP et élimineront des engorgements.

Dans la partie Financement, un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pose le financement sur une base solide et porteuse d'avenir: les ressources actuelles sont réunies en un seul fonds, et grâce à des participations supplémentaires de tous les acteurs (Confédération, cantons, entreprises ferroviaires, navetteurs et clients des TP), il est assuré que les dépenses seront financées durablement.

Puisque les cantons verseront 500 millions de francs par an au FIF pour financer les coûts infrastructurels – les détails seront réglés dans le cadre de ces adaptations d'ordonnances – une grande partie de l'actuelle ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR; RS 742.101.2) est caduque, car la participation cantonale à l'infrastructure ne fait plus partie de ladite ordonnance. La Confédération propose que la partie de l'OPCTR qui contient la participation cantonale à l'indemnisation des offres du transport régional de voyageurs (TRV) commandées conjointement passe désormais dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV; RS 745.16). L'actuelle OPCTR est par conséquent abrogée.

Le FIF permet une planification à long terme des ressources affectées à l'exploitation, au maintien de la qualité des infrastructures et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y compris les mandats de recherche que ce dernier implique. À l'aide de cette planification à long terme et permanente, tout le processus a été précisé au niveau de l'ordonnance selon la structure d'un processus de controlling.

L'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF) est basée sur l'actuelle ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF; RS 742.120). L'OCPF est dotée d'une nouvelle structure:



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- Dispositions générales (section 1)
- Concessions (section 2)
- Planification du maintien de la qualité des infrastructures (section 3)
- Planification de l'aménagement (section 4)
- Principes de financement (section 5)
- Financement de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures (section 6)
- Financement de l'aménagement (section 7)
- Investissements dans les installations de transport à câbles (section 8)
- Dégâts dus aux phénomènes naturels (section 9)
- Mandats de recherche (section 10)
- Dispositions finales (section 11)

Les dispositions qui ne sont pas directement concernées par FAIF ont été laissées en l'état pour l'essentiel, bien que d'autres adaptations auraient été envisageables. Mais celles-ci seront à nouveau nécessaires de toute façon dans un avenir proche, à la suite d'autres projets de loi. À noter que l'adaptation de l'ordonnance en modifie considérablement la structure. Les dispositions actuelles figurent désormais à d'autres numéros d'article.

La partie Planification de l'aménagement contient non seulement les nouveaux processus de planification dans le cadre de FAIF, mais aussi une « place réservée » pour les nouveaux instruments que sont la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et le plan d'utilisation du réseau (PLUR) qui font partie du projet de loi « Révision totale de la loi sur le transport de marchandises; stratégie globale de promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire » ([FF 2014 3687](#)). Ce projet est actuellement au stade des délibérations parlementaires. STUR et PLUR sont de nouveaux instruments qui régissent à long terme l'utilisation de tronçons ferroviaires (art. 9b nLCdF). Il s'agit de deux instruments fondamentaux pour la nouvelle planification dans le cadre de FAIF. Vous serez également consultés officiellement en temps utile sur cette question.

Le message et les bases légales de FAIF sont publiés à l'adresse de classement suivante et forment le socle des adaptations d'ordonnances :



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

→ [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Thèmes → Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire  
(FAIF)

[www.ofc.admin.ch/faif](http://www.ofc.admin.ch/faif)



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

## **2. Commentaires de certaines dispositions**

### **2.1 Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV) 745.16 / Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR) 742.101.2**

Les bases de calcul des participations cantonales au transport régional des voyageurs ainsi qu'à l'infrastructure faisaient jusqu'ici l'objet d'une ordonnance spéciale, l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR). La suppression de la participation directe des cantons au financement de l'infrastructure des chemins de fer rend caduque l'OPCTR, à quelques dispositions près qui sont transférées dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV), voir section 10, intitulée « Parts cantonales et fédérales dans les indemnités ».

Aux termes de l'art. 30 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1), les parts des cantons sont fixées au moins tous les quatre ans. Les conditions structurelles des cantons doivent être prises en compte dans le calcul.

Actuellement, le calcul des parts cantonales tient compte de la densité de population et de la longueur du réseau des chemins de fer privés. FAIF ne changera pas la méthode de calcul en principe. Or comme désormais les infrastructures des chemins de fer privés seront financées par la Confédération, il n'est plus justifié de prendre en compte la longueur de leur réseau dans le calcul des parts cantonales en TRV. Le coefficient correspondant est donc remis à zéro dans le calcul. On pourra revoir en profondeur la méthode de calcul des parts cantonales en TRV lors de la révision de la procédure de commande. C'est pourquoi il est renoncé ici à introduire des paramètres additionnels à la densité de population.

D'autres adaptations mineures sont effectuées.

#### *Art. 1 Objet*

Du fait de l'intégration des dispositions de l'OPCTR dans l'OITRV, l'article est complété par la fixation des parts des cantons.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

*Art. 2 Bénéficiaires des indemnités et art. 6*

Les art. 2 et 6 donnent désormais la possibilité de verser des indemnités non seulement sur la base de concessions ou de conventions internationales mais aussi d'autorisations. Ce complément est nécessaire, car il n'y aura plus désormais de concessions territoriales sur les lacs, de sorte que des autorisations seront octroyées (selon l'art. 8 LTV) pour des liaisons purement transfrontalières. Il n'y aura pas d'effets secondaires sur d'autres transports que les lignes transfrontalières déjà commandées, notamment pas sur les nombreuses lignes d'autocars transfrontalières car, dans la plupart des cas, il ne s'agit pas de TRV.

*Art. 14 Objectifs financiers*

Adaptation due à l'introduction du plafond des dépenses quadriennal en TRV.

*Art. 19 Investissements*

Formulation analogue à celle de l'art. 15 OCPF.

*Art. 29a Calcul de la clé de répartition intercantonale*

Repris de l'art. 7 OPCTR pour le TRV sans changement matériel.

*Art. 29b Calcul des participations cantonales*

Principes de fixation de la participation cantonale; le calcul exact se trouve à l'annexe 1, les résultats (parts cantonales) à l'annexe 2.

*Art. 29c Variation maximale annuelle de la part fédérale*

Repris de l'art. 4 OPCTR.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

## **2.2 Modifications de l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF) 742.120 – nouvelle ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)**

### **Section 1: Dispositions générales**

#### *Art. 1 Objet*

L'ordonnance se réfère à la loi sur les chemins de fer (LCdF) révisée par FAIF. Son objet est décrit ici, conformément à l'art. 1 OCFIF.

L'art. 49 LCdF constitue la base du financement de l'infrastructure, il en indique les sources. De plus, l'art. 49, al. 3, indique les infrastructures pour lesquelles aucune prestation fédérale ne doit être versée. Il n'y a donc pas lieu d'expliquer davantage la teneur de cet article.

*Séparation du transport et de l'infrastructure: art. 2 : portée de la séparation ; art. 3 : comptes par secteurs ; art. 4 : dérogation à l'obligation de séparer les comptes*

Les art. 2 à 4 sont repris de l'OCFIF (art. 9, 10 et 11). Il y est désormais question en principe de gestionnaire d'infrastructure au lieu d'entreprises concessionnaires. En vertu de l'art. 3, al. 1, l'Office fédéral des transports (OFT) peut contraindre les gestionnaires d'infrastructure à structurer le secteur Infrastructure par nœuds.

*Art. 5 Délimitation entre les secteurs d'investissement Maintenance de la qualité des infrastructures et Aménagement*

Une nouveauté essentielle de la législation réside dans la création de processus de planification et de financement distincts pour le maintien de la qualité des infrastructures et pour l'aménagement. Notamment, la planification du maintien de la qualité des infrastructures est liée aux conventions de prestations et ce processus ne comporte pas de projets d'aménagement, si petits soient-ils. Seules exceptions : les art. 48f, al. 2, et 51, al. 2, LCdF, mais ils ne sont applicables qu'après l'achèvement du processus de planification.





Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Le maintien de la qualité des infrastructures englobe l'entretien, le renouvellement et la modernisation des installations ainsi que leur adaptation aux besoins, à condition que ces opérations ne soient pas dues à des aménagements de l'offre. Ces adaptations liées au maintien de la qualité des infrastructures peuvent inclure, par exemple, des modifications des quais (longueur, largeur, accès) dans les gares mineures du fait de l'augmentation de la demande, des diagonales d'échange additionnelles afin d'augmenter la stabilité de l'horaire ou de permettre des travaux d'entretien, ou encore la mise à disposition de voies destinées aux véhicules de construction et d'entretien. Dans le domaine de l'alimentation électrique et des systèmes d'information et de communication, les adaptations ne peuvent que rarement être mises en relation avec un aménagement précis, il s'agit plutôt d'aménagements dus aux exigences accrues de manière générale, donc d'adaptations aux *exigences du trafic* conformément à l'art. 51, al. 3, LCdF.

L'essentiel de l'aménagement consiste en améliorations de l'offre sous forme d'étoffements de l'horaire (davantage de trains-kilomètres) et de réductions de temps de parcours (augmentation de la vitesse, rectifications de tronçons).

En général, l'aménagement comprendra aussi les adaptations importantes des grandes gares aux exigences du flux des personnes, même sans augmentation simultanée du nombre de trains. Ces adaptations incluent également l'extension des passages inférieurs pour piétons ou l'agrandissement des surfaces des quais. La définition des grandes gares est donc aussi fonction du nombre de voyageurs. Dans l'optique actuelle, il est judicieux de placer la limite à 20 000 voyageurs par jour à l'horizon de planification (2030). Ces gares font l'objet d'une liste annexée à l'ordonnance. Cette liste pourra être adaptée au besoin. Les grandes gares peuvent aussi faire l'objet d'investissements mineurs dans le domaine des zones d'accueil du public. Afin qu'il ne soit pas nécessaire de conclure des conventions de mise en œuvre pour chacune de ces mesures, une limite inférieure des investissements est fixée (10 millions de francs)

#### *Art. 6 Pilotage (processus de controlling)*

Ce nouvel article décrit les grandes lignes du procédé de pilotage de l'ensemble du processus de commande et de financement de l'exploitation, du maintien de la qualité des infrastructures ferroviaires et de leur aménagement. Il remplace donc l'art. 13 OCFIF, intitulé « Processus de controlling ». La Confédération prend en charge l'essentiel du financement de l'infrastructure ferroviaire. C'est pourquoi l'OFT coordonnera ce processus. Les cantons participent à la planification (voir section 4 de l'OCPF). La notion de « controlling » s'entend au sens de maîtrise, régulation, pilotage et réglementation de processus et comprend donc beaucoup plus que le simple contrôle. Afin d'exclure toute équivoque et tout malentendu, le terme est remplacé par le plus compréhensible « processus de pilotage ». L'al. 2 explique en général les différentes phases du processus: planification, mise en œuvre, vérification (suivi) et mesures. Ces phases sont expliquées plus en détail aux sections 3 à 10 de l'OCPF. Le processus de pilotage est un cycle régulateur, c'est-à-dire que les



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

éventuelles mesures sont prises en compte à la prochaine planification. L'OFT fixera les délais des phases. Les services responsables de la planification sont définis aux art. 13 et 15.

Les dispositions sur le financement ne s'adressent pas exclusivement aux gestionnaires d'infrastructure : l'art. 48e LCdF prévoit que les *sociétés de construction* peuvent également jouer le même rôle.

#### *Art. 7 Documents publics*

Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont éminemment d'intérêt public. C'est pourquoi l'ordonnance définit quels documents sont publics d'office et lesquels l'OFT peut publier. Les conventions de prestations, les rapports sur l'état du réseau et les plans d'investissement sont rédigés (ou doivent être rédigés) de sorte qu'ils ne contiennent ni secrets de fabrication ni secrets professionnels. Il faudra aussi veiller à ce que les autres documents ne divulguent pas de telles informations. Comme les dispositions fédérales sur la transparence sont réservées de toute manière, il n'est pas nécessaire de le mentionner dans l'ordonnance.

### **Section 2 : Concessions**

Ce chapitre correspond en principe à la section 3 de l'OCFIF, Concession (nouveaux art. 8 à 12; anc. 3 à 8).

L'art. 3 OCFIF n'a pas été repris dans l'OCPF car son contenu est déjà intégré au niveau de la loi. La compétence de l'OFT de définir les documents requis en vue du renouvellement, de la modification ou du transfert de concessions (art. 8, al. 3) a pour but de permettre des simplifications par rapport aux documents énumérés à l'al. 2.

L'art. 12 (Statistiques) est complété par l'al. 4. Celui-ci s'impose du fait de l'introduction de la fonction de détenteur de véhicule (art. 17a LCdF). Ce dernier ne doit ni être une entreprise de transport ferroviaire ni un gestionnaire d'infrastructure ; sa fonction peut se limiter à celle de détenteur. Une de ses tâches essentielles consiste cependant à veiller à l'entretien ordinaire des véhicules, soit par ses propres moyens soit en nommant un responsable (Entity in Charge of Maintenance [ECM]). A cet effet, le détenteur doit avoir accès aux données relatives à la circulation de ses véhicules. La nouvelle disposition investit ainsi le détenteur du droit de consulter les données qui le concernent. Les gestionnaires d'infrastructure consignent notamment les prestations kilométriques des différents véhicules.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

### **Section 3 : Planification du maintien de la qualité des infrastructures**

#### *Art. 13 Maintien de la qualité de l'infrastructure*

La planification proprement dite du maintien de la qualité des infrastructures incombe en principe au gestionnaire d'infrastructure, qui assure également l'harmonisation entre les mesures d'une étape d'aménagement et les projets du maintien de la qualité des infrastructures conformément aux prescriptions de l'OFT. Le maintien de la qualité des infrastructures au sens large comprend non seulement les mesures de construction et d'entretien, mais aussi les adaptations, les changements d'affectation et le démantèlement d'installations.

#### *Art. 14 Examen d'offres de rechange*

Cet article correspond en principe à l'ancien art. 19a OCFIF. Dans les cas où le rapport coûts-utilité est particulièrement désavantageux, il faut envisager des alternatives aux investissements dans le maintien de la qualité des infrastructures. La souplesse d'interprétation de la notion d'investissement « majeur » est intentionnelle. Il s'agit d'inclure non seulement les coûts d'investissement élevés dans l'absolu (plus de 100 millions de francs), mais aussi les cas qui impliquent le renouvellement d'une grande partie des installations d'un tronçon. Pour les projets d'infrastructure, le degré de couverture des frais n'est pas le seul élément important ; le montant absolu de l'investissement et sa relation avec le volume de transport effectif jouent également un rôle essentiel. En ce qui concerne les effets, la notion de « qualité de la desserte en transport de voyageurs et de marchandises » doit être comprise au sens très large. Cela inclut la desserte appropriée de certaines parties du pays et de centres touristiques.

### **Section 4: Planification de l'aménagement**

FAIF fixe les points d'angle de la planification de l'infrastructure ferroviaire dans la LCdF. Il s'agit entre autres des objectifs en transport de voyageurs et de marchandises, de l'aménagement progressif dans le cadre d'un programme de développement stratégique et des compétences des participants. La LCdF délègue à l'OFT la compétence d'élaborer la planification et la coordination entre les acteurs.

#### *Art. 15 Principes de planification*

L'OFT définit et gère le processus de planification et coordonne les participations. Il fixe les principes de planification et dresse une analyse des besoins (basée sur l'étape d'aménagement précédente)



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

pour l'année de planification qui sert de base aux projets d'offre axés sur la demande. Il informe également les entreprises et unités administratives participantes des conditions-cadre, des principes de planification et des délais. Les participants peuvent se prononcer sur les conditions-cadre. L'OFT statue sur les propositions de modifications.

L'année de planification se définit à partir de l'horizon visé par l'étape d'aménagement : c'est une hypothèse de planification sous forme de date globale de mise en exploitation des mesures infrastructurelles décidées dans une étape d'aménagement. En fait, il faut s'attendre à ce que la réalisation de l'étape d'aménagement prenne la forme d'une mise en exploitation échelonnée, ce qui place l'horizon de planification décrit ici dans la notion d'année de planification.

L'analyse des besoins est basée entre autres sur les prévisions du trafic, les réflexions sur la capacité des véhicules et les régimes d'exploitation. Mais elle peut aussi intégrer d'autres besoins de l'aménagement du réseau ferroviaire (par ex. stabilité accrue, aménagement d'installations d'accueil etc.).

#### *Art. 16 Déroulement de la planification*

Les projets d'offre du trafic régional et du trafic grandes lignes et marchandises national sont élaborés à partir des conditions-cadre. Ils servent à déterminer les mesures infrastructurelles (« planification de l'infrastructure basée sur l'offre »). Un projet d'offre est un ensemble de prestations qui définit l'offre de services de transport souhaitée pour une région ou pour un système de transports.

L'OFT peut charger les entreprises ferroviaires concernées ou des tiers d'élaborer les projets d'offre relatifs au trafic grandes lignes national.

En transport de marchandises, le projet d'offre est conçu à partir des prévisions de la demande et du développement, prévu et concerté avec les intervenants de la branche, des installations dédiées au transport de marchandises (gares de triage, installations de transbordement du transport combiné, débords etc.). Ces développements trouveront place dans la « Conception relative au transport ferroviaire de marchandises » que propose le Conseil fédéral dans le cadre de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises. Les intervenants de la branche délèguent des représentants au « groupe de suivi Transport de marchandises » afin d'harmoniser les projets d'offre. Le projet d'offre porte essentiellement sur le nombre et sur la qualité des sillons du transport de marchandises. De plus, les membres du groupe de suivi Transport de marchandises peuvent s'exprimer sur les planifications en transport de voyageurs.

Les régions de planification sont chargées d'élaborer les conceptions du transport régional des voyageurs et des marchandises à l'attention de l'OFT, de les harmoniser et de les prioriser. Elles représentent les intérêts de la région dans le cadre de consultations, que ce soit pour le trafic grandes



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

lignes ou lors de l'élaboration de la « Conception relative au transport ferroviaire de marchandises » proposée.

L'OFT décide quels projets d'offre les gestionnaires d'infrastructure traiteront dans le processus de planification et d'évaluation, basé sur des « modules » qui décrivent les offres pour une zone de planification définie, avec l'infrastructure requise. Ces modules peuvent avoir plusieurs variantes, être comparés entre eux dans la suite du processus d'évaluation puis priorisés.

L'OFT examine le résultat de cette planification. Les modules sont ensuite optimisés si possible avec le concours des participants à la planification, puis évalués, priorisés et classés par degrés d'urgence. Les projets d'offre et les modules infrastructurels du premier degré d'urgence sont choisis à l'aide de critères de sélection (cadre financier, effet supramodal, effet de réseau etc.) et réunis dans une conception globale.

Une étape d'aménagement englobe donc les mesures nécessaires à une conception globale à l'horizon visé. Le Parlement arrête les mesures d'une étape d'aménagement et prend connaissance de l'utilisation du réseau que cette étape permet de réaliser (sous forme de projets d'offre compatibles). L'OFT convient de la mise en œuvre des mesures avec les entreprises ferroviaires.

#### *Art. 17 Modification de mesures*

Il est possible dans certains cas de demander l'adaptation d'une étape d'aménagement déjà adoptée par l'Assemblée fédérale. Cet article énonce les conditions à remplir. Les adaptations peuvent être dues à des mesures d'infrastructure qui s'avèrent superflues pour certains projets d'offre, à des mesures de substitution qui permettent de réaliser le projet d'offre ou à un changement du calendrier des mesures qui s'avère approprié.

#### *Art. 18 Rapport sur la prochaine étape d'aménagement*

Le rapport (message) à l'Assemblée fédérale se subdivise en quatre parties : premièrement, toutes les indications nécessaires à une nouvelle étape d'aménagement et à la conception globale qui la sous-tend (offre, infrastructure et matériel roulant); deuxièmement, les principes de planification qui président à l'élaboration; troisièmement, les chiffres de l'évolution des trois secteurs des transports qui servent aux planifications; quatrièmement, une liste complète des mesures infrastructurelles à mettre en œuvre dans le cadre de l'étape d'aménagement, y compris leur utilité, leurs coûts d'investissement et d'exploitation ainsi que leurs coûts subséquents.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

En règle générale, ce rapport doit être rédigé tous les quatre ans en coordination avec les autres processus de planification de la Confédération. Mais il n'est pas obligatoire qu'une nouvelle étape d'aménagement soit définie tous les quatre ans.

#### *Art. 19 Force obligatoire de l'utilisation du réseau définie*

Le caractère obligatoire de l'utilisation du réseau par les différents types de transport doit être imposé et assuré par la stratégie d'utilisation du réseau après que l'Assemblée fédérale a adopté une nouvelle étape d'aménagement. Ces dispositions seront précisées dans le cadre d'une nouvelle législation (LTM). Il faudra par conséquent compléter l'art. 19 afin de concrétiser la marche à suivre. Ainsi, cette disposition sert de « place réservée » aux instruments Stratégie d'utilisation du réseau STUR et Plan d'utilisation du réseau PLUR. Les dispositions seront complétées après la promulgation de la base légale correspondante.

### **Section 5: Principes de financement**

#### *Art. 20 Objet du financement*

Ce nouvel article découle de l'art. 14 OCFIF. Conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF, la construction, l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure peuvent continuer d'être indemnisés et subventionnés par la Confédération. Ces aides financières incluent désormais les véhicules nécessaires à l'exploitation et au maintien de la qualité des infrastructures. Pour les investissements dans des constructions, des immeubles, des installations, des équipements ou des véhicules à usage mixte, on peut choisir le mode de financement, à condition qu'il soit convenu à l'avance. Si l'investissement intégral est financé par des capitaux étrangers rémunérés, les frais de capitaux donnent droit à l'indemnisation au pro rata. A l'inverse, si l'investissement est financé uniquement par des prêts conditionnellement remboursables, l'entreprise doit veiller, conformément à l'art. 64, al. 2, LCdF, à ce que la part des coûts complets soit payée ou comptabilisée. L'attribution à l'un ou l'autre type de financement est fonction de l'utilisation principale (principe de primauté).

#### *Art. 21 Instruments de financement*

En adéquation avec les dispositions légales correspondantes (art. 48<sup>f</sup> et 51 LCdF), l'article énumère les formes de convention possibles:



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- conventions de prestations quadriennales pour l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures et
- conventions de mise en œuvre de projets d'aménagement, liées à un objet mais sans limitation temporelle.

#### *Art. 22 Tronçons de desserte capillaire*

Le nouvel art. 49 LCdF dispose que les tronçons destinés à la desserte capillaire sont exclus des prestations financières du FIF. Cette disposition requiert d'être précisée. La LTV et l'OITRV définissent ce qu'il faut considérer comme desserte capillaire (trafic local), mais elles ne précisent pas les dispositions applicables aux infrastructures servant aux offres de divers caractères. Par rapport à la formulation actuelle de l'art. 49 LCdF (les lignes servant exclusivement au trafic local ou touristique sont exclues des prestations fédérales), le mot « exclusivement » a été supprimé. Il suffit donc qu'une infrastructure serve essentiellement ou principalement à la desserte capillaire, ce qui se constate à l'aide de deux critères :

- la constellation des offres sur un tronçon : on parlera de desserte essentiellement capillaire si la minorité des courses sont attribuées au TRV (par ex. à Berne les lignes de tram 6, 7 et 8, dont seule la ligne 6 est considérée comme TRV) ;
- la fonction de desserte de base d'un tronçon : si tous les arrêts se trouvent dans des localités déjà desservies par un autre tronçon (par ex. nouveau Limmattalbahnhof), le tronçon ne sert visiblement pas à la desserte de base mais essentiellement à la desserte capillaire.

#### *Art. 23 Cofinancement par les cantons*

Les cantons se sont déjà prononcés lors d'une consultation préalable sur les principes énoncés dans cet article. Ils ont confirmé dans une large mesure les orientations proposées.

L'al. 1 souligne à nouveau clairement ce qui figure déjà à l'art. 57 LCdF : les voyageurs-kilomètres et les trains-kilomètres commandés conjointement sont pris en compte par moitiés dans la pondération des éléments de calcul « voyageurs-kilomètres » et « trains-kilomètres » en TRV. Lors de la consultation préalable, cette prise en compte par moitiés avait été controversée. D'une part, dans l'optique de la réduction de leur propre contribution cantonale, les cantons pondéreraient plus ou moins les trains-kilomètres ou les voyageurs-kilomètres suivant le taux d'utilisation des trains. D'autre part, et dans le même but, ils souhaitaient de nouveaux critères (par ex. la population ou les standards de lignes). Si le législateur avait voulu une pondération de ces deux éléments autre que par moitiés, il l'aurait déjà inscrite à l'art. 57 LCdF. La précision proposée établit donc clairement le calcul par moitiés dans cet article et accroît la sécurité du droit.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

L'al. 2 dispose que l'OFT publie une fois par an, fin février, les montants des versements cantonaux qui résultent du calcul pour l'année de contribution suivante. Ainsi, les cantons peuvent inscrire à temps leur versement au FIF dans les budgets cantonaux. Comme le calcul s'effectue avant les commandes du TRV pour l'année de contribution, il doit se baser sur les données prévisionnelles des conventions d'offre conclues conformément à l'art. 31a LTV pour l'année précédente. Par conséquent, la part cantonale 2016 est calculée sur l'offre de transport commandée de 2014 et la part cantonale 2017 sur celle de 2015.

En accord avec l'Administration fédérale des finances, l'al. 3 prescrit que les versements cantonaux sont payés sur les comptes courants usuels de la Banque nationale. En effet, il s'agit pour les cantons d'une dépense à affectation obligatoire selon la base légale (art. 57 LCdF).

#### *Art. 24 Plan d'investissement*

Ce nouvel article est valable en général pour le maintien de la qualité des infrastructures et pour l'aménagement. La soumission d'un plan d'investissement mis à jour une fois par an garantit une planification permanente. Le plan d'investissement doit être concerté avec les entreprises de transport ferroviaire. Il contient tous les projets de renouvellement et d'aménagement des gestionnaires d'infrastructure, indépendamment du financement. Les coûts des projets doivent être répartis dans la mesure du possible sur les groupes d'installations normés, de sorte qu'une comparaison avec le rapport sur l'état du réseau (art. 31, al. 2, OCPF) soit possible. L'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE 29900) sur l'état du réseau définit les conditions que doit remplir le rapport sur l'état du réseau et sur les groupes d'installations. Le plan d'investissement forme entre autres la base des offres pour les conventions de prestations (art. 27 OCPF).

Le plan d'investissement est désormais exigé pour cinq ans au moins afin que la période jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle convention sur les prestations soit également couverte. Pendant la durée d'exécution d'une convention sur les prestations, il faut déjà entamer la planification de la prochaine période.

Etant donné que les projets majeurs concernent souvent presque tous les types d'installations, l'OFT peut accorder des allègements, par exemple en fixant une valeur-seuil à partir de laquelle un groupe d'installations doit être présenté dans un projet. Il sera également judicieux de réunir, comme cela a été le cas jusqu'ici, certains renouvellements tels que ceux de la superstructure et de la caténaire.

Par le biais du processus de planification, les plans d'investissement sont à disposition des parties impliquées. Il n'est pas prévu que les entreprises fournissent les documents directement aux cantons et à d'autres intéressés.





Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

#### *Art. 25 Formes de financement*

La réunion de l'ensemble du financement de l'infrastructure dans le fonds d'infrastructure ferroviaire permet une vision globale du flux de fonds entre le FIF et l'entreprise. On peut notamment affecter des fonds d'amortissement non réinvestis issus du maintien de la qualité des infrastructures à des aménagements qui s'imposent. Si les fonds d'amortissement dépassent le besoin total, il faut alors que l'entreprise rembourse ses emprunts au FIF. Conformément à la pratique actuelle des CFF, les moyens d'investissement ne sont répartis qu'en fin d'année sur les indemnités et les prêts. Cette démarche permet d'éviter que les différences entre l'état visé et l'état effectif en matière d'amortissement (par ex. mise en service retardée d'une installation) deviennent des bénéfices. Comme la déclaration doit se faire à la fin de l'année, les éventuels changements survenus au cours des deux derniers mois ne peuvent être pris en compte que de manière insuffisante. Les comptes doivent cependant être bouclés en tenant compte des déclarations faites et les corrections effectuées l'année suivante.

Les dispositions relatives à la conversion ou à la renonciation au remboursement de prêts figurent désormais dans la loi. La nécessité d'obtenir l'accord de l'Administration fédérale des finances lorsque les sommes dépassent 10 millions de francs est maintenue au niveau de l'ordonnance.

#### *Art. 26 Conventions de collaboration entre entreprises de transport*

Cet article correspond à l'art. 12 OCFIF et porte essentiellement sur la mise à disposition de terrain ou de locaux à d'autres entreprises de transports publics, par exemple de terrain d'une entreprise ferroviaire pour la construction d'un abribus. Le seul changement est l'ajout d'un exemple, les points de vente d'autres entreprises de transport (vente de titres de transport).

### **Section 6: Financement de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures**

#### *Art. 27 Offres*

L'article correspond dans une large mesure à l'art. 19 OCFIF. Une précision est ajoutée : les entreprises sont tenues de remettre une offre qui respecte les prescriptions fonctionnelles et financières de la Confédération. Chaque entreprise est libre de proposer des dépenses et des investissements additionnels sous forme de variantes d'offre, mais l'OFT doit avoir la possibilité de conclure une convention sur les prestations dans le cadre financier prédéfini. De cette manière, l'OFT peut notamment poser des conditions-cadre spécifiques et les gestionnaires d'infrastructure qui présentent des offres peuvent par exemple recevoir l'injonction de faire certains efforts dans tel ou tel domaine.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Le plan d'investissement contient une description de l'offre de prestations compte tenu de la planification générale de l'infrastructure, et une planification à moyen terme y compris le plan d'investissement pour au moins quatre ans. Les valeurs planifiées ou valeurs-cibles pour les indicateurs de mesure de la réalisation des objectifs sont issus de la planification à moyen terme, notamment en ce qui concerne la prestation d'exploitation (train-kilomètre ou sillon-kilomètre). Les écarts par rapport aux planifications précédentes et aux comptes annuels doivent être suffisamment justifiés. Désormais, le rapport annuel sur l'état du réseau doit être remis avec l'offre, assorti d'une indication des coûts prévus et d'une confirmation du respect des prescriptions financières et fonctionnelles de l'OFT.

#### *Art. 28 Teneur de la convention sur les prestations*

L'article correspond dans une large mesure à l'art. 20 OCFIF. La convention sur les prestations décrit les principales hypothèses fondamentales et les objectifs prescrits par l'OFT à tous les gestionnaires d'infrastructure, les prestations à fournir et notamment les investissements et leur financement. Les paiements prévus doivent être indiqués pour chaque année et séparément pour les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement de la Confédération. Des indicateurs de mesure de la réalisation des objectifs et, le cas échéant, des valeurs-cibles et des exigences relatives à l'établissement de rapports (notamment le rapport sur l'état du réseau) sont définis. Le système d'indices de l'OFT définit plusieurs classes de grandeur auxquelles les gestionnaires d'infrastructure sont attribués et en fonction desquelles les exigences de mesure de la réalisation des objectifs varient. Alors que les petits gestionnaires d'infrastructure ont plutôt moins d'indices et de valeurs-cibles à mesurer, les exigences imposées aux grands chemins de fer sont plus étoffées. L'annexe de la convention sur les prestations précise les indices et les rapports exigés des gestionnaires d'infrastructure. Les conventions de prestations sont quadriennales.

#### *Art. 29 Modification de la convention sur les prestations*

L'article correspond dans une large mesure à l'art. 21 OCFIF et a été précisé. Une modification n'est possible qu'en cas de variation importante par rapport aux hypothèses de base et située en dehors du domaine de responsabilité du gestionnaire d'infrastructure. Les parties contractantes doivent alors entreprendre des négociations. Une réduction du budget constitue une modification essentielle. Si le plafond des dépenses pour les conventions de prestations est abaissé, l'OFT examine d'abord quels en seront les effets sur les conventions de prestations en vigueur. S'il faut réduire quelques conventions de prestations ou toutes, il faut examiner en accord avec les gestionnaires d'infrastructure si les conventions sont encore exécutables. Désormais, l'al. 2 autorise les mutations entre indemnités d'exploitation et contributions d'investissement pendant la durée de validité de la convention sur les prestations (neutralité budgétaire), à condition qu'elles soient concertées avec



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

l'OFT et traitées comme des modifications de la convention sur les prestations. Lesdites modifications requièrent toujours la forme écrite.

#### *Art. 30 Financement de mesures anticipées du maintien de la qualité des infrastructures*

La question suivante est souvent posée : est-il possible d'anticiper une mesure du maintien de la qualité des infrastructures? Il est par conséquent judicieux de régler ce point au niveau de l'ordonnance. En principe, le financement préalable de mesures du maintien de la qualité des infrastructures n'est pas possible. Notamment le remplacement est dicté par la durée de vie de l'installation. En revanche, lorsqu'il s'agit d'adaptations à la demande et à la situation juridique, un remplacement anticipé peut être indiqué, par exemple lors de la réalisation de quais ou d'accès en fonction des besoins des handicapés. Si la réalisation de la mesure est dans l'intérêt d'un tiers ou du canton, la mesure peut être considérée comme une mesure de substitution au sens de l'art. 58b LCdF. C'est pourquoi l'art. 35 OCPF doit être applicable. Cela signifie que les différences financières au niveau de l'investissement et de l'exploitation sont dressées pour 40 ans au plus et la somme qui en résulte est calculée moyennant un calcul de rentabilité dynamique. La réalisation anticipée n'a lieu que si les tiers sont d'accord et en mesure de payer cette somme.

#### *Art. 31 Établissement de rapports et vérification de la réalisation des objectifs*

L'article se base sur l'art. 22 OCFIF et a été complété. L'OFT conserve en principe un droit de regard sur tous les documents et données du secteur de l'infrastructure. Les gestionnaires d'infrastructure dressent régulièrement un rapport à l'attention de l'OFT sur la réalisation des objectifs prédéfinis par l'OFT et inscrits dans la convention sur les prestations (voir art. 28 OCPF). Parallèlement à l'établissement de rapports sur les indices prédéfinis, les gestionnaires d'infrastructure doivent notamment rendre compte de l'état de sollicitation et du taux d'utilisation de l'infrastructure, des produits du sillon, de l'état d'avancement des investissements convenus et de l'implication des entreprises de transport ferroviaire. L'OFT peut évaluer ces rapports, les résumer et en rendre compte, comme il le fait déjà aujourd'hui pour certains indices. L'OFT se réserve le droit, en cas d'écart (objectifs, délais), d'exiger des mesures ou des remboursements de prestations financières à fixer au cas par cas. L'al. 5 est nouveau. Il prescrit que les grands projets dont la construction comporte des risques considérables doivent faire l'objet de dispositions spéciales de compte-rendu et de vérifications de projets d'aménagement, selon l'art. 37, al. 1. Parmi les risques considérables, on compte notamment les risques géologiques.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

## **Section 7: Financement de l'aménagement**

### *Art. 32 Pilotage*

L'art. 32 énonce les principes liés à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Une des principales tâches de l'OFT est de mettre en œuvre, dans les délais impartis, les mesures prévues dans un arrêté fédéral. Il s'agit essentiellement de concrétiser puis de réaliser les opérations souhaitées par le Parlement.

L'OFT prépare donc la mise en œuvre des mesures décidées avec prévoyance, en s'assurant notamment dès le début que les fonctionnalités de l'infrastructure ferroviaire sont réalisables et que l'offre de prestations prévue sera fournie à un taux élevé de disponibilité et de fiabilité. De plus, il y a lieu de respecter le cadre financier et les délais du Parlement.

L'OFT ne peut toutefois pas accomplir cette tâche sans les gestionnaires d'infrastructure concernés. Il est donc prévu de conclure des conventions de mise en œuvre ad hoc avec les gestionnaires d'infrastructure. Ceux-ci pourront ainsi participer à la mise en œuvre concrète, notamment à la conception du calendrier, afin de réduire à un minimum les restrictions d'exploitation. L'art. 36 règle les moyens d'influence des cantons sur les échéances des différentes mesures, notamment sur l'anticipation de la mise en œuvre de mesures isolées.

Les conventions de mise en œuvre permettent à l'OFT de se concentrer sur la planification, le pilotage et la surveillance, alors que les gestionnaires d'infrastructure répondent du développement du projet et de sa réalisation.

L'OFT assume pour la Confédération les tâches liées au financement. À l'aide de la planification des liquidités convenue avec les gestionnaires d'infrastructure, l'OFT veille à ce que les crédits soient respectés et les fonds mis à disposition dans les délais.

### *Art. 33 Conventions de mise en œuvre*

Le DETEC conclut, après accord avec le Département fédéral des finances (DFF), des conventions de mise en œuvre des mesures d'aménagement avec les gestionnaires d'infrastructure ou avec les sociétés de construction. L'art. 33 précise l'art. 48f LCdF. Alors que l'article de loi est fortement centré sur la mesure à réaliser, l'article de l'ordonnance régit aussi d'autres clauses de la convention de mise en œuvre. Doivent notamment y figurer la situation initiale avec les hypothèses fondamentales, la prestation effective des gestionnaires d'infrastructure ou celle des tiers chargés de la réalisation des mesures (de planification ou de direction des travaux) et la marche à suivre.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Les conventions de mise en œuvre peuvent porter sur une ou plusieurs mesures. Elles peuvent être limitées à des phases de projet – par exemple la planification ou la réalisation – ou englober directement toutes les phases en une convention de mise en œuvre intégrale. Cette dernière est notamment indiquée lorsque la mesure à réaliser est déjà connue à un haut degré de précision.

#### *Art. 34 Modification de la convention de mise en œuvre*

L'art. 34 précise que les modifications de la convention de mise en œuvre requièrent la forme écrite. De plus, il répartit les compétences entre DETEC et OFT en cas de besoin d'adaptation. Si une adaptation est nécessaire parce que d'importantes hypothèses de base, les objectifs convenus en matière de fonctionnalité ou les données du financement ont changé, la modification de la convention de mise en œuvre relève de la compétence du DETEC. Dans les autres cas de figure, c'est l'OFT qui est compétent. Les modifications doivent être fixées par écrit.

#### *Art. 35 Financement de mesures supplémentaires ou de substitution*

Comme l'exige l'art. 58b LCdF, la Confédération ne doit pas avoir à payer de surcoûts ni pendant la construction ni pendant la phase d'exploitation. Le calcul de la participation des cantons ou des tiers aux frais est l'élément central de cette prescription. Le calcul doit refléter aussi fidèlement que possible les conditions réelles. Pour ce faire, on procède à un calcul dynamique détaillé, qui présente les coûts d'investissement et les coûts subséquents par tranches annuelles. L'OFT règle les modalités en détail dans une ordonnance. Les principes fixés au niveau de l'ordonnance de l'OFT forment le noyau de la méthode de calcul.

Les hypothèses de fond sur le renchérissement et sur le taux d'intérêt théorique influencent nettement le résultat du calcul. Pour ne pas créer de fausses incitations et afin de garantir l'égalité de traitement de tous les tiers, l'OFT impose ces valeurs. Le calcul du renchérissement se base sur l'indice des prix à la consommation moyen des 25 années précédentes, soit actuellement environ 1,5 %. Le calcul du taux d'intérêt théorique se base sur les rendements des emprunts fédéraux. Il est appliqué au rendement moyen des emprunts sur 10 ans au cours des 25 années précédentes, soit env. 3,5 %.

Les coûts d'investissement supplémentaires occasionnés par des tiers peuvent être compensés par des investissements évités. Exemple: le tiers finance les surcoûts d'une gare souterraine par rapport à l'agrandissement de la gare en surface, ce qui permet de mieux désenchevêtrer les voies d'accès à la gare, et donc de renoncer à un saut-de-mouton. La proximité temporelle est donnée lorsque l'investissement, s'il n'avait pas été évité, aurait été réalisé pendant une phase d'offre après l'investissement de fond. La proximité géographique est la proximité effective au sein d'une région de planification. Le lien fonctionnel résulte de l'effet attesté sur l'offre et l'infrastructure.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Les coûts subséquents au pro rata pour l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures doivent également être assumés par les tiers. L'horizon de calcul de 40 ans au plus rend compte de la mixité entre des installations dont la durée de vie est longue (ponts et murs), moyenne (quais et voie) ou courte (installations de sécurité et de télécommunication). L'OFT peut fixer un horizon de calcul différent si les installations concernées ont toutes une durée de vie plus courte.

Le gestionnaire d'infrastructure doit garantir, par des mesures préventives appropriées (par exemple des provisions en cas de versement unique ou une facturation annuelle assortie d'un système de gestion de contrat), que les contributions de tiers aux coûts subséquents soient employées conformément au contrat. Sinon, la Confédération risquerait de devoir assumer petit à petit des surcoûts par le biais des conventions de prestations, malgré le principe précité.

Les mesures de tiers sont possibles non seulement dans le domaine de l'aménagement, mais aussi dans celui des projets de maintien de la qualité des infrastructures. Par exemple, un canton peut financer, à titre de mesure de substitution, des quais répondant à des exigences plus élevées que celles de l'OFT. L'art. 30 dispose que, dans ce cas aussi, les principes de calcul visés à l'art. 35 s'appliquent.

Enfin, les règles susmentionnées s'appliquent également lorsqu'une infrastructure ferroviaire doit être adaptée en raison des exigences d'un projet de construction de tiers. Par exemple lorsqu'un agrandissement d'une société industrielle entraîne un déplacement du plan des voies.

#### *Art. 36 Financement préalable*

L'art. 58c LCdF permet aux cantons concernés et à des tiers de signer des conventions de financement préalable des mesures décidées et financées. Les tiers peuvent être par exemple des communes ou des associations de communes, des régions de planification ou d'autres instances publiques ainsi que des entreprises. L'art. 58c LCdF n'influence que le financement et ne change rien au processus normal de réalisation des mesures. Les rôles et les responsabilités restent notamment inchangés en cas de financement préalable.

La Confédération assume la direction (planification, réalisation) de tous les projets préfinancés. A cet effet, elle signe des conventions de mise en œuvre avec des entreprises ferroviaires ou avec des tiers. Les dispositions ad hoc figurent aux art. 48e et 48f LCdF.

En cas de financement préalable, les cantons ou des tiers assument le financement au moyen d'une convention de financement préalable entre entreprises ferroviaires, cantons ou tiers, qui ne peut toucher que les domaines «financement» et «calendrier» (précédemment planifiés par l'OFT). Les instances qui fournissent le financement préalable n'obtiennent notamment aucune compétence de



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

décision sur des variantes, mais seulement un droit de collaboration, comme c'est l'usage pour un financement direct.

L'OFT ne devra pas en principe vérifier l'opportunité d'une demande de financement préalable. Les mesures qui peuvent être préfinancées font partie des étapes d'aménagement et prennent en compte la stratégie ferroviaire à long terme. En revanche, il est envisageable que l'OFT donne la priorité aux mesures de conservation et aux aménagements prévus. Si, pour des raisons d'exploitation, il n'y a pas assez de périodes de construction ou s'il manque des ressources pour une planification de qualité, l'OFT n'acceptera pas de convention de financement préalable.

Les petits investissements isolés et les installations d'exploitation peuvent également être préfinancés, à condition qu'ils soient requis pour accomplir l'étape de l'offre et financés par la Confédération. L'OFT veille à ce que les montants préfinancés soient pris en compte dans la surveillance du crédit, de sorte que le remboursement prévu soit possible à tout moment dans le cadre du crédit alloué.

Le financement préalable est en principe remboursé au plus tard à la date qui était prévue dans le calendrier d'origine (sans financement préalable). La date de remboursement dépend donc du calendrier d'origine, établi par l'OFT avec les gestionnaires d'infrastructure après la décision sur une étape d'aménagement. Elle tient compte notamment des dates de construction disponibles et des liquidités du fonds. Lors d'un financement préalable, la liquidité du fonds n'est pas déterminante et la planification des échéances peut être adaptée. Par contre, les périodes de construction disponibles restreignent les calendriers.

#### *Art. 37 Rapports et surveillance de l'aménagement*

L'art. 58d LCdF prévoit que des prescriptions d'exécution sur le controlling des prestations, les coûts, les finances et les délais soient établies pour les conventions de mise en œuvre. L'art. 58e LCdF requiert un rapport annuel sur la situation des crédits d'engagement ainsi que sur l'état d'avancement et la suite des travaux.

En sus du rapport du Conseil fédéral visé à l'art. 58e LCdF, l'OFT rédige un rapport annuel sur tous les aménagements à l'attention de l'opinion publique, des cantons et des parlementaires (notamment des commissions des transports et des finances). Afin que l'OFT puisse s'acquitter de cette tâche, l'art. 37 requiert que le maître d'ouvrage chargé de la réalisation des mesures dresse un compte-rendu périodique à l'attention de l'OFT.

Il précise aussi que le DETEC règle désormais les détails de la surveillance de l'aménagement dans une directive.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

## **Section 8: Investissements dans les installations de transport à câbles**

### *Art. 38*

L'art. 18a, let. b, de la loi sur les installations à câbles dispose que la LCdF est applicable par analogie au financement de l'infrastructure. Il faut dès lors partir du principe que la partie concernée de l'investissement dans une installation de transport à câbles est financée par le FIF. Pour ce faire, il faut cependant déterminer l'étendue de l'infrastructure au sein des installations à câbles, car l'infrastructure au sens strict et les véhicules sont plus étroitement liés que dans les chemins de fer ; ils sont également répartis différemment. Ainsi, pour les installations à câbles, la traction se trouve en dehors des véhicules. Il est donc indiqué de considérer forfaitairement 50 % d'une installation comme infrastructure. Afin d'éviter que les amortissements afférents soient financés par le FIF, les contributions sont versées à fonds perdus.

Vu les particularités de cette situation, le financement se fait à l'aide de conventions de financement liées à des objets, non limitées dans le temps.

Tous les financements sont du reste effectués sous réserve de l'art. 49 LCdF. En d'autres termes, les infrastructures de desserte capillaire (par ex. funiculaires urbains) et celles qui n'ont pas de fonction de desserte (par ex. installations de transport à câbles en trafic touristique) ne reçoivent pas de contributions.

## **Section 9: Dégâts dus aux phénomènes naturels**

Cette section correspond aux art. 23 à 25 de l'actuelle ordonnance (OCFIF). La réorganisation du financement de l'infrastructure rend caduque la référence aux cantons.

### *Art. 39 Conditions*

De plus, les expériences de ces dernières années enseignent qu'il est judicieux de tracer une limite claire à partir de laquelle des entreprises doivent pouvoir compter sur des fonds fédéraux. Elle est atteinte lorsque les dégâts à réparer par l'entreprise dépassent le cinquième de l'indemnité d'exploitation. Grâce à cette réglementation, les gestionnaires d'infrastructure peuvent aussi adapter les assurances pour les dégâts dus aux intempéries. A noter que l'art. 49 LCdF permet également de venir en aide à des gestionnaires d'infrastructure non indemnisés. Pour ces derniers, la règle générale permet de déclarer des dégâts causés par des phénomènes naturels à partir d'un million de francs.





Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

#### *Art. 41 Procédure*

L'aide en cas de catastrophes naturelles conformément à l'art. 59 LCdF a été redéfinie de sorte qu'elle couvre les dégâts subis par l'infrastructure et qu'il n'y ait plus à conclure d'assurance contre les catastrophes naturelles. Cette approche permet des économies au niveau des indemnités d'exploitation, mais elle implique des crédits supplémentaires après des événements majeurs.

### **Section 10: Mandats de recherche**

#### *Art. 42*

La LFIF permet le financement de mandats de recherche en rapport avec l'infrastructure ferroviaire par des ressources du FIF. D'après l'art. 4 de la loi fédérale sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (LERI ; RS 420.1), l'Administration fédérale peut assumer des tâches d'encouragement de la recherche et de l'innovation. L'OFT peut ainsi allouer des contributions aux programmes de recherche visés à l'art. 16, al. 2, let. b, LERI et octroyer des mandats de recherche conformément à l'art. 16, al. 2, let. d. Les objets de ces mandats de recherche reposent sur un plan quadriennal de recherche de l'office. L'OFT statue sur les dossiers de demande de financement de recherche dans le cadre de ses compétences de financement. En moyenne annuelle, on s'attend à un volume de recherche d'environ 0,5 à 1,0 pour-mille des recettes du FIF, quoique certaines années, le montant des dépenses puisse être sujet à de fortes variations.

### **Section 11: Dispositions finales**

#### *Art. 44 Dispositions transitoires*

En principe, tous les contrats de financement de l'infrastructure ferroviaire doivent être reconduits, mais avec le fonds d'infrastructure ferroviaire comme source des paiements. Si des conventions de prestations ne représentent pas un financement de projet proprement dit mais couvrent seulement une période donnée, il est prévu que les projets commencés dans la période 13 – 16 soient financés jusqu'au bout par la convention de prestations, même dans la période 17 – 20 voire dans la période 21 – 24. Les critères de tri ne seront donc appliqués qu'à de nouveaux projets.

Une autre disposition transitoire concerne les installations et les véhicules de l'infrastructure qui ont été financés selon l'ancien droit par des moyens financiers rémunérés. Ces cas ne font pas l'objet d'une modification du financement, mais les frais de capitaux étrangers continuent de donner droit à l'indemnité.