



# **Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028**

## **Rapport explicatif relatif à la consultation**

du 28 juin 2023

## Condensé

*Le Conseil fédéral a l'intention de proposer un plafond de dépenses d'un montant de 15 100 millions de francs afin de financer l'exploitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires ainsi que les tâches systémiques à accomplir dans ce domaine pour les années 2025 à 2028. Il propose aussi un crédit d'engagement de 185 millions de francs pour des contributions d'investissement en faveur d'installations privées de transport de marchandises pour la même période.*

*En même temps, le Conseil fédéral fixe les objectifs de l'exploitation, de l'entretien et du développement technique de toute l'infrastructure ferroviaire en Suisse. De plus, il rend compte pour la troisième fois et d'une manière approfondie de l'état des installations, de la sollicitation de l'infrastructure ferroviaire et de son taux d'utilisation.*

*Les chiffres et les bases du présent projet reflètent l'état à fin mai 2023.*

### Contexte

*Le financement de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures ferroviaires est inscrit dans la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF). Il est assuré par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), moyennant un plafond de dépenses quadriennal et des conventions de prestations (CP) conclues avec les différents gestionnaires d'infrastructure (GI). Les conventions de prestations pour les années 2025 à 2028 (CP 25–28) seront conclues entre la Confédération, représentée par l'Office fédéral des transports (OFT), et les GI concernés. Comme il y a quatre ans, il s'agit de financer les tâches systémiques par un même plafond de dépenses quadriennal. À cet effet, des contrats indépendants des CP sont conclus avec les GI.*

*Sur la base de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM) et de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM), le présent message propose, également pour les années 2025 à 2028, un arrêté portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à des contributions d'investissement en faveur d'installations privées de triage et de transbordement.*

### Contenu du projet

*Les CP 25–28 sont un accord entre la Confédération et les GI sur les objectifs à atteindre et sur les moyens financiers mis à disposition pour l'exploitation et pour la maintenance des infrastructures. Les actuels objectifs d'ordre supérieur assignés aux GI ont fait leurs preuves et seront maintenus dans une large mesure.*

*Pour indemniser les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire (indemnités d'exploitation) et pour financer les investissements destinés à la maintenance des infrastructures (contributions d'investissements) ainsi que les tâches systémiques, le Conseil fédéral prévoit un plafond de dépenses de 15 100 millions de francs pour les années 2025 à 2028. Par rapport au plafond de dépenses 21–24, il s'agit donc de 700 millions de francs de plus. Vu le renchérissement en 2022 et à venir, vu l'augmentation des prix de l'électricité et la baisse des recettes du prix du sillon, les moyens financiers demandés sont en réalité*

probablement moindres que ceux alloués pour la période de CP actuelle. L'augmentation des fonds disponibles s'élève à environ 5 % au total sur les quatre années pour la CP 25–28.

Au 28 février 2023, les GI ont transmis à l'OFT leurs offres de base dans lesquelles ils demandent des fonds totalisant 19 700 millions de francs. Les fonds demandés servent à garantir la disponibilité et la qualité du réseau, et donc l'écoulement du trafic, contribuant à la protection du climat, à la stratégie énergétique et à la stratégie Biodiversité Suisse.

Les chiffres et les contenus ne sont pas encore suffisamment consolidés en raison de la date précoce de la consultation; il reste plus d'un an et demi jusqu'à la conclusion des CP. Du point de vue de l'OFT, les GI se montrent très optimistes quant à ce qui serait réalisable au cours des années 2025 à 2028. C'est pourquoi l'OFT, en collaboration avec les GI, dimensionnera d'ici à l'automne 2023 les mesures demandées en fonction de ce qui est réaliste tout en les ajustant aux fonds disponibles dans le FIF. Au ch. 1.6.4 «Attribution provisoire des ressources CP», l'OFT a formulé une valeur cible par GI qui servira de base pour les prochaines étapes. Il est d'ores et déjà certain que les fonds disponibles et le renchérissement limiteront les investissements en matière de maintien de qualité des infrastructures, ce qui se traduira probablement par une baisse réelle du quota de maintenance des infrastructures au cours de la période 2025 à 2028. Compte tenu de ce contexte, toutes les mesures qui ne sont pas absolument nécessaires à l'exploitation et au maintien indispensable de la qualité des infrastructures ont été provisoirement intégrées dans les options ou reportées dans le temps.

Le plafond de dépenses à hauteur de 15 100 millions de francs peut être financé par le FIF. La mise en œuvre des projets d'aménagement en cours et planifiés reste assurée du point de vue financier et ne grève pas les finances fédérales. Avec le plafond de dépenses 2025–2028 et les produits du sillonnage d'environ 5815 millions de francs, les GI disposeront donc de moyens supplémentaires par rapport aux années 2021 à 2024 pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires.

L'essentiel du montant du plafond de dépenses, soit environ 11 788 millions de francs (78 %), est consacré aux investissements en matière de maintenance des infrastructures. Environ 2533 millions de francs (17 %) sont prévus pour les indemnités d'exploitation. Environ 594 millions de francs (4 %) sont mis à disposition à partir du plafond de dépenses pour les tâches systémiques que sont l'alimentation en courant de traction, la communication ferroviaire, l'information à la clientèle, les systèmes de contrôle de la marche des trains, les applications télématiques, l'interaction véhicule-voie et le bruit. Cette somme destine environ 383 millions de francs aux investissements.

Un montant de 185 millions de francs (env. 1 %) est actuellement prévu à titre de réserve pour les CP et leurs options afin de verser aux GI des moyens supplémentaires, suivant l'avancement des travaux et l'état des installations. Les moyens financiers effectifs ne seront indiqués que dans la perspective du message et sont actuellement très limités.

*La réserve pour les CP sert à couvrir des dépenses imprévisibles, notamment les réparations de dégâts importants causés par les forces naturelles aux installations ferroviaires. Il faut également prévoir une certaine réserve afin de pouvoir réagir, le cas échéant, à un besoin accru concernant les voies de raccordement ou à des modifications considérables dans les programmes de maintenance des infrastructures. Les éventuelles contributions (à fonds perdu) à des investissements dans la maintenance des installations à câbles ainsi que pour un éventuel besoin supplémentaire au niveau des tâches systémiques doivent également être prélevées sur la réserve.*

*Les options CP servent à financer des projets dont la mise en œuvre n'est pas encore assurée à l'heure actuelle. Dès qu'un projet d'option est prêt à être mis en œuvre, l'OFT et le GI examinent la priorité et les possibilités de financement. Par ces options, l'OFT entend éviter que des moyens financiers soient bloqués par des retards dans les projets; par ailleurs, il ne souhaite pas supprimer ces projets des plans d'investissement et provoquer ainsi l'arrêt des planifications.*

*Dans le cadre du message, l'Assemblée fédérale sera informée en détail de l'état des installations, de la charge et du taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Dans l'ensemble, l'infrastructure ferroviaire suisse est dans un état suffisant, voire bon. Les données exactes ne seront toutefois disponibles qu'à l'automne 2023, raison pour laquelle seules des déclarations provisoires figurent au ch. 1.5.*

*Le crédit d'engagement de 185 millions de francs, destiné aux contributions d'investissement en faveur d'installations privées de triage et de transbordement pour les années 2025 à 2028 sert à poursuivre l'encouragement du fret ferroviaire et du transfert du transport de marchandises. Le financement des installations de triage et de transbordement ne se fait pas avec des moyens du FIF mais sur la base de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin) au titre du «Financement spécial pour la circulation routière».*

*Le 2 novembre 2022, le Conseil fédéral a lancé la consultation sur le développement des conditions-cadre pour le transport de marchandises en Suisse. Le projet contient différentes mesures de promotion du fret ferroviaire et les adaptations des bases légales ad hoc. Celles-ci pourraient découler sur l'introduction de nouvelles activités d'encouragement au cours de la période 2025–2028, ce qui pourrait entraîner des adaptations des arrêtés fédéraux proposés dans le présent projet.*

## Table des matières

<b>Condensé</b>	<b>2</b>
<b>1 Contexte</b>	<b>8</b>
1.1 Problématique et motif de la demande de financement, importance du projet à financer	8
1.2 Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire	9
1.2.1 Délimitation entre transport et infrastructure	9
1.2.2 Délimitation entre maintenance des infrastructures et aménagement	9
1.2.3 Mesures de substitution et mesures supplémentaires de tiers	10
1.2.4 Financement externe d'installations à utilisation mixte	10
1.2.5 Délimitation par rapport au réseau routier (nouveau)	11
1.2.6 Le prix du sillon, instrument de financement pour l'infrastructure	12
1.2.7 Commande de prestations d'infrastructure	13
1.2.8 Commande de tâches systémiques	14
1.2.9 Harmonisation de la période de commande du TRV avec celles des prestations d'infrastructure (nouveau)	15
1.2.10 Financement des mesures LHand	15
1.2.11 Financement des installations de transport à câbles	17
1.2.12 Financement des installations privées de triage et de transbordement	17
1.3 Pilotage des conventions de prestations	17
1.3.1 Définition du pilotage	18
1.3.2 Processus de <i>controlling</i>	18
1.3.3 Convention-type de prestations	19
1.3.4 Standards UTP communs à la branche	19
1.3.5 Établissement de rapports	20
1.3.6 Suivi de portefeuille	20
1.3.7 Contrôles par sondages	21
1.3.8 Numérisation des processus de la CP	22
1.3.9 Droit de participation	22
1.4 Orientations stratégiques et objectifs concernant l'infrastructure ferroviaire pour les années 2025 à 2028	22
1.4.1 Garantie de la sécurité	23
1.4.2 Garantie de la disponibilité, résilience et qualité du réseau	23
1.4.3 Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles	24
1.4.4 Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure	25
1.4.5 Efficience et durabilité	26

1.5	État, sollicitation et taux d'utilisation du réseau	26
1.5.1	Rapports sur l'état du réseau	27
1.5.2	Sollicitation et taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire	33
1.5.3	Influence sur l'état de la voie et sur la maintenance des infrastructures	33
1.6	Besoins financiers pour l'exploitation, la maintenance des infrastructures et les tâches systémiques	34
1.6.1	Plafond de dépenses pour les années 2021 à 2024	34
1.6.2	Deux premières années 2021-2024	34
1.6.3	Plafond de dépenses pour les années 2025 à 2028	35
1.6.4	Attribution provisoire des ressources CP	38
1.6.5	Réserve CP	44
1.6.6	Options CP	45
1.6.7	Ressources nécessaires pour les tâches systémiques	45
1.7	Financement par le FIF	50
1.7.1	Le FIF est un fonds sans personnalité juridique ayant ses propres comptes	50
1.7.2	Versements au FIF	51
1.7.3	L'Assemblée fédérale décide des ressources dans le cadre du budget	51
1.8	Financement d'installations privées de transport de marchandises	53
1.8.1	Principes de financement des installations privées de transport de marchandises	53
1.8.2	Besoin de fonds pour la promotion des installations privées de fret ferroviaire	54
1.9	Rapport avec le programme de la législature et avec les stratégies nationales du Conseil fédéral	56
1.9.1	Programme de la législature	56
1.9.2	Rapport avec les stratégies nationales du Conseil fédéral	56
1.9.3	Rapport avec la Stratégie Biodiversité Suisse (SBS)	56
1.9.4	Relation avec la stratégie énergétique 2050	56
1.9.5	Rapport avec la stratégie climatique	57
1.9.6	Rapport avec la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques	57
1.9.7	Rapport avec la stratégie Culture du bâti	57
1.10	Classement d'interventions parlementaires	58
<b>2</b>	<b>Procédure préalable, notamment procédure de consultation</b>	<b>58</b>
<b>3</b>	<b>Contenu de l'arrêté de crédit</b>	<b>58</b>
3.1	Proposition du Conseil fédéral et exposé des motifs	58

---

3.2	Description du projet et commentaire des principales dispositions	58
3.2.1	Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques de ce domaine pour les années 2025 à 2028	58
3.2.2	Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028	59
3.3	Prévisions de renchérissement	59
<b>4</b>	<b>Conséquences</b>	<b>60</b>
4.1	Conséquences pour la Confédération	60
4.2	Conséquences sur les cantons et les communes ainsi que sur les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	60
4.3	Conséquences sur l'économie nationale	61
4.4	Conséquences sur la politique régionale	61
4.5	Conséquences sur l'environnement	62
<b>5</b>	<b>Aspects juridiques</b>	<b>62</b>
5.1	Constitutionnalité et conformité aux lois	62
5.2	Compatibilité avec les engagements internationaux de la Suisse	62
5.3	Forme de l'acte à adopter	63
5.4	Assujettissement au frein aux dépenses	63
5.5	Respect des principes de la loi sur les subventions	63
5.5.1	Importance de la subvention pour atteindre les objectifs visés	63
5.5.2	Pilotage matériel et financier	64
5.5.3	Procédure d'octroi des contributions	64
	<b>Liste des abréviations</b>	<b>65</b>
	<b>Glossaire</b>	<b>68</b>

# Rapport

## 1 Contexte

### 1.1 Problématique et motif de la demande de financement, importance du projet à financer

Dans le présent projet, le Conseil fédéral fixe, pour les années 2025 à 2028, les objectifs de l'exploitation, de l'entretien et du développement technique de l'infrastructure ferroviaire des gestionnaires d'infrastructure (GI) financée par la Confédération.

Afin que ces objectifs soient réalisés, il propose aux Chambres fédérales un projet d'arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques de ce domaine pour les années 2025 à 2028. Ce plafond de dépenses sert également à rémunérer des dépenses qui découlent des conventions relatives à l'accomplissement de tâches systémiques et des conventions de financement avec les entreprises de transport à câbles.

Pour la troisième fois, le financement passe par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Toutes les conventions sur les prestations (CP), les conventions sur les tâches systémiques et les conventions de financement avec les entreprises de transport à câbles seront conclues entre la Confédération et les entreprises concernées. Les cantons ne sont plus impliqués directement mais versent au FIF une contribution forfaitaire annuelle d'environ 500 millions de francs plus le renchérissement. Les tronçons sans fonction de desserte sont exclus du financement par le FIF. Dans certains cas, des tronçons de ce type sont inclus dans les CP si le canton concerné est prêt à assumer le financement de la part correspondante.

Le Conseil fédéral propose aussi aux Chambres, sur la base de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)<sup>1</sup> et de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)<sup>2</sup>, un projet d'arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur d'installations privées de triage et de transbordement pour les années 2025 à 2028. Ce crédit d'engagement a pour but de poursuivre l'encouragement du transport de marchandises et du transfert de ce transport. Les contributions d'investissement fédérales en faveur d'installations privées de triage et de transbordement sont financées au titre du «financement spécial pour la circulation routière» et sur la base de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)<sup>3</sup>.

Le 2 novembre 2022, le Conseil fédéral a lancé la consultation sur le développement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse. Le présent projet contient différentes mesures de promotion du fret ferroviaire et les adaptations des

---

<sup>1</sup> RS 742.41

<sup>2</sup> RS 740.1

<sup>3</sup> RS 725.116.2



bases légales ad hoc. Celles-ci pourraient donner lieu à l'introduction de nouvelles activités d'encouragement au cours de la période 2025 à 2028, ce qui pourrait entraîner des adaptations des arrêtés fédéraux proposés dans le présent projet.

## **1.2 Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire**

Les principes du financement de l'infrastructure n'ont pas changé par rapport à la précédente période de quatre ans. Ils sont réexpliqués succinctement ci-après.

### **1.2.1 Délimitation entre transport et infrastructure**

À l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer au 1<sup>er</sup> 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 un compte pour chaque secteur. Le financement de l'exploitation, de la maintenance des infrastructures et des tâches systémiques ne concerne que le secteur Infrastructure et/ou les GI.

### **1.2.2 Délimitation entre maintenance des infrastructures et aménagement**

L'entrée en vigueur de la législation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) le 1<sup>er</sup> janvier 2016<sup>4</sup> a donné lieu à des processus propres à la planification et au financement de la maintenance des infrastructures et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. En particulier, la planification de la maintenance des infrastructures est liée aux CP; le processus CP n'inclut aucun projet d'aménagement visé à l'art. 5 de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)<sup>5</sup> et destiné à augmenter les capacités ou à réduire le temps de parcours, si petit soit-il. Une dérogation en vertu de l'art. 51, al. 2, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>6</sup> est toutefois possible pour des travaux d'aménagements subordonnés en matière de maintenance des infrastructures prévue par les CP. Cependant, ce type de mesure ne peut être intégré à une CP qu'après achèvement du processus de planification visé à l'art. 16 OCPF.

La planification de la maintenance des infrastructures et des aménagements doit toutefois être étroitement coordonnée afin d'éviter les doublons, d'exploiter les synergies et de minimiser l'impact sur l'exploitation.

---

4 RO 2015 651

5 RS 742.120

6 RS 742.101

La dernière étape d'aménagement a été adoptée par les Chambres fédérales le 21 juin 2019 avec le projet du 31 octobre 2018 relatif à l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire<sup>7,8</sup>.

Les mesures subordonnées de la maintenance des infrastructures et les mesures subordonnées d'aménagement sont attribuées, selon le principe de la majorité, aux crédits qui sont principalement concernés par les parts supérieures. Cela permet notamment de réduire fortement la charge administrative lors de l'attribution.

Dans le programme ZEB, 162 millions de francs sont attribués au maintien subordonné de la qualité des infrastructures et 45 millions de francs aux aménagements de maintenance des infrastructures. Pour l'étape d'aménagement 2025, il s'agit respectivement de 698 et 293 millions de francs et pour l'étape d'aménagement 2035 de respectivement 645 et 112 millions de francs. Ces montants ne sont pas compensés entre l'aménagement et la maintenance des infrastructures. Si nécessaire, les crédits d'engagement pour les aménagements feront l'objet d'une demande de supplément.

### **1.2.3 Mesures de substitution et mesures supplémentaires de tiers**

Même si la Confédération assure l'entretien et l'aménagement du réseau ferré, il peut y avoir des besoins qui ne sont pas ou pas suffisamment couverts par ce financement. C'est pourquoi la LCdF dispose que des tiers, notamment des cantons ou des communes, peuvent demander des ouvrages d'infrastructure supplémentaires s'ils sont prêts à prendre en charge – tout en garantissant la compatibilité avec les étapes d'aménagement stratégiques de la Confédération – la totalité des surcoûts, non seulement de l'investissement proprement dit mais aussi des frais d'exploitation qui en découlent.

### **1.2.4 Financement externe d'installations à utilisation mixte**

La législation FAIF a établi pour la première fois que le financement de l'infrastructure ferroviaire, en plus des contributions des usagers (prix du sillon), est en principe assuré par la Confédération grâce au FIF. La Constitution (Cst.)<sup>9</sup> permet d'inscrire dans la loi une option de financements complémentaires par des tiers. Or à part les mesures de substitution et les mesures supplémentaires (ch. 1.2.3), la loi ne prévoit pas de tels financements.

Cependant, il est important de définir ce qui fait partie de l'infrastructure que finance le FIF. Il ne peut s'agir que de l'infrastructure au sens strict, c'est-à-dire de toutes les constructions, installations et équipements qui doivent être utilisés en commun dans

---

<sup>7</sup> FF 2018 7301

<sup>8</sup> FF 2019 4379

<sup>9</sup> RS 101

le cadre de l'accès au réseau (art. 62, al. 1, LCdF), sans les éléments qui peuvent faire partie de l'infrastructure au sens large mais qui ne sont pas obligatoirement nécessaires à l'exploitation ferroviaire (art. 62, al. 2, LCdF). Il s'agit par exemple des usines électriques des CFF. D'autres entreprises ferroviaires n'ont pas leurs propres usines électriques, mais tirent leur courant du réseau électrique général ou l'achètent aux CFF. Par conséquent, les CFF financent leurs usines électriques avec des capitaux externes et imputent à l'infrastructure un prix du courant couvrant les coûts.

Par ailleurs, il existe aussi des bâtiments, installations et véhicules qui relèvent en partie de l'infrastructure au sens strict (par ex. locaux administratifs et entrepôts pour les services d'entretien) et en partie du domaine facultatif (par ex. un guichet ou un kiosque). Mais cela ne signifie pas que tout bâtiment servant dans une faible mesure à l'infrastructure doit être financé au titre de celle-ci. Ce genre d'investissements est traité selon le principe de primauté: si l'utilisation pour l'infrastructure essentielle est prédominante, le financement vient du FIF, et il faut verser un loyer basé sur les coûts pour les autres utilisations. Dans le cas contraire, l'investissement est financé par des fonds étrangers et le GI paie pour sa part un loyer basé sur les coûts pour les parties indispensables.

En règle générale, les bâtiments qui abritent des équipements de signalisation et d'électrotechnique nécessaires à l'exploitation doivent être propriété du GI. Ils sont dès lors financés par le FIF, même si d'autres usages représentent plus de la moitié.

Indépendamment du financement des installations non nécessaires à l'exploitation, qui restent propriété du GI, aucun coût non couvert ne doit en principe être imputé à l'infrastructure. Il incombe également au GI de veiller à ce qu'il n'y ait pas de subventions croisées ni de financement transversal de domaines n'ayant pas droit aux indemnités.

### **1.2.5 Délimitation par rapport au réseau routier (nouveau)**

Le réseau routier est surchargé et la demande de mobilité continue d'augmenter. Afin de pouvoir continuer à accéder facilement aux villes à l'avenir, il convient de mettre en réseau les moyens de transport: les voyageurs passent dès que possible de leur voiture aux transports publics, au vélo ou au covoiturage. Cela nécessite des échangeurs (multimodaux) bien organisés en interfaces multimodales.

Il est donc judicieux de se concentrer sur des moyens de transport efficaces tels que les transports publics, le trafic piétonnier et cycliste. Des échangeurs (multimodaux) bien conçus, ou interfaces multimodales, peuvent contribuer à décharger les routes.

Pour financer ces interfaces multimodales, la Confédération s'appuie sur des instruments existants tels que les programmes de développement stratégique pour la route et le rail et les projets d'agglomération. Le FIF permet par exemple de planifier de nouveaux arrêts de RER dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et de soutenir leur raccordement aux autres moyens de transport. En outre, la Confédération soutient la mise en réseau des

différents modes de transport dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération et de l'urbanisation. Il est possible de réaliser des investissements dans le maintien de qualité des infrastructures ferroviaires dans le cadre des interfaces multimodales, tant que les mesures destinées au flux des personnes selon l'art. 5, al. 3, OCPF ne représentent pas des investissements supérieurs à 10 millions de francs.

Les passages à niveau et les passages routiers inférieurs constituent d'autres interfaces avec le réseau routier pouvant être cofinancées par le FIF.

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

Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) versent aux GI une redevance d'utilisation du réseau ferré, appelée prix du sillon\*<sup>10</sup>.

Il s'agit en premier lieu de couvrir les coûts marginaux directement occasionnés par les ETF lorsqu'elles circulent entre deux lieux à un moment donné. De cette manière, les transports financent environ un tiers des coûts d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Les coûts restants sont couverts par la Confédération via le FIF. Le prix du sillon se compose en principe du prix de base, de la contribution de couverture et du prix du courant.

Le système suisse du prix du sillon a été introduit lors de la réforme des chemins de fer de 1999 et a subi pour la première fois une révision importante le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Les prix plus différenciés doivent inciter à adopter des comportements et des véhicules écologiques qui ménagent l'infrastructure. Le prix du sillon tient notamment compte de l'usure du réseau ferré par les trains. Il s'agit ainsi d'inciter à utiliser un matériel roulant le plus respectueux possible du rail. Le système a été différencié davantage au 1<sup>er</sup> janvier 2021 grâce à l'introduction d'incitations supplémentaires visant une production économe en capacité.

Sur mandat de l'OFT, l'ensemble du système a été réévalué en 2022 / 2023 par une entreprise externe. Sur cette base, la prochaine révision se déroulera en deux étapes: lors de la révision de 2023, il s'agira d'effectuer des adaptations urgentes telles que le montant de l'assurance pour les autorisations d'accès au réseau et la vérification des coûts marginaux normatifs. Les éléments incitatifs dans le prix du sillon restent inchangés pour la période 2025 à 2028. D'éventuelles adaptations seront probablement effectuées pour les années 2029 à 2032. Les conclusions de l'évaluation du prix du sillon commandée par l'OFT pourront ainsi être prises en compte.

Le calcul du prix du sillon est fixé dans l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)<sup>11</sup> et dans l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT)<sup>12</sup>. Le prix du sillon doit couvrir au moins

<sup>10</sup> Les termes marqués d'un astérisque lors de leur première apparition dans le texte sont expliqués dans le glossaire.

<sup>11</sup> RS 742.122

<sup>12</sup> RS 742.122.4

les coûts directement occasionnés par un train qui circule sur le sillon commandé (coûts marginaux). La contribution de couverture, calculée en pourcentage des produits du transport, peut en outre contribuer aux coûts fixes de l'infrastructure ferroviaire.

L'OFT fixe le prix du sillon pour les prestations de base selon l'art. 21 OARF en se basant sur les indications des GI. En tant qu'autorité concédante, il détermine également le montant de la contribution de couverture. Les GI définissent et publient de manière non discriminatoire les prix des prestations supplémentaires selon l'art. 22 OARF. En 2022, les ETF ont versé environ 1,4 milliard de francs par an aux GI au titre du prix du sillon. Une part importante du prix du sillon concerne le prix de base (21 %), l'usure (20 %), le prix du courant (18 %) et la contribution de couverture (37 %).

Le prix du courant pour l'achat d'énergie à partir du fil de contact a été adapté pour l'année 2023. Le prix du courant de traction a été augmenté comme suit: dès 2023, le transport régional et le transport de marchandises paieront un centime de plus par kilowattheure (désormais: 12 centimes ou + 9 %), le transport grandes lignes trois centimes (désormais: 14 centimes ou + 27 %). C'est ce qu'a décidé l'OFT après avoir consulté les unités administratives intéressées. Si les prix de l'énergie demeurent aux niveaux élevés actuels, l'OFT prévoit d'aligner le prix du courant du transport régional et du transport de marchandises sur celui du transport grandes lignes en 2024, ce qui permettrait de traiter les différents secteurs des transports de manière aussi équitable que possible.

La contribution de couverture pour le transport grandes lignes n'a été que légèrement adaptée selon les hypothèses de l'OFT. Les montants exacts seront complétés en vue du message.

La modernisation permanente de l'infrastructure et l'utilisation d'un matériel roulant ménageant les rails visent une tendance à la baisse des coûts marginaux sans le prix du courant, ce qui peut se traduire par des prix du sillon plus bas et donc par une baisse des recettes des GI. Compte tenu des adaptations des prix, les produits du prix du sillon devraient atteindre environ 6 milliards de francs pour la période 2025 à 2028.

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

Les recettes du prix du sillon ne couvrent pas tous les coûts des GI. Comme une infrastructure ferroviaire sûre et performante constitue un avantage de poids pour la place économique suisse et contribue donc de façon substantielle à la prospérité du pays, la Confédération commande aux GI l'exploitation et la maintenance des infrastructures. Ce dernier sert à entretenir et à adapter l'infrastructure ferroviaire en fonction de l'état d'avancement de la technique et des exigences de la circulation, dans la mesure où il ne s'agit pas d'une augmentation de la capacité (davantage de trains-kilomètres, temps de parcours plus brefs). Les investissements qui dépassent ce cadre sont commandés aux GI au moyen de conventions de mise en œuvre au titre de mesures d'aménagement.

La Confédération conclut des CP quadriennales (exceptionnellement biennales pour les années 2011 à 2012 afin de s'adapter aux législatures conformément à l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération [OFC]<sup>13</sup>) avec les CFF depuis 1999, et depuis 2011 avec tous les GI. Les CP fixent à l'avance les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement aux GI pour chaque année de la période. L'indemnité d'exploitation se calcule d'après les coûts non couverts planifiés d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire, sur la base des planifications à moyen terme des GI. La contribution d'investissement est basée sur la planification à moyen terme, actualisée annuellement, des investissements du GI. Les frais d'amortissement à déclarer à l'OFT à la fin de l'année sont compensés par des contributions à fonds perdus. Pour financer des investissements qui dépassent ce cadre, les GI reçoivent des prêts sans intérêts conditionnellement remboursables. Les prêts restent en principe alloués 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.

### 1.2.8 Commande de tâches systémiques

Dans le cadre d'une maîtrise de système, une entreprise peut se charger, pour le compte de plusieurs entreprises, de tâches d'ordre supérieur dans le domaine du transport ferroviaire ou de l'ensemble des transports publics. La loi fédérale du 28 septembre 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire<sup>14</sup> (OBI) a créé les bases légales permettant de régler de manière traçable et de poser sur des bases distinctes, dans des conventions de durée indéterminée, les maîtrises de systèmes dans le domaine de l'infrastructure, qui étaient financées jusqu'ici par le biais des CP.

Les maîtrises de systèmes financées dans le cadre des CP 17–20 ont été poursuivies dès 2021 à l'aide de conventions individuelles conclues avec les entreprises concernées. Cette approche a permis d'optimiser l'organisation et le pilotage des maîtrises de systèmes existantes et de clarifier les compétences. À moyen terme, les maîtrises de systèmes devraient être attribuées, dans la mesure où cela est judicieux, à des organisations indépendantes telles que des entreprises communes fondées par la branche. Au cours de la période CP à venir, l'OFT envisage d'attribuer une maîtrise de système «Bruit» (cf. ch. 1.6.7). Au-delà, aucune nouvelle maîtrise de système n'est prévue jusqu'à nouvel avis. Les solutions communes à la branche (prise en charge de tâches d'ordre supérieur sans mandat de l'OFT; art. 36 LCdF) restent toutefois possibles.

Il existe actuellement sept tâches systémiques attribuées par l'OFT et financées par le FIF: l'information à la clientèle, les systèmes de contrôle de la marche des trains ETCS (*European Train Control System*) et ZBMS (contrôle de la marche des trains

<sup>13</sup> RS 611.01; par modification décidée le 5 décembre 2008, les arrêtés financiers pluriannuels et périodiques de grande portée doivent être soumis aux Chambres au début d'une nouvelle période législative.

<sup>14</sup> FF 2018 6097

sur voie métrique [*Zugbeeinflussung Meterspur*]), la communication des trains, les STI TAF/TAP (spécifications techniques d'interopérabilité STI pour les applications télématiques du transport de marchandises [TAF] et du transport de voyageurs [TAP]), l'alimentation en courant de traction et l'interaction véhicule-voie ferrée à écartement métrique (RAILplus [RPL]). La tâche systémique Information à la clientèle englobe également l'information sur la mise en réseau des transports publics avec d'autres offres de mobilité. Depuis 2021, cinq tâches systémiques sont gérées par les CFF, une par les RhB et une par RAILplus. Le financement des tâches systémiques sera assuré comme jusqu'à présent par le plafond de dépenses quadriennal.

### **1.2.9 Harmonisation de la période de commande du TRV avec celles des prestations d'infrastructure (nouveau)**

Actuellement, les périodes de commande biennales dans le transport régional de voyageurs (TRV) correspondent aux périodes d'horaire et ne sont pas harmonisées dans le temps avec les périodes quadriennales des CP (périodes CP) et les périodes législatives parlementaires. Concrètement, les périodes de commande 2024/2025, 2026/2027 et 2028/2029 divergeraient de la CP 25-28. De même, les crédits d'engagement quadriennaux pour le TRV ne sont pas harmonisés avec les contributions cantonales qui doivent être actualisées tous les quatre ans («clé de répartition intercantonale»). Répondant également à un souhait des cantons et des entreprises de transport, l'OFT a proposé d'aligner les périodes de commande sur les périodes CP. Concrètement, une procédure de commande d'un an sera appliquée en 2024; les périodes de commande deviendront à nouveau biennales à partir de 2025/2026 et seront ainsi harmonisées.

### **1.2.10 Financement des mesures LHand**

Depuis 2019, le FIF finance intégralement les mesures d'aménagement de gares sans obstacles à réaliser d'ici à 2023 en vertu du délai fixé par la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)<sup>15</sup>. Il est souvent impossible d'établir une délimitation financière entre le maintien ordinaire de la qualité des infrastructures et les adaptations à la LHand.

Le but de l'OFT est de mettre en œuvre la LHand aux gares et aux arrêts ferroviaires de tous les GI dans les délais impartis, de manière uniforme et compte tenu du principe de proportionnalité. En 2017, l'OFT a élaboré une instruction de planification en vue de cette mise en œuvre et chargé les GI de réviser leur stratégie LHand en tenant compte de cette instruction ainsi que de l'aide à la planification perfectionnée par l'Union des transports publics (UTP). Depuis lors, la majeure partie des planifications des GI a pu être mise au net.

Il ressort du dernier rapport (fin 2022) sur l'avancement des travaux de l'OFT quant à la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts

---

<sup>15</sup> RS 151.3

ferroviaires que 52 % (état: fin 2021) des 1800 gares et arrêts ferroviaires en Suisse peuvent déjà être utilisés en toute autonomie et de manière spontanée au sens de la LHand. Comme cela inclut un nombre de gares importantes supérieur à la moyenne, ce sont 73 % des voyageurs qui profitent aujourd'hui déjà de la conformité à la LHand. Les concepts de mise en œuvre des GI constituent une planification fiable de la marche à suivre jusqu'à fin 2023. D'ici là, 166 gares et arrêts vont encore être adaptés dans toute la Suisse. Lorsque, compte tenu des besoins prévisibles, des mesures de construction ne peuvent pas être réalisées à un coût proportionnel et qu'il est donc renoncé à leur mise en œuvre jusqu'à nouvel ordre, les GI doivent proposer des solutions de rechange, généralement sous forme d'aide fournie par le personnel. Il sera ainsi tenu compte du principe de proportionnalité inscrit dans la LHand.

D'après les planifications des GI, l'adaptation nécessaire de la construction pour quelque 407 gares et arrêts ferroviaires ne se fera qu'après fin 2023. La responsabilité de ce retard incombe aux GI. Dans les cas où ladite adaptation sera effectuée après ce délai, les entreprises doivent proposer des mesures provisoires au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024 jusqu'à la date de mise en service des gares et arrêts ferroviaires adaptés. À l'instar des solutions de rechange, ces mesures provisoires consistent généralement en l'aide apportée par le personnel. Si des raisons techniques l'empêchent, des services de navette sont proposés dans la majorité des cas.

Les coûts des solutions de rechange et des mesures provisoires pour les gares et les arrêts ferroviaires non ou non encore adaptés sont à la charge des GI, ce qui affecte les CP 25–28.

Les adaptations doivent être coordonnées avec les programmes d'aménagement ferroviaire en cours et avec le maintien ordinaire de la qualité des infrastructures, afin que chaque gare ou arrêt ferroviaire ne subisse si possible qu'une seule fois des transformations. Néanmoins, les dépassements du délai d'adaptation fixé par la LHand (31 décembre 2023) doivent être aussi courts que possible. Dans tous les cas, les GI doivent veiller à ce que la mise en œuvre soit aussi rapide que possible dans les cas où le délai n'est pas respecté.

Tous les usagers des transports publics profitent de la mise en œuvre de la LHand dans les gares et arrêts ferroviaires: l'embarquement et le débarquement deviennent plus confortables. L'embarquement à niveau est particulièrement important pour les personnes à mobilité réduite, les seniors, les passagers avec beaucoup de bagages ou des poussettes ainsi que pour les voyageurs qui se déplacent à l'aide de béquilles, par exemple suite à un accident: pour ces voyageurs, l'accès à niveau est une condition sine qua non pour pouvoir utiliser les transports publics en toute autonomie.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la LHand, il est renvoyé au rapport séparé donnant suite au postulat Reynard du 30 juin 2020 «Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap» (Po. 20.3874).



### **1.2.11 Financement des installations de transport à câbles**

Conformément à la loi du 23 juin 2006 sur les installations à câbles (LICa)<sup>16</sup>, les installations de transport à câbles à fonction de desserte sont égales aux chemins de fer en ce qui concerne le financement de l'infrastructure. Par conséquent, il convient d'utiliser la même délimitation entre la maintenance des infrastructures et l'aménagement pour les investissements dans l'infrastructure des installations à câbles (cf. ch. 1.2.2). Cependant, comme les entreprises de transport à câbles ne séparent pas les secteurs Infrastructure et Transport, l'OCPF dispose que 50 % de l'ensemble d'un investissement dans une installation à câbles est considéré comme attribuable à l'infrastructure et donc finançable par le FIF (art. 38, al. 2, OCPF).

Le besoin d'investissement à long terme dans la maintenance des infrastructures des installations à câbles est estimé à environ 20 à 30 millions de francs par an. Les projets concrets n'étaient toutefois que partiellement connus au moment de l'élaboration du présent projet. Les investissements en matière de maintenance des installations à câbles continueront donc d'être financés par le plafond de dépenses quadriennal, et les conventions de financement conclues avec les entreprises de transport à câbles concernées prendront la forme de financements par objet.

### **1.2.12 Financement des installations privées de triage et de transbordement**

La Confédération peut verser des contributions d'investissement pour la construction et l'extension et la réfection d'installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) (art. 8, al. 1, LTM). Elle peut en outre allouer des contributions d'investissement à la construction d'installations portuaires pour le transbordement de marchandises en transport combiné (art. 8, al. 6, LTM). Le financement n'est pas assuré par le FIF. La base légale du financement d'ITTC et de voies de raccordement est l'art. 18, al. 1, LUMin. Les moyens financiers fédéraux destinés à encourager les ITTC, les voies de raccordement et les installations portuaires pour le transbordement de marchandises en transport combiné sont dès lors alloués par des crédits d'engagement pluriannuels et spécifiques (art. 8, al. 7, LTM), conformément à l'art. 10, al. 1, OFC.

## **1.3 Pilotage des conventions de prestations**

Les principes et les conditions du financement de l'infrastructure ferroviaire sont définis au chap. 6 de la LCdF. Au niveau de l'ordonnance, le financement de l'infrastructure est réglé de manière plus détaillée dans l'OCPF.

La commande de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures grâce à des CP ainsi que celle de l'aménagement grâce à des conventions de mise en œuvre sont basées sur des processus de pilotage clairs. Ce pilotage est effectué, entre autres, par

---

<sup>16</sup> RS 743.01

un suivi de portefeuille en ce qui concerne la maintenance des infrastructures et par un *controlling* de projet en ce qui concerne l'aménagement.

### 1.3.1 Définition du pilotage

Dans la gestion de l'administration, le *controlling* a une acception très large. D'après l'art. 21 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>17</sup>, 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. Dans ce sens, le terme «*controlling*» se définit par «maîtrise, régulation, pilotage, réglementation de processus».

Le processus de pilotage du financement de l'infrastructure ferroviaire défini à l'art. 6 OCPF se base également sur la notion de *controlling* au sens large. Dans ce cas, le *controlling* est le pilotage par objectifs et incitations de l'ensemble du processus de commande de l'offre de prestations.

L'art. 1 de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)<sup>18</sup> dispose que les aides financières et les indemnités de la Confédération ne peuvent entre autres être allouées que si elles atteignent leur but de manière économique et efficace.

Le pilotage du financement de l'infrastructure se concentre donc tant sur la réalisation des objectifs (effectivité) que sur la rentabilité de celle-ci (efficience).

### 1.3.2 Processus de *controlling*

Le processus de pilotage visé à l'art. 6 OCPF est un cycle régulateur fermé. Tout le processus de financement de l'infrastructure est dirigé par l'OFT, commanditaire, et comprend notamment, en ce qui concerne les CP:

- la **commande** de prestations d'infrastructure, c'est-à-dire la planification des prestations à fournir et des objectifs à concerter ainsi que la négociation avec les GI;
- le **suivi** et donc la vérification régulière de la fourniture de prestations et du degré de réalisation des objectifs des GI;
- les **mesures de correction** et donc la décision de prendre des mesures techniques, financières ou organisationnelles appropriées en cas de risque de non réalisation des objectifs;
- les **avenants** aux CP avec, le cas échéant, l'adaptation des prestations à fournir ou des objectifs convenus, ou encore la modification de la convention de financement.

---

<sup>17</sup> RS 172.010.1

<sup>18</sup> RS 616.1

La commande d'infrastructure est projetée d'après les prescriptions et la planification financière de la Confédération (art. 13 OCPF) et d'après les offres contraignantes des GI (art. 27 OCPF). 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. L'art. 24 OCPF fixe les exigences auxquelles doit répondre le plan d'investissement mis à jour une fois par an. La planification à moyen terme doit répondre à des exigences précisées dans l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC)<sup>19</sup>.

La qualité de la planification à moyen terme et des plans d'investissement des GI joue un rôle prépondérant car les indemnités d'exploitation convenues et les contributions d'investissement ne peuvent être modifiées pendant la durée d'une CP que dans certaines conditions. La fixation au préalable des indemnités d'exploitation et des contributions d'investissement pour une période pluriannuelle incite les GI à utiliser les fonds disponibles de manière aussi économe que possible et à améliorer leur productivité. Les GI placent les éventuels bénéfices dans une réserve spéciale pour futurs découverts conformément à l'art. 67 LCdF et sont libres de les affecter l'année suivante à des mesures supplémentaires. À cet égard, l'instrument de financement confère une flexibilité suffisante aux GI lors de la planification de la maintenance des infrastructures (art. 13 OCPF).

### **1.3.3 Convention-type de prestations**

Le résultat de la planification est une CP (art. 28 OCPF), sur la base de laquelle les GI fournissent les prestations commandées. Afin de créer une base uniforme pour tous les GI, il s'agit d'actualiser et d'élaborer, sur la base de la CP-type actuelle, une CP-type 25–28. Les GI axent leurs opérations sur les objectifs qualitatifs et quantitatifs prescrits. Ils sont responsables de la réalisation de ces derniers. Cela implique aussi qu'ils fixent des priorités dans leur planification des investissements en fonction des normes à respecter et des objectifs convenus. Les objectifs et les indicateurs sont définis sur une base uniforme pour tous les GI, ce qui permet d'optimiser le pilotage du processus général de financement de l'infrastructure ferroviaire par la Confédération.

### **1.3.4 Standards UTP communs à la branche**

Les GI informent depuis 2014 de manière uniforme sur l'état de leurs installations à l'aide de rapports sur l'état de leurs installations.

L'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire, la RTE 29900<sup>20</sup> de l'UTP concernant l'établissement des rapports sur l'état du réseau, constitue la base du

---

<sup>19</sup> RS 742.221

<sup>20</sup> Disponible sur [www.voev.ch](http://www.voev.ch) > Services > Publications RTE Ouvrages de référence en matière de technique ferroviaire

rapprochement des points de vue technique et financier ainsi que celle des recommandations «Direction financière et contrôle de gestion de la convention de prestations» (standard commun à la branche)<sup>21</sup>.

Dans le cadre de différents groupes de travail, l'UTP et l'OFT ont révisé les recommandations en matière d'amortissement financier et de standards de comptabilisation, la planification des investissements dans les CP, la délimitation entre compte des investissements et compte de résultats ainsi que les indices CP, et élaboré un *controlling* de la maintenance des infrastructures (*controlling* des investissements CP).

### 1.3.5 Établissement de rapports

Comme le prescrit l'art. 31 OCPF, les GI rendent compte périodiquement et par voie numérique de la réalisation des objectifs prescrits, de l'état du réseau, de la sollicitation de l'infrastructure et de son taux d'utilisation, de l'état d'avancement des projets d'investissement convenus ainsi que de la participation des ETF.

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 commanditaires et GI.

Dans le cadre du suivi de portefeuille, l'OFT peut exiger un rapport spécial sur des projets qui présentent des risques considérables (cf. ch. 1.3.6). Pour l'exécution de ses tâches, il dispose d'un droit de regard sur les documents et les données du secteur Infrastructure. Il 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 pilotage financier.

Les rapports et leurs données de base sont transmis à l'OFT via l'interface web de données d'infrastructure (WDI)<sup>22</sup>. L'OFT vérifie et évalue électroniquement ces rapports, qui peuvent être publiés. Il analyse les variations entre valeurs-cibles et valeurs effectives, formule des recommandations d'adaptation et fixe au besoin des mesures correctives. Il 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.

### 1.3.6 Suivi de portefeuille

Certains éléments du suivi de portefeuille ont déjà été mis en œuvre progressivement dans le cadre de l'établissement des rapports pour la période de CP 17–20. Le suivi de portefeuille repose sur une approche en fonction des risques: dans les rapports, l'accent est mis sur les projets «A»: il s'agit de projets complexes dotés d'un assez

---

<sup>21</sup> Disponible sur [www.voev.ch](http://www.voev.ch) > Services > Publications > Standard de la branche

<sup>22</sup> [www.bav.admin.ch/wdi-fr](http://www.bav.admin.ch/wdi-fr)

important volume d'investissement (coût supérieur ou égal à 50 millions de francs) et/ou présentant des risques accrus (valeur de risque pondérée supérieure ou égale à 10 millions de francs). En contrepartie, les GI sont délestés en ce qui concerne les rapports sur les projets plus simples qui ne présentent pas de risques. Pour pouvoir bénéficier de cet allègement lors de l'établissement de rapports, les GI doivent apporter la preuve, dans le cadre d'un contrôle structuré qu'ils doivent tous fournir, que le *controlling* interne de leurs investissements satisfait aux exigences minimales conformément au standard commun à la branche.

L'approche du suivi de portefeuille harmonise l'établissement de rapports et le rend plus transparent. L'échange de données avec les GI se fait par la WDI depuis 2018 (cf. ch. 1.3.8). Celle-ci permet une analyse à brève échéance des données des différents projets ainsi que des évaluations résumées (aperçu du portefeuille par GI ou pour l'ensemble de l'infrastructure).

Le contrôle des exigences minimales, qui est effectué depuis 2018, fait également partie du suivi de portefeuille. Ce contrôle permet de déterminer si le GI remplit déjà les exigences minimales de la branche ou si le *controlling* des investissements nécessite des optimisations. Le contrôle se limite au *controlling* des investissements. L'interface entre l'infrastructure et les finances constitue un élément important dans ce cadre. Il s'agit de s'assurer que les exigences du standard commun à la branche (référence OFT: SB-CCP) soient mises en œuvre à la fin 2024 au plus tard.

### 1.3.7 Contrôles par sondages

Les contrôles actuels effectués au sens d'un examen a posteriori de la mise en œuvre des CP se concentrent essentiellement sur deux aspects: le premier concerne la qualité de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Cette dernière est en premier lieu soumise au contrôle des GI eux-mêmes. Le second aspect concerne l'utilisation des fonds fédéraux. Le service responsable de l'OFT choisit quels points il contrôle en particulier et il effectue, en plus du *controlling*, des sondages aléatoires ainsi que des audits. Cette démarche permet de s'assurer que les moyens financiers alloués au titre de la CP ne sont pas utilisés à des fins non prévues.

Depuis 2022, la maintenance des infrastructures financé par la Confédération est contrôlé au niveau qualitatif et quantitatif à l'aide de contrôles par sondage aléatoire basés sur les risques. La catégorie d'installation «Voie» est particulièrement concernée. Ces contrôles font suite à l'évaluation de la CP commandée par l'OFT en 2017. Sur la base des expériences faites jusqu'à présent, ces contrôles peuvent être considérés comme un succès; ils ont donné à l'OFT un aperçu de l'activité des GI dont il ne bénéficiait pas auparavant. L'OFT obtient notamment des informations sur les travaux de rénovation qui ne nécessitent pas de procédure d'approbation des plans et sur la planification et l'exécution desquels l'OFT n'avait pas de connaissances approfondies jusqu'à maintenant. Sur la base des rapports de contrôle établis par une entreprise externe, l'OFT est désormais en mesure de formuler des recommandations à l'attention des GI

et, le cas échéant, d'imposer des charges. Une vue d'ensemble des contrôles effectués en 2022 a été élaborée et publiée sur le site Web de l'OFT<sup>23</sup>.

### **1.3.8 Numérisation des processus de la CP**

La numérisation renforce continuellement les processus CP. L'introduction de la WDI le 16 avril 2018<sup>24</sup> a marqué la réalisation d'un objectif intermédiaire important de la numérisation. Cette application est fondée dans une large mesure sur les travaux des groupes de travail de l'UTP chargés d'harmoniser la structure des installations et des valeurs indicatives (standard commun à la branche).

### **1.3.9 Droit de participation**

OBI assure notamment l'accès non discriminatoire au réseau et renforce les droits des passagers. Les ETF bénéficient d'un droit de participation à la planification des investissements des GI. Ces derniers sont tenus de publier périodiquement leurs plans d'investissement et de consulter les ETF, qui peuvent ainsi influencer sur les décisions d'investissement. Depuis début 2023, les plans d'investissement sont accessibles au public à l'aide de la WDI<sup>25</sup>.

## **1.4 Orientations stratégiques et objectifs concernant l'infrastructure ferroviaire pour les années 2025 à 2028**

Les orientations stratégiques et les objectifs des GI forment une partie importante des CP 25–28. Ils sont fixés sur la même base pour tous les GI et se fondent sur les objectifs de la Confédération en matière de politique des transports et d'aménagement du territoire ainsi que sur la stratégie de la Confédération en matière d'infrastructures<sup>26</sup>.

De manière générale, les GI sont responsables de l'efficacité avec laquelle l'infrastructure est exploitée et entretenue. De plus, la Confédération attend concrètement qu'ils suivent les orientations stratégiques suivantes au cours des années 2025 à 2028:

- garantie de la sécurité;
- garantie de la disponibilité, de la résilience et de la qualité du réseau;
- utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles;
- conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure;

---

<sup>23</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > moyens de transport > chemin de fer > infrastructure ferroviaire > exploitation et maintien de la qualité des infrastructures

<sup>24</sup> [www.bav.admin.ch/wdi-fr](http://www.bav.admin.ch/wdi-fr)

<sup>25</sup> Publié sur [www.bav.admin.ch/wdi-fr](http://www.bav.admin.ch/wdi-fr)

<sup>26</sup> Stratégie de la Confédération en matière d'infrastructures, publiée sous [www.uvek.admin.ch](http://www.uvek.admin.ch) > Le DETEC > Stratégie du DETEC > Stratégie de la Confédération en matière d'infrastructures

- efficacité et durabilité.

En fixant des objectifs liés aux orientations stratégiques, la Confédération veille à ce que les fonds publics soient employés avec efficacité et efficacité. La vérification de la réalisation des objectifs a lieu à l'aide des indices et des rapports écrits. Dans la CP, chaque GI se voit attribuer des valeurs-cibles individuelles par rapport aux indices et l'étendue des rapports est fixée. Le processus de pilotage a été décrit au ch. 1.3. Les indices avec les valeurs-cibles agrégées seront récapitulés en vue du message.

Les orientations stratégiques et les objectifs sont présentés plus en détail ci-après.

#### **1.4.1 Garantie de la sécurité**

Les GI adaptent de manière ciblée le niveau de sécurité de leurs installations aux développements des règles et normes prescrites dans le domaine ferroviaire et pilotent l'intervention du personnel et l'utilisation des compétences. Ils fixent leurs priorités en tenant compte de tous les risques et en fonction de leur marge de manœuvre économique et financière, de manière à assurer le niveau de sécurité requis, notamment en garantissant:

- un haut degré de protection contre les collisions de trains et les déraillements, ainsi que la sécurité d'information des systèmes nécessaires à l'exploitation;
- la sécurité des accès aux quais et des zones d'attente sur ces derniers;
- la sécurité du personnel, notamment dans le périmètre de chantiers;
- la protection contre les accès abusifs aux installations et systèmes nécessaires à l'exploitation;
- que le GI s'assure de disposer des compétences techniques nécessaires au maintien de la sécurité lors de la production et de l'exploitation des installations ainsi que de lors l'exécution de l'exploitation ferroviaire et de perfectionner les dites compétences.

#### **1.4.2 Garantie de la disponibilité, résilience et qualité du réseau**

Sans perdre de vue les critères de rentabilité, les GI garantissent une performance, une disponibilité, une résilience (y c. exploitation stable de l'horaire et cybersécurité) et une qualité élevée du réseau, des installations et du personnel nécessaire, de sorte que l'utilisation du réseau ferroviaire suisse dans son ensemble puisse être optimisée. Ils contribuent ainsi à atteindre les objectifs suivants:

- le GI garantit une grande disponibilité des installations, la protection des infrastructures critiques contre les accès abusifs (par ex. cyberattaques) et un écoulement du trafic aussi stable que possible, compte tenu de la productivité et de l'efficacité de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures.

- La gestion de l'exploitation met la priorité sur la garantie des chaînes de voyage (transport de voyageurs) et de transport (transport de marchandises). En cas de perturbation, la garantie de l'exploitation prime la ponctualité des différents trains.
- Les adaptations des infrastructures en vue de la mise en œuvre de la LHand sont effectuées, en application de l'«Instruction de planification LHand» de l'OFT et dans le cadre du principe de proportionnalité. Pour les gares et les arrêts qui ne peuvent pas être transformés dans le respect du principe de proportionnalité, des mesures de rechange ont été définies et publiées. Pour les gares où le délai légal (31.12.2023) n'a pas pu être respecté, mais pour lesquelles une transformation répond néanmoins au principe de proportionnalité, des mesures provisoires ont été définies et publiées.
- les installations d'accès au chemin de fer présentent une qualité adéquate;
- les ETF circulant régulièrement sur le réseau des GI, les commanditaires dans le transport de voyageurs concessionnaire et la branche du transport de marchandises sont associées sans discrimination au processus de planification de dimensionnement des installations; les résultats de l'analyse des besoins du transport de marchandises et du transport de voyageurs sont pris en compte de manière égale dans le processus de planification. Cela vaut également pour la planification des intervalles de la maintenance des infrastructures, qui doit être effectuée en temps utile conformément aux conditions-cadres légales en vigueur et coordonnée avec les projets d'aménagement.
- le GI veille au respect et à l'amélioration de l'interopérabilité en fonction des exigences applicables à son infrastructure; dans le cadre de ses programmes de renouvellement et d'aménagement, il encourage l'interopérabilité avec les infrastructures d'autres GI en Suisse et à l'étranger et crée des conditions de transition optimales.

### **1.4.3 Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles**

L'art. 9a LCdF oblige les entreprises ferroviaires à accorder l'accès non discriminatoire à l'infrastructure. L'attribution des sillons disponibles aux ETF est un processus important pour le respect de cette prescription légale. Sur le réseau interopérable, le service d'attribution des sillons introduit par OBI veille à une attribution optimale des sillons à chaque ETF intéressée. Sur le réseau non interopérable – notamment à voie métrique et spéciale – les GI sont eux-mêmes responsable d'une attribution optimale des sillons. Mais ils sont eux aussi soumis à l'obligation de non-discrimination.

La Confédération attend également des GI qu'ils publient sur Internet les paramètres techniques des installations d'infrastructure qui sont pertinents pour l'accès au réseau et les capacités assurées sur les différents tronçons conformément aux plans actuels d'utilisation du réseau.



Le GI encourage l'innovation et la transformation numérique tout en optimisant continuellement ses processus. Sur le réseau interopérable, il met en œuvre la stratégie ERTMS. Lors de la planification des renouvellements, il convient en outre de s'assurer une vue d'ensemble supérieure pour mettre en œuvre la stratégie ERTMS.

#### **1.4.4 Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure**

Les GI assurent systématiquement la conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure grâce à une stratégie de maintien ciblée et adéquate. L'accent est mis sur la réalisation des objectifs suivants:

- lors de la mise en œuvre de la stratégie de maintenance des infrastructures basée sur les cycles de vie des produits, les GI visent une durée d'utilisation économiquement optimale des installations;
- les GI mettent en œuvre leur stratégie de maintenance des infrastructures de sorte que l'état souhaité du réseau puisse être atteint et conservé à long terme;
- les GI évaluent et documentent pour chaque projet le respect de la stratégie de maintenance des infrastructures, à savoir la durabilité de l'investissement et le respect de la stratégie Culture du bâti de la Confédération;
- sur la base de leur stratégie de maintenance des infrastructures, les GI assurent une haute sécurité de planification; ils actualisent en permanence la planification;
- la planification est coordonnée avec le système ferroviaire global; sous forme de concepts de réseaux partiels et de lignes, le renouvellement des systèmes à numériser et à centraliser, tels que les installations de sécurité, doit être coordonné avec les étapes d'aménagement de manière à mettre au point la cartographie des systèmes et à réduire les interfaces;
- les GI alignent la maintenance des infrastructures, l'aménagement et la planification de l'offre et coordonnent les adaptations conceptuelles ou stratégiques nécessaires en accord avec l'OFT; en plus de la stratégie d'utilisation du réseau, les GI établissent un plan de réseau pour chaque tronçon, qui:
  - indique au moins les longueurs de train et les vitesses maximales autorisées par type de transport, la classe de tronçon, les longueurs utiles des quais, les restrictions concernant l'utilisation autonome des installations d'accueil des voyageurs et la capacité prévisionnelle et effective des tronçons;
  - contient les fonctionnalités et les capacités des installations répertoriées dans la conception relative au fret ferroviaire et qui tient compte des exigences concernant l'automatisation de ce dernier.

### 1.4.5                    **Effizienz et durabilité**

La Confédération attend des GI qu'ils garantissent une productivité élevée dans la gestion de l'infrastructure et un traitement durable et efficace des ressources disponibles. Les GI augmentent ainsi l'efficacité des subventions allouées et poursuivent les objectifs suivants:

- ils mettent en œuvre leur stratégie des installations de manière à augmenter continuellement l'efficacité (rapport coût-utilité) des moyens financiers utilisés pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures;
- avec leur stratégie des installations, ils garantissent un traitement durable et efficace des ressources disponibles et optimisent les coûts d'investissement et les coûts subséquents pour l'infrastructure;
- ils encouragent l'innovation et la transformation numérique en optimisant continuellement leurs processus;
- ils créent les bases et les conditions préalables à d'autres étapes d'automatisation et de numérisation dans la production ferroviaire en général, mais aussi pour des projets concrets tels que l'introduction de l'attelage automatique numérique et l'utilisation de *Wayside Intelligence* visant la simplification des processus dans le transport de marchandises;
- ils cherchent activement les formes de collaboration entre les GI afin de garantir, au besoin, le savoir-faire nécessaire ou pour réaliser conjointement des acquisitions, des activités opérationnelles ou d'autres projets;
- conformément à l'art. 10, al. 3, de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)<sup>27</sup>, la Confédération attend des GI qu'ils veillent au rendement énergétique de l'exploitation, notamment en assurant une conception optimisée sur le plan énergétique de l'infrastructure, en augmentant le rendement énergétique des bâtiments et en utilisant des véhicules à meilleur rendement énergétique; dans le cadre des projets, ils doivent toujours chercher à améliorer le degré d'efficacité et à augmenter la part d'énergie renouvelable; pour le reste, les GI peuvent mettre à disposition leurs surfaces en vue de la production d'énergie renouvelable;
- l'entreprise tient compte de la stratégie climatique, de la protection contre le bruit et de la Stratégie Biodiversité Suisse et fait état de sa contribution au développement durable de l'environnement.

### 1.5                        **État, sollicitation et taux d'utilisation du réseau**

*Les informations suivantes sur l'état du réseau en 2022 (ch. 1.5) se basent sur le dernier état disponible. Elles seront actualisées et complétées après la remise des rapports annuels 2022 en vue du message.*

---

<sup>27</sup> RS 742.141.1

Conformément à l’art. 5, al. 2, LFIF, le Conseil fédéral rend compte tous les quatre ans à l’Assemblée fédérale de l’état des installations, de la sollicitation de l’infrastructure ferroviaire et de son taux d’utilisation. Le rapport actuel est inclus dans le message. Il s’agit de montrer entre autres que le trafic croissant influe sur l’état des installations et sur les dépenses liées à leur maintenance. Les grandes lignes de ce rapport sont résumées ici.

### **1.5.1 Rappports sur l’état du réseau**

Les GI disposent d’installations et de réseaux complets et de grande valeur. La gestion efficace et efficiente de ceux-ci est leur tâche principale. Les rapports sur l’état du réseau gagnent ainsi en importance depuis plusieurs années.

Les rapports sur l’état du réseau rendent compte de l’état actuel des installations d’infrastructure. Ils analysent les indices techniques et financiers et les mettent en relation. Ils évaluent ainsi le degré de réalisation des objectifs dans la gestion des installations et indiquent aussi bien les liens de cause à effet que les futures mesures à prendre. Chez les GI, ces rapports se sont établis au point qu’ils sont devenus un instrument de pilotage et de compte-rendu incontournable.

#### **Standard commun à la branche RTE 29900**

Dans la perspective des préparatifs du message du 18 mai 2016 sur le financement de l’exploitation et de la maintenance de l’infrastructure ferroviaire pour les années 2017 à 2020<sup>28</sup>, les membres de l’UTP, en étroite collaboration avec l’OFT, ont pris en 2014 l’initiative d’encourager cette évolution en élaborant un standard commun à la branche afin de permettre d’une part d’augmenter l’importance et la qualité des rapports sur l’état du réseau et d’autre part de favoriser l’échange entre les GI des expériences acquises sur diverses infrastructures. Depuis lors, la RTE 29900 décrit les exigences minimales posées aux GI suisses en matière de rapports sur l’état du réseau. Elle a été actualisée en 2018 en vue du message suivant du 13 mai 2020. Au besoin, l’UTP perfectionnera la réglementation tous les quatre ans, en étroite concertation avec l’OFT.

Même si les rapports sur l’état du réseau sont mis à jour une fois par an, un audit de l’état annuel n’est pas exigé. L’état des installations est évalué systématiquement et périodiquement sous la responsabilité des GI et conformément aux directives en matière de la maintenance des infrastructures et aux normes correspondantes, indépendamment de la périodicité du rapport sur l’état du réseau.

Par ailleurs, la réglementation permet à l’OFT de consolider facilement les différents rapports sur l’état du réseau des GI et, conformément à la LFIF, de présenter pour chaque législature un rapport sur l’état du réseau ferré suisse à l’attention du Conseil fédéral et des Chambres fédérales.

---

28 FF 2016 4163

Les indications des GI pour 2022 conformément à la RTE 29900 ont été fournies au deuxième trimestre 2023 pour l'année 2022 et ont été évaluées et consolidées pour le présent document au troisième trimestre 2023. Les chiffres sont encore en cours de vérification car il y a eu des modifications importantes en 2021 et 2022. L'OFT attend les rapports sur l'état du réseau 2023 au deuxième trimestre 2024; seuls les rapports sur l'état du réseau 2022 ont donc été pris en compte pour le présent document.

Le degré de précision et la pertinence des rapports sur l'état du réseau, de même que la qualité des déclarations et des conclusions s'accroîtront avec l'expérience des GI. Les présentes indications doivent donc être considérées comme des ordres de grandeur, leur précision augmentera probablement constamment à chaque nouveau rapport. Vu que la RTE 29900 a été introduite pour la première fois pour les rapports sur l'état du réseau 2014, une comparaison avec le dernier message est possible. Les comparaisons entre les GI doivent être faites avec une grande circonspection, car le réseau de chaque GI présente des caractéristiques spécifiques (par ex. topographie, sollicitation du réseau, intempéries).

### État par catégorie d'installation

Dans les rapports sur l'état du réseau, les GI présentent leurs installations selon une structure uniforme. Celle-ci se compose de neuf catégories, qui couvrent toutes les installations ferroviaires.

Depuis 2014, l'état fait aussi l'objet d'une évaluation uniformisée. Pour des raisons de lisibilité, le tableau ci-dessous reprend les grandes lignes des classes d'état de la RTE 29 900.

*Tableau 1*

#### Classes d'état selon RTE 29900

Classe d'état	Définition	Mesures
1	neuf	aucune
2	bon	aucune
3	suffisant	planification de travaux de rénovation
4	mauvais	exécution de travaux de rénovation
5	critique	mesures immédiates

L'évaluation de l'état consiste à analyser la substance effective et la durée d'utilisation résiduelle des installations, toutes les dispositions de sécurité étant respectées. Une installation de la classe d'état 5 est donc certainement vétuste et doit être renouvelée en priorité.

Les rapports sur l'état du réseau permettent de consolider et d'évaluer l'état et la valeur de remplacement\* des différentes catégories d'installations des GI sur tout le réseau ferré suisse.

Tableau 2

### État moyen par catégorie d'installation (2022)

Catégorie d'installation selon RTE 29900	Valeur de remplacement en milliards de francs	%	Ø État selon RTE 29900
Biens-fonds et bâtiments	6,2	3,7	2,8
Ouvrages d'art	68,7	40,4	2,4
Voie	42,2	24,8	3,1
Installations du courant de traction	22,9	13,5	2,8
Installations de sécurité	11,1	6,5	2,6
Basse tension et télécom	5,6	3,3	3,0
Installations d'accueil	9,8	5,8	2,7
Véhicules de maintenance	2,3	1,4	3,0
Moyens d'exploitation	1,1	0,6	3,0
<b>Total</b>	<b>169,9</b>	<b>100,0</b>	<b>2,7</b>

En 2022, la valeur de remplacement de la totalité du réseau ferré suisse atteignait environ 169,9 milliards de francs et son état moyen était évalué à environ 2,7. L'état de l'ensemble du réseau peut donc toujours et en grande partie être considéré comme suffisant à bon. Depuis 2018, la valeur de remplacement a augmenté de 24,3 milliards de francs. Cette augmentation est principalement due à la mise en service de grands ouvrages mais aussi à des petites modifications effectuées en 2021 et à l'intégration de types d'installations supplémentaires en 2022. L'état moyen du réseau est resté relativement stable sur la période 2014-2022.

Tableau 3

### Valeur de remplacement et évolution de l'état 2018–2022 (en milliards de francs)

Valeur de remplacement et évolution de l'état 2018–2022	2018	2019	2020	2021	2022
Valeur de remplacement en milliards de francs *	145,6	146,8	149,3	157,2	169,9
Moyenne de l'état selon RTE 29900	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7

\* Compte tenu des adaptations mentionnées au paragraphe précédent, l'évolution de la valeur de remplacement sur la période 2018 à 2022 est peu significative. Les valeurs seront encore vérifiées en vue du message afin d'en analyser l'évolution.

La moyenne de l'état de toutes les installations d'infrastructure devrait être d'environ 2,5 selon la RTE 29900 pour que le bon état de l'installation soit garanti à long terme dans des conditions optimales et économiques. Cet état est aussi appelé l'état optimal dans la RTE. Pour le conserver, les ressources financières nécessaires (besoin selon RTE 29900) doivent être investies en fonction de l'espérance de vie et des frais de remplacement. La note actuelle de 2,7 représente certes une stabilisation par rapport au message précédent (2,7) mais montre aussi qu'il faut poursuivre les investissements à long terme pour atteindre l'état optimal de 2,5.

Comme il y a quatre ans, trois types d'installations méritent toujours une attention particulière: les ouvrages d'art en raison de la structure de vieillissement des installations sur les lignes de montagne, la voie en raison de l'augmentation du volume de trafic et de l'usure accrue qui en découle, et les installations d'accueil en raison des mesures de sécurité, de la mise en œuvre de la LHand et des exigences du trafic.

### État par GI

La valeur de remplacement des installations des six plus grands GI en termes de réseau en Suisse – les trois plus grands, respectivement de la voie normale et de la voie métrique/spéciale – représente environ 90 % de toute la valeur de remplacement du réseau suisse. Ces GI sont mentionnés à part et une attention particulière leur est accordée dans le rapport 2022 au Parlement.

Le tableau ci-après indique la valeur de remplacement en milliards de francs et l'état moyen des installations de ces six GI. Les valeurs seront encore vérifiées en vue du message. Les valeurs de remplacement sont indiquées par ordre décroissant. Pour des raisons de lisibilité, les autres GI sont traités globalement.

Tableau 4

### État par GI

GI*	Valeur de remplacement en milliards de francs	%	Moyenne de l'état selon RTE 29900
CFF SA	125,4	73,8	2,7
RhB SA	9,3	5,5	2,8
BLS Réseau SA	9,0	5,3	2,6
MGI SA	3,1	1,8	2,6
SOB AG	2,1	1,2	2,3
ZB AG	1,7	1,0	2,7
29 autres GI	19,3	11,4	2,8
<b>Total</b>	<b>169,9</b>	<b>100,0</b>	<b>2,7</b>

<sup>1)</sup> Abréviations des GI: cf. ch. 1 de la liste des abréviations.

Répétons que la prudence est de mise en matière de comparaison entre les GI, car chaque GI doit être considéré avec ses caractéristiques et particularités.

## **CFF**

Le réseau de 3156 km de tronçons ou 6732 km de voies et 12 724 aiguillages que les CFF exploitent est de loin le plus grand réseau à voie normale de Suisse. Les CFF entretiennent aussi les installations d'infrastructure qui présentent la valeur de remplacement la plus importante, soit environ 125,4 milliards de francs, dont 39% sont attribués aux ouvrages d'art (en particulier des tunnels et des ponts) et env. un quart (26 %) concerne la voie. L'état moyen de toutes les installations est jugé suffisant à bon (2,7). L'état de la voie s'est amélioré depuis 2014, mais il reste considéré comme seulement suffisant (3,2). En 2022, les CFF ont investi environ 2454 millions de francs dans la maintenance de leurs installations d'infrastructure (entretien et renouvellement).

## **BLSN**

Le réseau d'environ 452 km de tronçons à voie normale qu'exploite BLS Réseau SA (BLSN) est le deuxième de Suisse. Le BLS entretient des installations d'infrastructure d'une valeur de remplacement d'environ 9 milliards de francs, dont plus de la moitié (54,3 %) est attribuée aux ouvrages d'art (notamment des tunnels et des ponts) et 18,8 % concernent la voie. Grâce à des contrôles réguliers, à des travaux d'entretien et à des renouvellements, les installations d'infrastructure de (BLSN) sont en bon état (note de l'état moyen: 2,6). En 2022, BLSN a investi environ 250 millions de francs dans la maintenance de ses installations d'infrastructure (entretien et renouvellement).

## **RhB**

Le réseau à voie étroite d'environ 385 km de tronçons que le RhB exploite est le plus grand de Suisse. Le RhB entretient des installations d'infrastructure d'une valeur de remplacement d'environ 9,3 milliards de francs, dont près de la moitié (49 %) est attribuée aux ouvrages d'art (en particulier des tunnels et des ponts) et 16 % concernent la voie. Ces dernières années, les investissements dans la réfection des ponts ont donc été plus nombreux et systématiques, ce qui a permis d'améliorer sensiblement l'état moyen des installations. L'état moyen de toutes les installations du RhB est jugé suffisant à bon (2,8). L'évolution de l'état moyen par rapport à la CP 21–24 est inchangée. En 2022, le RhB a investi en moyenne environ 240 millions de francs dans la maintenance de ses installations d'infrastructure (entretien et renouvellement).

## **MGI**

MGI exploite environ 144 km de tronçons, le deuxième réseau à voie métrique de Suisse. Elle entretient des installations d'infrastructure d'une valeur de remplacement d'environ 3,1 milliards de francs, dont près de la moitié (48 %) est attribuée à des ouvrages d'art (en particulier des tunnels et des ponts) et 28 % concernent la voie. Les installations d'infrastructure de MGI sont dans l'ensemble en bon état (2,6). Au cours

des prochaines années, MGI se concentrera sur la professionnalisation de la gestion de son portefeuille. En 2022, MGI a investi environ 88 millions de francs dans la maintenance de ses infrastructures (entretien et renouvellement).

## **SOB**

La SOB exploite 111 km de tronçons et 145 km de voies, le troisième réseau à voie normale de Suisse. Elle entretient des installations d'infrastructure d'une valeur de remplacement d'environ 2,1 milliards de francs, dont près de la moitié (46 %) est attribuée aux ouvrages d'art (en particulier des tunnels et des ponts) et 26 % concernent la voie. Dans l'ensemble, les installations de la SOB sont en bon état (2,3). Le retard identifié il y a environ dix ans dans le domaine du renouvellement de la voie a pu être rattrapé complètement ces dernières années. Les futurs renouvellements seront davantage orientés sur l'adaptation des installations à l'état de la technique et aux exigences du trafic. Dans ce contexte, les objectifs d'ordre supérieur sont la poursuite de l'augmentation de la sécurité, de la disponibilité et de la rentabilité. Ainsi, par exemple, l'utilisation de traverses en béton à semelles a permis de porter la durée d'utilisation moyenne de la superstructure de la voie de 35 à environ 44 ans. En 2022, la SOB a investi environ 43 millions de francs dans la maintenance de ses installations d'infrastructure (entretien et renouvellement). Des investissements plus importants sont prévus pour les années 2023 et 2024.

## **ZB**

La Zentralbahn exploite 102,7 km de tronçons, le troisième réseau à voie métrique de Suisse. Elle entretient des installations d'infrastructure d'une valeur de remplacement d'environ 1,7 milliard de francs, dont près de 42 % est attribuée aux ouvrages d'art (en particulier des tunnels et des ponts) et 20 % concernent la voie. Dans l'ensemble, les installations d'infrastructure de la Zentralbahn sont en bon état (2,7). Un besoin de rattrapage subsiste principalement dans les bâtiments anciens, la voie et les installations de courant de traction. En 2022, la Zentralbahn a investi environ 49 millions de francs dans la maintenance des infrastructures de ses installations d'infrastructure, dont la majeure partie a été consacrée à la voie, aux ouvrages d'art et aux installations d'accueil.

## **Gestion des installations**

Pour pouvoir exploiter les installations d'infrastructure en tout temps de manière fiable et efficiente, les GI doivent connaître l'étendue, l'état et les interactions (facteurs d'influence) entre les installations de leur infrastructure. C'est pourquoi il est important que les installations soient saisies systématiquement conformément à la RTE 29900. On peut ainsi les suivre sur toute leur durée de vie et les optimiser. C'est le seul moyen de planifier efficacement les mesures de maintenance des infrastructures, de même que les ressources requises. Lors de la planification desdites mesures, il faut notamment tenir compte des orientations stratégiques et des objectifs pour l'infrastructure ferroviaire (ch. 1.4.) et donner la priorité à la maintenance des infrastructures.



Une gestion des installations systématique et intégrée garantit une exploitation optimale des ressources disponibles. Typiquement, elle peut prendre la forme d'une analyse des coûts du cycle de vie, d'une optimisation de la maintenance (choix entre entretien et renouvellement), d'un regroupement de projets, d'une priorisation des tronçons et de plus longs intervalles d'entretien (fermetures de tronçons). Naturellement, une gestion intégrée des installations ne saurait se passer d'une stratégie des installations, d'exigences fonctionnelles, de plans de maintenance, de l'analyse des inducteurs de coûts ainsi que de la planification des ressources.

L'OFT s'abstient intentionnellement de toute prescription ou exigence en la matière mais fixe à chaque GI, dans la convention-type sur les prestations, deux objectifs à atteindre: gérer les installations de manière appropriée et selon les standards de la branche, et garantir un emploi efficient des ressources mises à disposition. Dans le cadre du contrôle structuré conformément au suivi de portefeuille (cf. ch. 1.3.6), les GI doivent également pouvoir prouver qu'ils gèrent leurs installations de manière opportune afin de garantir que leur controlling des investissements satisfait aux conditions minimales visées par le standard commun à la branche.

### **1.5.2 Sollicitation et taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**

La sollicitation de l'infrastructure ferroviaire se définit entre autres par le trafic écoulé sur le réseau ferré. Le taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire se définit par le trafic écoulé sur le réseau ferré (sollicitation) par rapport à la capacité. Les données relatives à la sollicitation et à l'utilisation de l'infrastructure seront collectées en 2023, comme il y a quatre ans, dans le cadre d'une enquête auprès des GI<sup>29</sup>. Les données seront complétées en vue du message.

### **1.5.3 Influence sur l'état de la voie et sur la maintenance des infrastructures**

Afin de montrer que le trafic a une influence sur l'état et l'entretien des installations (maintenance des infrastructures), les données relatives à la catégorie d'installation «voie» sont relevées pour chaque segment dans la perspective du message.

---

<sup>29</sup> Rapport au Parlement, voir [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) Page d'accueil > Thèmes A-Z > Formulaires > Financement des infrastructures > Rapport au Parlement.

## 1.6 Besoins financiers pour l'exploitation, la maintenance des infrastructures et les tâches systémiques

### 1.6.1 Plafond de dépenses pour les années 2021 à 2024

Pour indemniser les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que pour financer les rénovations et les tâches systémiques dans le domaine de l'infrastructure, la Confédération a mis à disposition des GI un total de 14 400 millions de francs pour les années 2021 à 2024<sup>30</sup> (tableau 5), dont 13 568 millions de francs définitivement alloués au titre des CP (ressources CP). Avec environ 11 468 millions de francs (85 %), la plus grande partie des ressources CP était affectée aux contributions d'investissement. Au total, 348 millions de francs supplémentaires ont été prévus en tant que réserve pour les CP (ch. 1.6.5) et leurs options (ch. 1.6.6), afin de verser, si nécessaire, des fonds supplémentaires aux GI en fonction de l'avancement des travaux et de l'état des installations. Un montant de 484 millions de francs a été prévu pour les tâches systémiques (ch. 1.6.7).

Tableau 5

#### Plafond de dépenses 2021 à 2024 pour les CP (en millions de francs)

PD 21–24	2021	2022	2023	2024	Total
Indemnité d'exploitation CP	516	522	528	534	2100
Contributions d'investissement CP	2 755	2 826	2 906	2 981	11 468
<b>Ressources CP</b>	<b>3 271</b>	<b>3 348</b>	<b>3 434</b>	<b>3 515</b>	<b>13 568</b>
Tâches systémiques	116	122	120	126	484
Réserve CP, options comprises	85	86	87	90	348
<b>Total PD</b>	<b>3 472</b>	<b>3 556</b>	<b>3 641</b>	<b>3 731</b>	<b>14 400</b>

### 1.6.2 Deux premières années 2021-2024

Par rapport à la planification initiale pour les années 2021 à 2024 (tableau 5) et d'après les plans de versement WDI (état mi-mai 2023), il ne faudra pas plus que le montant prévu pour le plafond de dépenses (tableau 6). Les GI ont signalé cependant un besoin supplémentaire qui sera traité dans le cadre du budget 2024 et qui pourrait entraîner une hausse du plafond de dépenses.

<sup>30</sup> FF 2020 4789

Tableau 6

**Deux premières années des CP 21–24 (en millions de francs)**

PD 21–24	2021	2022	2023	2024	Total
Indemnité d'exploitation	678	584	514	494	2 270
Contributions d'investissement	2 883	2 782	2 910	2 753	11 328
<b>Ressources CP</b>	<b>3 561</b>	<b>3 366</b>	<b>3 424</b>	<b>3 247</b>	<b>13 598</b>
Tâches systémiques	118	136	120	132	506
Réserve, options comprises	0	0	146	150	296
<b>Total PD*</b>	<b>3 679</b>	<b>3 502</b>	<b>3 690</b>	<b>3 529</b>	<b>14 400</b>

\* Les plans de versement actuels 2021–2024 des GI ne contiennent pas encore le besoin supplémentaire d'environ 365 millions de francs signalé par leurs soins, lequel a été intégré temporairement dans la planification à long terme du FIF (tableau 12) et sera traité par le Conseil fédéral dans le cadre du budget 2024.

Si l'on ne considère que les indemnités d'exploitation, une part importante du besoin supplémentaire s'explique par les moyens additionnels d'environ 158 millions de francs requis en 2021 et 2022 pour surmonter la crise du COVID-19<sup>31</sup>.

Au cours des années 2021 à 2024, les besoins en ressources CP, tâches systémiques comprises, restent donc relativement stables en moyenne.

### 1.6.3 Plafond de dépenses pour les années 2025 à 2028

Pour indemniser les coûts non couverts prévus de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que pour financer les rénovations et les tâches systémiques dans le domaine de l'infrastructure, la Confédération met à disposition des GI un total de 15 100 millions de francs pour les années 2025 à 2028 (tableau 7).

<sup>31</sup> Afin de surmonter ou d'atténuer la crise du COVID-19, 158 millions de francs supplémentaires ont été versés au titre des indemnités d'exploitation CP pour les années 2021 et 2022 en vertu du message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19.

Tableau 7

**Évolution des ressources CP pour les années 2021 à 2028, tâches systémiques comprises (en millions de francs)**

Ressources CP 21–24	2021	2022	2023	2024	Total
<b>Ressources CP*</b>	<b>3 679</b>	<b>3 502</b>	<b>3 690</b>	<b>3 529</b>	<b>14 400</b>
Évolution en millions de francs	149	- 177	188	- 161	
<b>Évolution en %</b>	<b>4.2 %</b>	<b>-4.8 %</b>	<b>5.4 %</b>	<b>-4.4 %</b>	
<b>Prix à la consommation</b>	<b>0.6 %</b>	<b>2.8 %</b>	<b>2.4 %</b>	<b>1.5 %</b>	
Ressources CP 25–28	2025	2026	2027	2028	Total
<b>Ressources CP*</b>	<b>3 904</b>	<b>3 858</b>	<b>3 684</b>	<b>3 654</b>	<b>15 100</b>
Évolution en millions de francs	375	- 46	- 174	- 30	
<b>Evolution en %</b>	<b>10.6 %</b>	<b>-1.2 %</b>	<b>-4.5 %</b>	<b>-0.8 %</b>	
<b>Prix à la consommation</b>	<b>1.2 %</b>	<b>1.0 %</b>	<b>1.0 %</b>	<b>1.0 %</b>	

\* Évolution en francs des ressources CP pour les années 2021 à 2028, y compris 506 millions de francs pour les sept tâches systémiques au cours des années 2021 à 2024 ou 594 millions de francs pour les années 2025 à 2028 (ch. 1.6.7).

Les variations annuelles des dépenses se basent sur les plans d'investissement des GI, qui sont par nature un peu plus précis au début d'une période de CP et qui présentent en outre des variations annuelles en fonction de l'évolution des investissements. L'évolution des ressources CP, tâches systémiques comprises, pour les années 2025 à 2028 correspond en moyenne à celle du renchérissement selon l'indice national des prix à la consommation (IPC)<sup>32</sup>. De 2021 à 2028, les moyens disponibles augmentent en moyenne de 0,6 % par an, soit environ 0,8 % de moins que l'IPC prévu pour la même période (1,4 %). Si l'on compare les ressources CP prévues dans le plafond de dépenses pour les années 2025 à 2028, déduction faite des tâches systémiques et de la réserve CP, options comprises, avec les deux premières années de la période de CP pour les années 2021 à 2024 (tableau 6), les moyens prévus pour les CP augmentent de 723 millions de francs (+6 %). Il devrait donc rester suffisamment de moyens pour se rapprocher de l'état-cible du réseau visé au ch. 1.5.1.

Une somme de 14 321 millions de francs est allouée définitivement au titre des CP (tableau 8). La plus grande partie de cette somme, soit 11 788 millions de francs (82 %), est affectée aux contributions d'investissement. Celles-ci serviront principalement à maintenir l'infrastructure en bon état et à l'adapter aux besoins des transports

<sup>32</sup> Disponible sous [www.efv.admin.ch](http://www.efv.admin.ch) > Rapports financiers > Données > Paramètres macroéconomiques retenus pour la planification budgétaire

ainsi qu'à l'état de la technique. Les contributions aux investissements sont en grande partie utilisées pour la voie, les ouvrages d'art et les installations de sécurité.

Tableau 8

**Plafond de dépenses 2025 à 2028 pour l'exploitation, la maintenance des infrastructures et les tâches systémiques (en millions de francs)**

PD 25–28	2025	2026	2027	2028	Total
Indemnités d'exploitation CP*	645	610	635	643	2 533
Contributions d'investissement CP*	3 045	3 045	2863	2 835	11 788
<b>Ressources CP</b>	<b>3 690</b>	<b>3 655</b>	<b>3 498</b>	<b>3 478</b>	<b>14 321</b>
Tâches systémiques	168	157	140	129	594
Réserve CP, options com- prises	46	46	46	47	185
<b>Total PD</b>	<b>3 904</b>	<b>3 858</b>	<b>3 684</b>	<b>3 654</b>	<b>15 100</b>

\* La répartition par année entre les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement ainsi que la répartition sur les différentes années sont encore provisoires.

Au 28 février 2023, les GI ont demandé dans les offres de base des moyens financiers de 19 700 millions de francs au total. Ils sont très optimistes quant à ce qui serait réalisable de 2025 à 2028. C'est pourquoi, d'ici à l'automne 2023, les mesures proposées doivent être dimensionnées en fonction de ce qui est réalistement possible et comparées aux ressources disponibles dans le FIF. L'OFT a proposé au ch. 1.6.4, à titre d'allocation provisoire des ressources CP, une valeur cible par GI qui servira de base pour les prochaines étapes. Il est déjà certain que les moyens disponibles et le renchérissement limiteront les investissements dans la maintenance des infrastructures, ce qui se traduira probablement par une baisse réelle du taux de maintenance des infrastructures au cours des années 2025 à 2028. Dans ce contexte, toutes les mesures qui ne sont pas absolument nécessaires pour l'exploitation et la maintenance indispensable des infrastructures sont intégrées pour le moment dans les options.

Indépendamment des moyens disponibles, les mesures de construction LHand ne pourront être achevées, selon la planification actuelle, qu'au milieu des années 2030. Pour la comparaison réaliste avec ce qui est faisable, l'OFT mettra l'accent sur la mise en œuvre du plus grand nombre possible de ces mesures.

Le montant de la réserve générale pour les CP (ch. 1.6.5) et pour les options CP (ch. 1.6.6) est très serré (185 millions de francs) et ne sera déterminé que dans le message. Ces fonds servent à verser aux GI des moyens financiers supplémentaires si l'avancement des travaux et l'état des installations le requièrent. Ces fonds supplémentaires sont demandés au moyen d'avenants aux CP 25–28, pour les tâches systémiques ou comme financement d'objets pour les installations à câbles.

Un montant de 2533 millions de francs est prévu pour les indemnités d'exploitation. La répartition entre les indemnités d'exploitation (exploitation et entretien) et les contributions d'investissement (renouvellements) est fondée sur le standard commun à la branche «Direction financière et contrôle de gestion de la convention de prestations» (référence OFT: SB-CCP). Le plafond de dépenses prévoit quelque 594 millions de francs pour les tâches systémiques dans le domaine de l'infrastructure; avec OBI, ces tâches sont désormais financées moyennant des contrats appropriés distincts des CP (ch. 1.6.7).

### 1.6.4 Attribution provisoire des ressources CP

Les tableaux ci-après commentent l'attribution provisoire des ressources CP et l'utilisation prévue des contributions d'investissement financées par les CP. Environ 84 % du montant total (sans tâches systémiques ni réserves), soit 14 382 millions de francs, sont attribués aux entreprises CFF, BLSN, RhB, MGI, RBS, TPFI, ZB, SOB, SZU et TPC. Ces GI sont traités séparément selon le tableau 10 (sauf SZU et TPC).

*Tableau 9*

#### Attribution prévisionnelle des ressources CP 25–28 sans options (en millions de francs)

GI	Total CP 21–24 Message 21–24	Total CP 21–24 **État en mai 2023	Valeur cible CP 25–28
AB	146,0	160,9	169,1
ASm	105,0	105,0	157,8
AVA	92,0	92,0	130,4
BLSN	1 074,0	1 080,5	1 050,3
BLT	270,0	351,9	150,5
BOB	74,0	70,9	94,0
CJ	99,6	99,6	113,9
DICH	140,0	135,7	192,8
ETB	5,6	6,0	5,5
FART	45,0	44,2	45,5
FB	108,0	108,7	129,0
FLP	12,0	17,4	51,6
FW*	15,0	0,0	0,0
HBS	65,1	63,8	52,4
KWO-MIB*	2,8	0,0	0,0
LEB	125,0	136,8	113,9

GI	Total CP 21–24 Message 21–24	Total CP 21–24 **État en mai 2023	Valeur cible CP 25–28
LTB*	0	0,0	2,2
MBC	70,0	70,0	115,9
MGI	400,0	399,3	391,9
MOB	200,0	199,6	146,1
MVR	100,0	81,7	104,6
NStCM	45,0	55,1	95,7
OeBB	4,5	5,2	14,8
ÖBB	13,0	13,0	0,0
RBS	315,0	310,8	402,5
RhB	999,0	999,0	1 027,8
CFF*	7 630,0	7 633,2	7 734,0
SOB	231,0	230,4	245,0
ST	5,0	5,8	7,4
STB*	7,5	14,8	0,0
SZU	85,0	102,3	271,3
TMR	97,0	89,0	107,0
TPC	189,0	130,3	216,8
TPFI	320,0	313,8	410,7
TRAVYS	130,0	100,2	208,6
TRN	88,0	92,7	109,9
WAB	30,0	23,8	26,8
ZB	230,0	235,0	224,8
Remontées mécaniques (réserve)		19,1	
<b>Total CP</b>	<b>13 568,1</b>	<b>13 597,5</b>	<b>14 320,5</b>

\* Les CFF ont absorbé STB; AB et FW ont fusionné, LTB a été intégré à la liste et KWO-MIB en a été supprimé.

\*\* Situation en mai 2023, d'après les plans de versement WDI, sans le besoin supplémentaire qui a été signalé.

Tableau 10

### Attribution prévisionnelle des ressources pour les maîtrises de système 25–28 sans options (en millions de francs)

GI	Total CP 21–24 Message 21–24	Total CP 21–24 **État en mai 2023	Valeur cible CP 25–28
RAILplus*	0	9,8	9,2
Tâches systémiques RhB	4,0	4,3	13,6
Tâches systémiques CFF	479,6	491,9	571,3
<b>Total Maîtrises de systèmes</b>	<b>483,7</b>	<b>506,0</b>	<b>594,1</b>

\* RAILplus a été accepté entre-temps comme nouveau gestionnaire de système.

\*\* Situation en mai 2023, d'après les plans de versement WDI, sans le besoin supplémentaire qui a été signalé.

La répartition en indemnités d'exploitation (exploitation et entretien) et en contributions d'investissement (renouvellements) n'est pas encore définitive, et le total par GI et gestionnaire de système pour les années 2025 à 2028 sera fixé définitivement à la signature des CP.

Pour le passage de l'ancienne à la nouvelle législation dictée par FAIF, on continue de présupposer que l'exécution des contrats en cours se poursuit, à moins que le contrat ou l'OCPF en disposent autrement. Cela étant, les projets qui seraient financés au titre d'une convention de mise en œuvre (c.-à-d. par des programmes tels que les étapes d'aménagement [EA] 2025 ou 2035 du programme de développement stratégique [PRODES]) d'après les nouvelles dispositions mais dont la construction a commencé selon l'ancien droit avant 2017 sont encore financés jusqu'au bout au titre des CP 25–28 et, si nécessaire, des CP ultérieures.

#### Besoins de ressources CP – explications relatives aux différents GI

Les textes suivants se fondent sur les entrées des offres de base des GI et ne sont pas encore entièrement harmonisés avec la valeur cible pour les années 2025 à 2028.

#### Besoin de ressources CP des CFF

Le montant de 7734 millions de francs à disposition des CFF permet d'exploiter les installations en toute sécurité pendant les années 2025 à 2028. La disponibilité et la qualité du réseau peuvent être maintenues en grande partie, mais parfois de manière insuffisante, et des investissements supplémentaires peuvent être réalisés dans le développement de l'infrastructure. Les efforts accrus déployés depuis la période de CP 17–20 pour l'entretien et la maintenance des infrastructures seront poursuivis au cours des années 2025 à 2028. Les moyens financiers prévus, mais aussi le volume de construction réalisable, ne permettent pas de stopper la tendance à l'augmentation du retard dans la maintenance des infrastructures que les CFF indiquent chaque année dans leur rapport sur l'état du réseau. Il faut s'attendre à une nouvelle augmentation du retard



et, à moyen terme, à une baisse de la note de l'état. Selon les CFF, les risques sécuritaires latents augmenteront alors à un niveau difficilement acceptable, ce qui, du point de vue de la Confédération, n'est actuellement pas vérifiable. Le respect des objectifs de la convention de prestations exigés par le commanditaire en ce qui concerne le maintien de la valeur à long terme et la garantie de la disponibilité et de la résilience du réseau ne sera que partiellement assuré. En outre, un allongement de la durée de mise en œuvre des prescriptions légales (LHand) ne serait pas à exclure. Ces conséquences seront examinées de manière approfondie avec les CFF parallèlement à la consultation.

Le besoin croissant d'investissements des CFF est la conséquence des aménagements réalisés au cours des trois dernières décennies et de l'augmentation des charges qui en découle. Pour absorber cette évolution, des moyens sont prévus pour les années 2025 à 2028. Pour maintenir le niveau de disponibilité actuel sur le réseau central, une somme sera en outre investie de manière ciblée dans des mesures visant à garantir la disponibilité. Le changement de système de financement des véhicules d'infrastructure entraîne un besoin de fonds supplémentaires d'environ 80 millions de francs; auparavant, les véhicules à usage mixte de l'infrastructure étaient financés par des prêts commerciaux en dehors du FIF. Les efforts de mise en œuvre de la LHand, intensifiés dans le cadre de la CP 21–24, seront poursuivis au même niveau dans le cadre de la CP 25–28; parallèlement, les mesures de mise en œuvre de la stratégie du Conseil fédéral en matière de biodiversité seront renforcées.

Des moyens sont également prévus pour les investissements liés à la mise en œuvre de la stratégie ERTMS au cours des années 2025 à 2028. Ils seront affectés en priorité à la préparation du déploiement du FRMCS (remplacement de la radio sol-trains GSM-R). Les moyens restants sont prévus en priorité pour le développement du *Traffic Management System* (TMS) et pour l'évolution des installations de sécurité (notamment la poursuite et l'optimisation de l'ETCS, la signalisation en cabine de conduite en fonction des besoins). Ces investissements ne profitent pas seulement aux CFF, mais à l'ensemble du secteur ferroviaire.

Les mesures proposées par le Conseil fédéral pour le financement durable des CFF ont pour conséquence que les contributions de couverture que le transport grandes lignes doit verser à l'infrastructure diminueront quelque peu. Les chiffres exacts seront intégrés après la décision du Conseil fédéral concernant le projet de financement durable des CFF. Selon le projet de consultation du Conseil fédéral sur ledit financement, le manque à gagner de l'infrastructure sera indemnisé par le FIF; en conséquence, l'indemnité d'exploitation augmentera de manière significative par rapport aux chiffres indiqués présentement.

Les CFF ont analysé, dans la perspective de la disponibilité des ressources critiques (en particulier les intervalles), la faisabilité des mesures prévues en termes d'aménagement et de maintenance des infrastructures. Il ressort de cet examen que le volume de projets prévu par les CFF peut être mis en œuvre au cours des années 2025 à 2028. Des reports substantiels des besoins de renouvellement actuels grèveraient davantage les périodes suivantes de CP et remettraient ainsi en question, dans certains cas, la réalisation dans les délais des étapes d'aménagement en cours. Grâce à l'étalement partiel dans le temps de l'EA 2035 et à la répartition des projets de construction sur

tout le territoire, les ressources d'exploitation et en personnel nécessaires pour la période de CP 25–28 sont actuellement disponibles dans l'ampleur requise. Afin de garantir une mise en œuvre efficace des projets de construction, il faut toutefois s'attendre ponctuellement à des restrictions d'exploitation sur les lignes fortement touchées (réduction des horaires le soir et les week-ends et fermetures de lignes avec solutions de remplacement des trains).

### **Besoin de ressources CP des chemins de fer privés**

Pour les années 2025 à 2028, la Confédération met à disposition des ressources CP d'un total de 6587 millions de francs. Ces fonds permettent d'entretenir et d'exploiter en toute sécurité les installations en service des chemins de fer privés ainsi que celles qui seront mises en exploitation pendant cette période.

### **Besoin de ressources CP de BLSN**

En 2022, BLSN a investi 250 millions de francs dans la maintenance de ses infrastructures (maintenance et renouvellement). Cette somme va augmenter légèrement ces prochaines années du fait de la réalisation de quelques projets majeurs de renouvellement (par ex. réfection du tunnel du Weissenstein et renouvellements de la voie). De plus, BLSN mettra l'accent sur le perfectionnement de la gestion des installations, sur la planification des tronçons et sur l'optimisation continue des processus générateurs de plus-value grâce à la numérisation.

### **Besoin de ressources CP RhB**

Pour assurer la maintenance de ses installations d'infrastructure (entretien et renouvellement), le RhB a besoin d'environ 240 millions de francs en 2022. Cela permet de garantir le maintien de l'état de ses installations, de réduire le besoin de rattrapage et d'assurer la mise en œuvre de la LHand.

La CP 25–28 prévoit des investissements dans les tunnels des lignes de l'Albula et de la Bernina. L'âge moyen de ces tunnels est largement supérieur à 100 ans et il faut les rénover de manière globale. Cela fait, l'actuel tunnel de l'Albula sera mis hors service puis transformé en tunnel de sécurité après que le nouveau aura été mis en service. Pour la plupart des autres catégories d'installations, les investissements se poursuivront dans le cadre des besoins ordinaires, afin de maintenir l'état des installations ou de l'améliorer pour certains types d'installations telles que les installations à basse tension et de télécommunication.

Par ailleurs, il s'agit de rénover les gares afin qu'elles satisfassent aux exigences de la LHand. En même temps, ces installations seront préparées de manière à améliorer la stabilité de l'horaire.

Outre les investissements prépondérants dans les installations ferroviaires techniques, les investissements dans le domaine des dangers naturels font également partie intégrante d'un chemin de fer de montagne tel que le RhB. Ainsi, les ouvrages de protection existants sont systématiquement renouvelés. Le nouveau tunnel de l'Albula et le

projet concernant la gare de Landquart, réalisé conjointement avec les CFF, sont deux grands projets complexes dans lesquels le RhB investit.

### **Besoin de ressources CP MGI**

MGI réalise un grand projet, l'assainissement du tunnel de la Furka. Par ailleurs, les 14 gares restantes sur les 43 que compte MGI doivent être adaptées aux besoins des personnes handicapées d'ici à la fin de 2028. Des moyens financiers adéquats sont prévus pour le renouvellement des postes d'enclenchement et des équipements de sécurité. Le besoin de fonds affichera une tendance à la hausse. Les dominantes seront la réalisation des gares de Brigue et d'Andermatt, la maintenance de la voie et de différents ouvrages d'art (tunnels et galeries).

### **Besoin de ressources CP SOB**

Comme annoncé dans le message relatif aux CP 21–24, SOB Infrastructure a notamment pris des mesures pour améliorer l'état des installations conformément au programme de mise en œuvre de la LHand. Le renouvellement des installations de courant de traction a été lancé sur les premières sections du réseau Est. Le retard pris dans la maintenance des infrastructures a été rattrapé. La CP 25–28 prévoit des renouvellements planifiés ainsi que des mesures en vue de l'amélioration de la sécurité et d'un état conforme des installations. Le rapport sur l'état du réseau du SOB indique que la CP 25–28 prévoit d'investir davantage dans le renouvellement des installations de courant de traction. D'autres fonds seront nécessaires pour satisfaire aux exigences légales relatives aux installations d'accueil conformément à la gestion optimale du cycle de vie et pour mettre en œuvre des projets stratégiques (par ex. dans le cadre du programme de mise en œuvre de la stratégie ERTMS).

### **Besoin de ressources CP ZB**

Les investissements significatifs (projets dont les coûts dépassent 10 millions de francs) pour la période de la CP 25–28 concernent notamment des réfections de voies, des transformations de gares, des assainissements d'ouvrages d'art et la construction d'une installation de garage. La hausse des besoins financiers de la Zentralbahn par rapport à la CP 21–24 s'explique avant tout par les indemnités d'exploitation. Des moyens plus importants sont notamment requis pour l'entretien, pour la gestion durable des thèmes environnementaux et pour la mise en place d'une gestion professionnelle des installations.

### **Besoin de ressources CP RBS**

Les fonds nécessaires pour l'extension de la gare de Berne (ABB) et les travaux de transformation nécessaires dans les gares RE entre Berne et Soleure font augmenter le volume d'investissement du RBS pour les années 2025 à 2028. La CP finance le projet de construction de la nouvelle gare RBS de Berne (ABB) à raison de 59 % des coûts. Les travaux avancent selon les planifications, la mise en service est prévue pour 2029. La CP 25–28 prévoit des contributions d'investissement d'un montant de

164,1 millions de francs pour le projet ABB. Vu la demande croissante sur la liaison Berne–Soleure (RE), des trains plus longs circuleront sur cette ligne dès la mise en service de la nouvelle gare souterraine. Cela implique un besoin d’investissement élevé pour les travaux de transformation et de renouvellement nécessaires dans les gares desservies par le RE et pour les installations extérieures de garage à Bätterkinden. Les autres moyens financiers sont principalement affectés au renouvellement des installations dans le cadre de la maintenance des infrastructures orientée sur le long terme.

### **Besoin de ressources CP TPFI**

Les principaux objectifs de TPFI pour la période de la CP 25–28 sont de poursuivre ceux de la CP 21–24, à savoir notamment d’assurer la qualité, la disponibilité et l’accessibilité du réseau tout en procédant aux modernisations nécessaires de l’infrastructure.

Les indemnités d’exploitation ont augmenté en raison de plusieurs facteurs, notamment les ajustements de coûts liés à l’évolution de la technique, l’adaptation de la maintenance des rails et l’augmentation de la proportion de matériel en fin de vie, ce qui entraîne un entretien accru.

Les investissements suivent différents objectifs. L’adaptation des dernières gares à la LHand est généralement liée à un renouvellement des voies du tronçon. TPFI souhaite également renouveler 24 km de voies dont la dernière rénovation remonte à une cinquantaine d’années. La plupart de ces voies se trouvent sur le réseau à voie métrique et nécessitent actuellement des coûts de maintenance importants. Cela concerne notamment les nœuds de Palézieux, Bulle et Montbovon au sud de Fribourg, ainsi que Fribourg, Morat et Ins/Anet sur la ligne FMA.

### **1.6.5 Réserve CP**

Comme il y a quatre ans, il ressort de la discussion des planifications à moyen terme de tous les GI que diverses réserves ont été constituées afin de couvrir des développements imprévisibles. Outre les phénomènes naturels, qui peuvent entraîner des travaux de remise en état coûteux, l’évolution future des transports peut aussi requérir des investissements dans les cinq années entre la signature de la CP 25–28 et la fin de 2028: il peut s’agir, par exemple, de la construction de nouvelles usines ou centrales de distribution équipées de voies de raccordement dont les aiguilles (de raccordement) doivent être financées par les GI au titre de la CP. Ceux-ci ne peuvent pas planifier à moyen terme ces dépenses imprévisibles. C’est pourquoi l’administration des réserves est exclusivement du ressort de l’OFT qui, au besoin, les attribue aux entreprises.

De même, il faudra tirer de la réserve les éventuelles contributions d’investissement (à fonds perdus) pour le renouvellement d’installations de transport à câbles ainsi que pour un éventuel besoin supplémentaire pour les tâches systémiques. La LICa met ces installations à égalité avec les chemins de fer pour le financement de l’infrastructure. Mais comme les entreprises de transport à câbles ne connaissent pas la séparation par

secteurs entre infrastructure et transports et puisque les installations elles-mêmes, par nature, ne permettent pas cette séparation, l'OCPF dispose que 50 % de l'investissement total dans une remontée mécanique peuvent être financés par le FIF. On estime que le besoin de renouvellement à long terme des installations de transport à câbles avec fonction de desserte se situe entre 20 et 30 millions de francs par an. Les projets n'étaient cependant pas encore connus avec précision au moment de l'élaboration du présent rapport explicatif. Enfin, il est judicieux d'attendre aussi longtemps que la sécurité le permet pour effectuer les travaux de renouvellement.

### **1.6.6 Options CP**

Vu l'expérience positive faite au cours des dernières périodes de CP, les options seront poursuivies pour tous les GI. Il s'agit de projets en majorité relativement grands dont la réalisation n'est pas encore garantie (approbation des plans non encore disponible) ou qui requièrent des procédures complexes (par ex. en rapport avec l'innovation ou le respect des prescriptions de la protection des monuments). Dès qu'un projet optionnel est prêt à être mis en œuvre, l'OFT examine avec le GI la priorité du projet et la possibilité de le réaliser moyennant des reports de financement internes. Le cas échéant, un avenant est apporté à la CP (augmentation des fonds d'investissement) en vue de la réalisation. Les projets optionnels qui ne peuvent pas démarrer avant la fin de 2028 seront intégrés aux CP 29–32, à moins qu'ils ne s'avèrent irréalisables ou superflus.

Le but de ces options est de ne pas bloquer des moyens financiers par des retards de projets; l'OFT ne souhaite pas non plus éliminer lesdits projets des plans d'investissements ni stopper ainsi les planifications.

Les mesures optionnelles des GI concernés seront énumérées dans les CP. L'expérience faite avec les CP 21–24 montre que les retards fréquents dans des projets fermement planifiés laissent suffisamment de marge pour réaliser un nombre important de projets optionnels.

Si ces projets sont réalisables, et ce, en sus et non à la place d'autres projets, la réserve de 108 millions de francs serait à disposition en premier lieu. Si, contre toute attente, cette réserve ne devait pas suffire, une augmentation correspondante du plafond de dépenses serait proposée au Parlement. La possibilité d'une augmentation de crédit supportée par le FIF reste réservée.

### **1.6.7 Ressources nécessaires pour les tâches systémiques**

À l'heure actuelle, sept tâches systémiques sont effectuées sur mandat de l'OFT et financées par le FIF. Les CFF en accomplissent actuellement cinq. Le RhB en exécute une, de même que RAILplus. Une nouvelle tâche systémique Bruit pour l'établissement du cadastre des émissions et du suivi acoustique sera confiée aux CFF (voir ci-dessous).

Depuis 2021, le financement des tâches systémiques exécutées sur mandat de l'OFT n'est plus réglé dans les CP conclues avec les gestionnaires de systèmes, mais dans des conventions détaillées spécifiques. Le controlling financier des tâches systémiques est similaire à celui des CP. Le plafond de dépenses pour rémunérer les tâches systémiques au cours des années 2025 à 2028 reste intégré au plafond de dépenses des CP et est proposé dans le cadre du présent rapport explicatif. Afin de compenser les coûts d'exploitation non couverts planifiés et pour financer les investissements, la Confédération met à disposition au total 594 millions de francs pour les tâches systémiques dans le domaine de l'infrastructure durant les années 2025 à 2028:

Tableau 11

**Huit tâches systémiques pour les années 2025 à 2028 (en millions de francs) – attribution prévue des ressources**

Tâche systémique	Gestionnaire du système	Total
Information à la clientèle	CFF	100,2
ETCS	CFF	12,2
Communication des trains	CFF	7,1
STI TAF/TAP	CFF	0,8
Alimentation en courant de traction	CFF	447,0
ZBMS	RhB	13,6
Interaction véhicule-voie ferrée à écartement métrique	RPL	9,2
Bruit	CFF	4,0
<b>Total 2025–2028</b>		<b>594,1</b>

Les fonds de la réserve CP, options comprises, peuvent également être utilisés pour les tâches systémiques.

Plus de la moitié de ces fonds, à savoir 384 millions de francs (65 %), sont attribués aux contributions d'investissement. Environ 210 millions de francs (35 %) sont prévus pour des indemnités d'exploitation. Par rapport à la période CP 21–24, les besoins financiers pour ces huit tâches systémiques augmentent d'environ 110 millions de francs.

**Information à la clientèle**

En assurant la tâche systémique Information à la clientèle, l'OFT a pour but que la clientèle des transports publics obtienne des informations actuelles, continues, complètes, uniformes et harmonisées pour l'intégralité d'un voyage effectué en transport public, et ce, indépendamment du moyen de transport choisi et de l'entreprise. Pour ce faire, les informations de tous les transports publics en Suisse relatives au départ et

à l'arrivée planifiés, effectifs et prévus, aux retards, aux lieux exacts de départ, aux rames et aux correspondances, aux événements prévus et imprévus, à l'accessibilité des gares ainsi qu'à la mise en réseau avec d'autres offres de mobilité sont collectées, traitées et mises à disposition des personnes intéressées. Dans la mesure du possible et si l'intérêt des voyageurs le justifie, les informations des transports publics frontaliers et transfrontaliers doivent également être collectées sur la plate-forme centrale d'information des clients. En tant que mandataires, les CFF mettent également à disposition la base de données pour les indications des arrêts sur les cartes nationales. Enfin, les CFF font office de consultants pour les entreprises suisses de transport public dans la perspective de la réalisation des objectifs en matière de qualité des données (sur le plan spécialisé et technique). L'importance de la tâche systémique Information à la clientèle a augmenté dans le contexte des informations sur la mise en réseau des transports publics et des différentes offres de mobilité. La charge de travail reste par conséquent élevée. Cette tâche requiert beaucoup de personnel pour le développement et la maintenance de solutions standardisées.

## **ETCS**

En assurant la maîtrise du système ETCS, l'OFT a pour objectif d'assumer la mise en place et l'exploitation, l'interopérabilité ainsi que le perfectionnement de l'ETCS en Suisse moyennant un effort raisonnable pour les utilisateurs du système. Ceci dans le respect du principe de la non-discrimination (art. 37, al. 5 et 6, LCdF) et en tenant compte des conditions-cadres ainsi que de la coordination nécessaire entre les acteurs du système.

La maîtrise du système ETCS soutient le mandat dans la mise en œuvre de la stratégie ERTMS que celui-ci a définie. Pour ce faire, il convient de créer les conditions permettant d'atteindre les objectifs suivants:

- exploitation ferroviaire sûre, fiable et interopérable avec l'ETCS sur le réseau ferroviaire à voie normale (y c. les tronçons d'exploitation frontalière) suisse;
- mise en œuvre et perfectionnement de l'ETCS de manière économique, favorisant la sécurité et les capacités tout en tenant compte des intérêts commerciaux des entreprises ferroviaires;
- encouragement du développement nécessaire de la normalisation et de la standardisation de l'ETCS; représentation des intérêts en la matière dans les instances internationales pour la mise en œuvre de l'ETCS en Suisse.

## **Communication des trains**

Avec la tâche systémique Communication des trains, l'OFT a pour but d'assurer la mise en place et l'exploitation, ainsi que le perfectionnement du système GSM-R et la transition vers la technologie de nouvelle génération FRMCS (*Future Railway Mobile Communication System*) moyennant un effort raisonnable, et de garantir la coordination entre les acteurs du système.

## **STI TAF / TAP**

Avec la tâche systémique STI TAF/TAP, l'OFT a pour but d'observer en continu l'évolution des STI européennes concernant les applications télématiques du transport de marchandises et de voyageurs et d'évaluer cette évolution dans l'optique des effets pour la Suisse.

### **Alimentation en courant de traction**

Avec la tâche systémique Alimentation en courant de traction 16,7 Hz (fig. 4), l'OFT a pour but de garantir la planification nationale, la construction, l'exploitation et le maintien du réseau d'alimentation en courant de traction (production et transport 132 kV et 66kV/16,7 Hz) pour les réseaux ferrés à voie normale et étroite. À cet effet, CFF Énergie entretient les sous-stations et les groupes convertisseurs de fréquences nécessaires à l'alimentation en courant de traction 16,7 Hz

Cette maîtrise de système inclut la production et l'acquisition d'électricité (centrales électriques, participations, commerce d'approvisionnement) et le transport (lignes de transport) en réglant la fixation du prix de sorte que les coûts du courant de traction soient couverts. Les nombreux chemins de fer à voie métrique qui fonctionnent avec du courant continu ne sont pas touchés par cette tâche systémique.

La tâche systémique Courant de traction 16,7 Hz doit permettre d'atteindre, entre autres, les objectifs suivants:

- une alimentation en courant de traction économique et efficace 16,7 Hz.
- une alimentation en courant de traction 16,7 Hz sûre et fiable sur le réseau ferroviaire suisse.

Dans le cadre de l'assainissement des CFF en 2001, le financement de l'approvisionnement en électricité a été délimité de la manière suivante, ce qui a été confirmé par la définition de la maîtrise du système Courant de traction 16,7 Hz:

- tâches financées directement par le FIF dans le cadre de l'accès au réseau (planification, construction, exploitation et entretien des sous-stations et des convertisseurs de fréquence nécessaires à l'alimentation en courant de traction du réseau 16,7 Hz);
- tâches en dehors de l'accès au réseau, financées selon les principes du marché et indemnisées par le prix du courant de traction à partir de la sous-station (pour la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des installations de production [y c. les droits de prélèvement] et des lignes de transport nécessaires à l'alimentation en courant de traction 16,7 Hz sur le réseau ferroviaire suisse).

*Figure 4*

### **Alimentation en courant selon l'art. 62 LCdF**



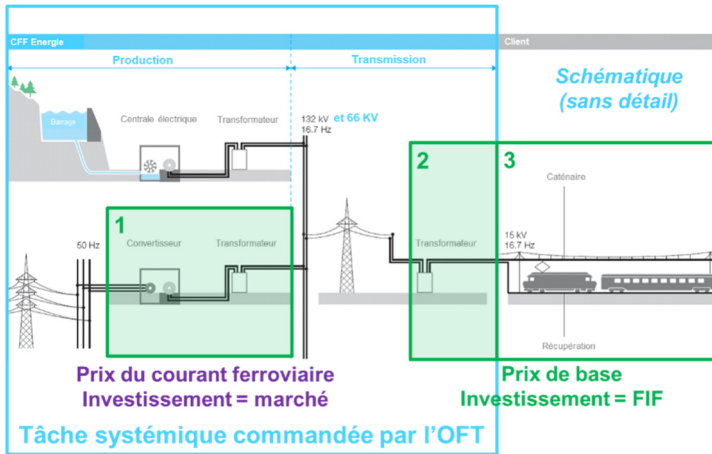


Figure 4: seuls les domaines encadrés 1 et 2 sont financés au titre de la tâche systémique. Les usines électriques et les lignes de transport d'électricité sont financées selon les principes de marché. Le domaine 3 fait partie intégrante de la CP.

### Alimentation en courant de traction – variantes possibles d'un développement du financement de la tâche systémique

Jusqu'en 2022, il était possible, au besoin, d'acheter de l'électricité à bas prix sur le marché libre. Ce fait et les mesures prises par le Conseil fédéral pour ramener le taux de couverture de la dette des CFF à un niveau acceptable ont conduit à reporter en partie les investissements dans les assainissements nécessaires. Cette stratégie commerciale a probablement permis de maintenir le prix du courant de traction à un niveau relativement bas. Les coûts de production de CFF Énergie avant la crise du marché de l'énergie en 2022 étaient plus élevés que les coûts du marché, et une production propre plus importante de CFF Énergie aurait probablement entraîné une hausse du prix du courant de traction.

La situation exceptionnelle sur le marché de l'énergie en 2022 a modifié les conditions-cadres côté marché dans ce domaine. La crise énergétique a montré que CFF Énergie, malgré ses propres centrales électriques, est fortement dépendante du marché international de l'énergie. Tant CFF Énergie que l'OFT évaluent aujourd'hui différemment la stratégie consistant à envisager des achats d'électricité plutôt que des investissements, et accordent une plus grande importance à l'augmentation de la sécurité d'approvisionnement grâce à un important degré d'autarcie. Les prix plus élevés du marché accroissent en outre l'intérêt économique des assainissements et des aménagements.

Le Conseil fédéral fait actuellement examiner différentes variantes sur la meilleure manière de garantir au mieux une alimentation en courant de traction sûre et stable à long terme.

## **ZMBS**

Avec la tâche systémique ZBMS, l'OFT poursuit l'objectif d'élaborer des prescriptions de mise en œuvre d'un système de contrôle des trains uniforme sur les réseaux non interopérables (principalement à voie métrique). En tant que gestionnaire du système, le RhB a pour tâche d'élaborer les mesures, prescriptions et décisions nécessaires à l'introduction, à la réalisation et au perfectionnement du standard ZBMS. Il développe des solutions aux problèmes et aux risques qui surviennent lors de la mise en œuvre dudit standard auprès des entreprises de chemin de fer et il prépare les prescriptions et les décisions nécessaires. Ces tâches ont également pour but d'éviter une charge multiple et inutile des GI lors de la mise en œuvre du standard ZBMS durant toutes les phases du cycle de vie du système et de réduire à un minimum le travail de coordination entre les entreprises de chemin de fer et les tiers concernés.

### **Interaction véhicule-voie ferrée à écartement métrique (RAILplus)**

Avec la tâche systémique Interaction véhicule-voie ferrée, l'OFT a pour objectif de créer des bases pour une meilleure compréhension de l'interaction roue-rail dans le domaine de la voie métrique. Les développements techniques de ces dernières années dans le domaine des véhicules et de la voie conduisent à une usure accrue des roues et des rails. En particulier dans le domaine des voies métriques et spéciales, les bases pour une coordination optimisée des mesures techniques sur le véhicule et la voie font défaut. En tant que gestionnaire du système, RAILplus se charge d'élaborer les connaissances manquantes et de les rendre accessibles aux GI.

### **Bruit**

Avec la nouvelle tâche systémique Bruit, l'OFT poursuit l'objectif de mettre à disposition des bases de données uniformes et de haute qualité sur les nuisances sonores. Le cadastre des émissions, qui fait partie du cadastre d'exposition au bruit, était déjà établi jusqu'à présent par les CFF dans le cadre de l'assainissement du bruit. Les CFF doivent donc également assumer la nouvelle maîtrise du système et assurer la préparation centrale des données pour d'autres GI. Le suivi du bruit ferroviaire, en tant que complément de mesure et contrôle de plausibilité, fera désormais partie de cette tâche. Les CFF peuvent ainsi poursuivre la mise à disposition des données qui a fait ses preuves et les compléter par les mesures. L'Office fédéral de l'environnement, en tant qu'autorité spécialisée de la Confédération, sera représenté au sein des organes.

## **1.7 Financement par le FIF**

### **1.7.1 Le FIF est un fonds sans personnalité juridique ayant ses propres comptes**

En vertu de l'art. 87a, al. 2, Cst., l'exploitation, la maintenance des infrastructures ferroviaires et leur aménagement ainsi que les tâches systémiques sont financés exclusivement par le FIF depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016. À cet effet, des recettes à affectation obligatoire et des ressources issues des finances fédérales générales seront versées au fonds.

Le FIF doit couvrir prioritairement les besoins de l'exploitation et de la maintenance de la qualité des infrastructures. Pour les prélèvements sur le fonds, l'Assemblée fédérale alloue un plafond de dépenses tous les quatre ans. Dans les conventions de prestations quadriennales qui en découlent, les objectifs à atteindre et les ressources allouées par la Confédération aux GI sont fixés de manière contraignante.

Comme le FIF n'a pas le droit de s'endetter, il constitue une réserve suffisante pour absorber les fluctuations des mises de fonds. L'objectif est de réduire au minimum le risque de retards dans les projets d'aménagement prêts à construire.

Le fonctionnement et la procédure du fonds sont fixés dans la LFIF.

Le FIF a la forme d'un fonds sans personnalité juridique ayant ses propres comptes, lesquels consistent en un compte de résultats, un compte des investissements et un bilan.

### 1.7.2 Versements au FIF

Le montant des ressources financières à verser au FIF est fixé dans la Cst. et dans la LCdF. Le Conseil fédéral ou le Parlement ne dispose d'une certaine marge de manœuvre que pour l'apport issu de la RPLP (sans modification de la loi), car celui-ci est conçu comme un montant maximal.

### 1.7.3 L'Assemblée fédérale décide des ressources dans le cadre du budget

L'Assemblée fédérale fixe le montant des ressources à prélever sur le FIF pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures, les tâches systémiques, les aménagements ainsi que les mandats de recherche en même temps que le budget annuel, en un arrêté fédéral simple. Elle approuve finalement les comptes du FIF.

Tableau 12

#### Planification à long terme du FIF (état de la planification mai 2023) pour le budget 2024 – plan financier 2025-2027 de la législature (PFL) – comptes prévisionnels (CPr) 2028

(en millions de francs)	B 2024	PFL 2025	PFL 2026	PFL 2027	CPr 2028
<b>Apports au fonds</b>	<b>5 851</b>	<b>5 851</b>	<b>6 048</b>	<b>6 151</b>	<b>6 282</b>
Recettes à affectation obligatoire	2 901	2 812	2 925	2 950	3 000
- pour mille de la TVA	758	778	798	818	838
- RPLP	985	856	902	889	898
- recettes de l'impôt sur les huiles minérales	261	255	272	263	253

(en millions de francs)	B 2024	PFL 2025	PFL 2026	PFL 2027	CPr 2028
- contribution cantonale	622	640	658	675	692
- impôt fédéral direct	275	283	295	305	319
Mise de fond des finances fédérales générales	2 950	3 038	3 123	3 201	3 281
Revenus financiers					
<b>Prélèvements</b>	<b>4 851</b>	<b>5 371</b>	<b>5 441</b>	<b>5 409</b>	<b>5 813</b>
- exploitation	630	645	610	635	643
- Maintenance des in-frastructures <sup>33</sup>	3 019	3 091	3 091	2 909	2 882
- Tâches systémiques	129	168	157	140	129
- Aménagement	1 027	1 426	1 548	1 695	2 133
- Mandats de recherche	4	4	4	4	4
- Charges administratives	5	5	5	5	5
- Intérêts	38	32	27	22	17
<b>Résultat</b>	<b>1 000</b>	<b>480</b>	<b>607</b>	<b>742</b>	<b>469</b>
Remboursement des avances	716	651	696	685	685
<b>Réserves</b>	<b>1 680</b>	<b>1 509</b>	<b>1 420</b>	<b>1 477</b>	<b>1 260</b>

Lors de sa réunion du 15 février 2023, le Conseil fédéral a concrétisé les mesures d'ajustement pour le budget 2024 et pris des décisions de principe concernant les mesures d'ajustement du budget pour les années du plan financier. L'une de ces mesures concerne les apports de la RPLP, qui ont été réduits de 150 millions de francs par an pour les années 2025 à 2027. Cela réduit les liquidités du FIF de 225 millions au total; la moitié de l'apport de la RPLP doit être utilisée pour le remboursement des avances prévu par la loi, dont le remboursement intégral est ainsi prolongé d'un an au maximum.

Les besoins financiers prévisibles pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures peuvent être financés grâce au fonds et selon la planification actuelle du FIF, sans que la mise en œuvre des projets d'aménagement en cours et planifiés ne soit menacée. Les coûts subséquents des projets d'aménagement sont estimés à environ 30 millions de francs par an. La clé de calcul des différentes participations cantonales à l'apport prévu à l'art. 57 LCdF (contribution cantonale) est réglée à l'art. 23 OCPF. L'indexation de la contribution cantonale est fixée à l'art. 57, al. 1<sup>bis</sup>, LCdF.

<sup>33</sup> Le plan financier 2025-2027 de la législature prévoyait une répartition des ressources entre l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures différente de celle proposée dans le présent projet.

## **1.8 Financement d'installations privées de transport de marchandises**

### **1.8.1 Principes de financement des installations privées de transport de marchandises**

Les installations privées de transport de marchandises sont des voies de raccordement et des installations de transbordement pour le transport combiné (ITTC). Elles ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'art. 62, al. 1, LCdF. En particulier, elles ne sont pas soumises à l'accès au réseau conformément à l'art. 9a LCdF et ne sont pas financées par le FIF.

Lors du raccordement des installations privées de transport de marchandises, le GI supporte les coûts d'adaptation et d'aménagement de ses installations occasionnés par le raccordement, y compris le dispositif de raccordement (art. 18 LTM). Cela inclut les installations pour la réception et la formation des trains (art. 62 LCdF). Au sens de l'art. 5 OCPF, ces investissements ne servent pas à augmenter la capacité, mais à faire face à l'évolution de la demande sans ajouter de trains-kilomètres ou de sillons supplémentaires dans le transport de marchandises et doivent donc être classés dans la maintenance des infrastructures.

La Confédération peut contribuer aux investissements dans la construction, l'extension et le renouvellement des ITTC et des voies de raccordement (art. 8 LTM). La contribution d'investissement fédérale ne peut en principe pas dépasser 60 % des coûts imputables. Dans le cas de projets d'importance nationale pour la politique des transports, elle peut être portée à 80 % au maximum. Lors de l'octroi et du dimensionnement des contributions, il est dûment tenu compte des objectifs des politiques des transports, de l'énergie et de l'environnement, des critères économiques, des avantages des tiers et, en particulier, de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises. L'octroi des contributions est subordonné à des conditions, notamment pour garantir que les volumes de transport et de transbordement prévus soient atteints et que l'accès aux ITTC ne soit pas discriminatoire. Si les objectifs quantitatifs visés pour les installations ne sont pas atteints, les contributions d'investissement peuvent être recouvrées au pro rata.

L'art. 18, al. 1, LUMin fournit la base juridique du financement des ITTC et des voies de raccordement. En conséquence, l'aide est fournie par le biais d'un «financement spécial pour la circulation routière».

La Confédération peut en outre verser des contributions d'investissement pour la construction d'installations portuaires destinées au transbordement de marchandises dans le transport combiné. Celles-ci ne doivent pas dépasser 50 % des coûts imputables (art. 8, al. 6, LTM). Conformément à l'art. 8, al. 4, LTM, la Confédération verse ces contributions d'investissement sous forme de prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.

Les contributions d'investissements dans les installations privées de transport de marchandises sont gérées par des crédits d'engagement pluriannuels (art. 8, al. 7, LTM).

En raison du caractère récurrent des crédits d'engagement pour les contributions d'investissements dans les installations privées de transport de marchandises et de la proximité de la matière par rapport au financement de l'infrastructure ferroviaire publique, les moyens financiers sont soumis en même temps que les décisions relatives aux conventions de prestations.

## **1.8.2 Besoin de fonds pour la promotion des installations privées de fret ferroviaire**

### **Crédit d'engagement 2021–2024**

Le crédit d'engagement pour la période 2021–2024 s'élève à 300 millions de francs. Il sert à financer des voies de raccordement et des ITTC en Suisse et à l'étranger, qui sont nécessaires afin d'atteindre les objectifs de la LTTM, et des installations portuaires pour le transbordement de marchandises en transport combiné.

Ce crédit d'engagement comprenait notamment les deux grands projets Gateway Basel Nord et Bassin portuaire 3 à Basel-Kleinhüningen. Le montant du crédit d'engagement résultait d'une estimation des projets à venir pour la période 2021–2024 et prévus dans le cadre de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises selon l'art. 3 LTM. Le crédit d'engagement comprend également des projets d'ITTC en Suisse et à l'étranger pour le transport transalpin.

Si le grand projet précité Gateway Basel Nord à Basel-Kleinhüningen est inclus dans le crédit d'engagement 2021–2024, celui-ci sera largement épuisé en l'état actuel de la planification. La décision de financement relative à ce projet n'est pas encore entrée en vigueur.

### **Crédit d'engagement 2025–2028**

Le crédit d'engagement demandé pour la période 2025–2028 couvre tous les engagements que la Confédération envisage de prendre pour encourager le renouvellement, l'extension et la construction d'ITTC et de voies de raccordement durant les années 2025 à 2028. Le crédit d'engagement de 185 millions de francs sollicité comprend notamment l'achèvement du Gateway Basel Nord (2<sup>e</sup> étape) et la construction du bassin portuaire 3 à Basel-Kleinhüningen qui y est liée. Le montant du crédit d'engagement résulte d'une estimation des projets en attente et prévus dans la conception relative au transport ferroviaire de marchandises selon l'art. 3 LTM. Le crédit d'engagement comprend également des projets d'ITTC en Suisse et à l'étranger pour le transport transalpin.

Le montant demandé a fait l'objet d'un accord avec l'industrie, notamment par l'intermédiaire du groupe de suivi pour le développement du transport ferroviaire de marchandises. Ce groupe de soutien est un organe de l'OFT auquel siègent des représentants des secteurs de la logistique et du transport de marchandises.

Le Parlement gère les ressources disponibles pour la promotion des installations privées de transport de marchandises par le biais d'un crédit d'engagement et décide des crédits annuels avec le budget. Toutes les dispositions relatives aux subventions sont formulées comme des dispositions potestatives et préservent ainsi la marge de manœuvre du Parlement en matière de politique financière.

Le 2 novembre 2022, le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation sur le projet «Perfectionnement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse». Le projet contient entre autres des propositions d'adaptation des bases légales pour l'encouragement des installations privées de transport de marchandises. Une éventuelle adaptation de l'arrêté fédéral portant allocation du crédit d'engagement 2025–2028 pendant sa durée validité n'est pas exclue.

Le tableau suivant donne un aperçu de la fonctionnalité des réalisations planifiées, des emplacements et des espaces prévus ainsi que des capacités supplémentaires créées.

Tableau 13

### **Vue d'ensemble des ITTC et des voies de raccordement prévues pour le crédit d'engagement 2025–2028**

Fonctionnalité / besoins en financement	Emplacement probable	Capacité supplémentaire prévue (par an)
Terminal du TC d'importance nationale pour la politique des transports	Gateway Basel Nord, 2 <sup>e</sup> étape, trimodal	105 000 EVP*
Bassin portuaire 3 Basel-Kleinhüningen	Extension du port de Bâle	390 000 EVP
ITTC avec fonction de distribution régionale	Surtout le long de l'axe est-ouest	350 000 EVP
Installations de transbordement du TC (étranger) pour le transfert du trafic lourd à travers les Alpes	Piémont/Lombardie	200 000 EVP
Voies de raccordement et petites ITTC	Divers (renouvellement, nouvelles constructions et extension)	au moins 12 000 tonnes, 720 wagons ou 5000 EVP par installation

\*Équivalents vingt pieds (unité standardisée internationale pour les conteneurs de 20 pieds).

## **1.9 Rapport avec le programme de la législature et avec les stratégies nationales du Conseil fédéral**

### **1.9.1 Programme de la législature**

Le projet est annoncé dans le message du ... janvier 2024 sur le programme de la législature 2024-2027<sup>34</sup> et dans le projet correspondant d'arrêté fédéral sur le programme de la législature 2024-2027<sup>35</sup>.

### **1.9.2 Rapport avec les stratégies nationales du Conseil fédéral**

Dans le message du ... janvier 2024 sur le programme de la législature 2023–2027<sup>36</sup>, il est mentionné que le projet a une interface avec la nouvelle politique de croissance 2024–2027. Il s'agit en particulier d'assurer, grâce à une exploitation et à une maintenance efficaces et économes en ressources de l'infrastructure ferroviaire, que le rail reste un pilier important, performant et fiable du maintien de la compétitivité et de l'amélioration de la productivité de l'économie suisse.

### **1.9.3 Rapport avec la Stratégie Biodiversité Suisse (SBS)**

La biodiversité est prise en compte lors du renouvellement et de l'entretien des infrastructures ferroviaires conformément à la Stratégie Biodiversité Suisse (SBS) adoptée par le Conseil fédéral le 25 avril 2012 et à son Plan d'action Biodiversité Suisse (PA SBS)<sup>37</sup> adopté le 6 septembre 2017. Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures correspondantes, les entreprises se conforment entre autres au guide de l'OFT pour l'établissement de rapports dans le domaine de la biodiversité. L'entreprise remet un rapport intermédiaire à l'OFT et un rapport final sur les travaux exécutés d'ici à fin 2028. Les exigences du document «Guide Rapport biodiversité selon la convention sur les prestations 2025–2028» doivent être respectées.

### **1.9.4 Relation avec la stratégie énergétique 2050**

Avec le programme «Stratégie énergétique 2050 des transports publics» (SETP 2050), l'OFT tente de soutenir et d'inciter autant que possible les ETF et les GI dans cette optique.

Le programme SETP 2050 mise jusqu'à présent sur l'initiative propre des entreprises ferroviaires. Il soutient leurs efforts pour augmenter le rendement énergétique et la

---

<sup>34</sup> FF 2024 ...

<sup>35</sup> FF 2024 ...

<sup>36</sup> FF 2024 ...

<sup>37</sup> Les deux sont consultables à l'adresse [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) > Thèmes > Biodiversité > Informations pour spécialistes > Politique de la biodiversité > Stratégie et plan d'action



production d'énergie renouvelable en contribuant à des projets de recherche et d'innovation. Afin de générer un effet d'impulsion encore plus fort dans ce domaine, des objectifs énergétiques et climatiques sont fixés dans les CP. La mise en œuvre de ces mesures doit être financée par les ressources allouées au titre de la CP.

Actuellement, seuls des moyens limités sont prévus pour financer des mesures en faveur de l'encouragement des installations photovoltaïques. Vu les limites strictes du cadre financier, les mesures impératives de maintenance des infrastructures sont prioritaires, en particulier pour les CFF (voir également ch. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

### **1.9.5 Rapport avec la stratégie climatique**

L'infrastructure ferroviaire contribue également à la mise en œuvre de la stratégie climatique à long terme de la Confédération. Les cycles de renouvellement doivent être mis à profit pour remplacer les infrastructures et les installations par des alternatives autant que possible exemptes de CO<sub>2</sub>. Actuellement, les moyens disponibles pour les mesures en faveur de la décarbonisation dans l'infrastructure ferroviaire sont limités. Vu les limites strictes du cadre financier, les mesures impératives de maintenance des infrastructures sont prioritaires. Dans la mesure où cela est financièrement possible, on s'efforce d'intégrer une option d'environ 50 millions de francs dans le plafond de paiement des CP pour des mesures dans les domaines du climat et des énergies renouvelables. Cette option n'est actuellement pas financée.

### **1.9.6 Rapport avec la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques**

Le 8 décembre 2017, le Conseil fédéral a adopté la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques 2018–2022<sup>38</sup>. Celle-ci définit des mesures par lesquelles le Conseil fédéral entend maintenir la sécurité de l'approvisionnement en Suisse et l'améliorer dans des domaines essentiels. Dans ce contexte, la garantie de la sécurité et de la disponibilité, la résilience et la qualité ainsi que la conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ferroviaire sont considérés comme particulièrement pertinents.

### **1.9.7 Rapport avec la stratégie Culture du bâti**

La qualité architecturale et l'intégration réussie dans le paysage sont prises en compte lors de la rénovation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, conformément à la stratégie Culture du bâti<sup>39</sup> et à son plan d'action, adoptés par le Conseil fédéral le

---

<sup>38</sup> FF 2018 491

<sup>39</sup> Consultable sous [www.bak.admin.ch](http://www.bak.admin.ch) > Culture du bâti > Le concept de Culture du bâti > Stratégie Culture du bâti.

26 février 2020. Sont notamment déterminants les objectifs 3 «Les projets de construction et de planification réalisent une qualité de haut niveau adaptée à la tâche et au site» et 6 «La Confédération donne l'exemple en matière de culture du bâti» ainsi que la mesure 40 «Ancrer la culture du bâti au niveau des entreprises de chemin de fer».

## **1.10 Classement d'interventions parlementaires**

*Aucune pour l'instant - sera complété le cas échéant après la consultation*

## **2 Procédure préalable, notamment procédure de consultation**

*Sera complété après la consultation.*

## **3 Contenu de l'arrêté de crédit**

### **3.1 Proposition du Conseil fédéral et exposé des motifs**

Par le présent projet, le Conseil fédéral soumet aux Chambres, en leur proposant de les adopter, les projets d'arrêtés fédéraux suivants:

- arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques de ce domaine pour les années 2025 à 2028,
- arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de triage et de transbordement pour les années 2025 à 2028.

### **3.2 Description du projet et commentaire des principales dispositions**

#### **3.2.1 Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques de ce domaine pour les années 2025 à 2028**

*Art. 1*

L'arrêté met à disposition un plafond de dépenses de 15 100 millions de francs qui sert à indemniser les prestations commandées aux GI pendant les années 2025 à 2028. La répartition des moyens financiers sur les différentes années et les crédits

budgétaires afférents dans le FIF sont votés chaque année par le Parlement dans le cadre du budget. Les ressources sont intégralement financées à partir du FIF.

*Art. 2*

Un montant de 600 millions de francs prélevé sur le plafond de dépenses visé à l'art. 1 pourra être employé à financer les tâches systémiques du domaine de l'infrastructure ferroviaire.

*Art. 3*

Les arrêtés de crédit sont des arrêtés fédéraux simples et ne sont pas sujets au référendum.

**3.2.2 Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028**

*Art. 1*

Le crédit d'engagement de 185 millions de francs sert à poursuivre la promotion actuelle du transport de marchandises et du transfert du trafic marchandises. Les principales bases légales sont la LTM et la LTTM. Les subventions peuvent être versées à des installations situées en Suisse, mais aussi à l'étranger, à condition que ces dernières servent au transfert du trafic lourd transalpin.

*Art. 2*

Les prévisions de renchérissement sur lesquelles se fonde le volume du crédit d'engagement sont indiquées dans l'arrêté fédéral. Elles se fondent sur le niveau de l'indice national des prix à la consommation de mars 2023, soit 106,00 points, ce niveau d'indice se rapportant à la série d'indices «décembre 2020 = 100 points».

*Art. 3*

Les arrêtés de crédit sont des arrêtés fédéraux simples et ne sont pas sujets au référendum.

**3.3 Prévisions de renchérissement**

L'arrêté fédéral concernant la CP 2025-2028 n'est pas concerné par les prévisions de renchérissement. Le plafond de dépenses et le crédit d'engagement prévus incluent le renchérissement éventuel et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les GI ont établi des

prévisions de renchérissement pour les mesures prévues, en se basant sur les directives de la Confédération.

Les prévisions de renchérissement sur lesquelles se fonde l'arrêté fédéral concernant le crédit d'engagement pour les contributions d'investissement aux installations privées de triage et de transbordement pour les années 2025 à 2028 sont présentées à l'art. 2 de l'arrêté fédéral. Elles se fondent sur le niveau de l'indice national des prix à la consommation de mars 2023, soit 106,00 points, ce niveau d'indice se rapportant à la série d'indices «décembre 2020 = 100 points». Les crédits budgétaires annuels sont respectivement adaptés aux prévisions de renchérissement actuelles.

## **4 Conséquences**

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

Les dépenses d'exploitation, de maintenance et de tâches systémiques de l'infrastructure ferroviaire sont intégralement financées via le FIF. Les ressources ad hoc pour les années 2025 à 2028 sont provisionnées dans la planification financière du FIF. Cette forme de financement introduite par FAIF permet d'éviter de grever les finances fédérales en cas de hausse des coûts d'exploitation et de maintenance des infrastructures.

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

### **4.2 Conséquences sur les cantons et les communes ainsi que sur les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

Le projet n'a aucune conséquence financière directe, ni sur les cantons ni sur les communes, car la contribution cantonale au FIF n'a pas de rapport direct avec le montant du plafond de dépenses. Désormais, sous le régime FAIF, la Confédération est compétente pour le financement de l'infrastructure ferroviaire, y compris celle des chemins de fer privés. Les cantons fournissent une contribution forfaitaire au FIF. Le financement est donc identique pour tous les GI. La clé de calcul des participations cantonales au versement visé à l'art. 57 LCdF (contribution cantonale) est régie par l'art. 23 OCPF. L'indexation de la contribution cantonale est fixée à l'art. 57, al. 1<sup>bis</sup>, LCdF.

Le projet permet de poursuivre pour les années 2025 à 2028 le financement des tronçons avec fonction de desserte commandés par la Confédération et financés au titre du FIF. Il crée les conditions nécessaires pour que soit garantie dans tout le pays la fonction de desserte du réseau ferroviaire. Une bonne desserte par les transports publics est un atout économique important, notamment pour les régions de montagne ou rurales, où la maintenance des infrastructures par les chemins de fer privés concerne

avant tout les ouvrages d'art et les arrêts. Il s'agit principalement des nombreux viaducs et tunnels, mais aussi de la mise en œuvre des mesures LHand dans les gares et aux arrêts ferroviaires. Mentionnons notamment les renouvellements des tunnels de l'Albula et de la Furka.

De même, une infrastructure ferroviaire de haute qualité est un avantage décisif de situation géographique pour les villes suisses et les communes des agglomérations et contribue à améliorer la qualité de vie. Pour les villes et agglomérations, la garantie de la capacité de l'infrastructure ferroviaire et son adaptation aux exigences du trafic RER sont d'un intérêt primordial (par ex. adaptation des longueurs de quai).

### **4.3 Conséquences sur l'économie nationale**

Il est possible de maintenir et de développer la qualité actuellement élevée de l'offre ferroviaire grâce à une infrastructure 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, constitue pour l'économie suisse un avantage à ne pas sous-estimer. En effet, un report du rail vers la route d'une partie seulement des prestations de transport se traduirait par une augmentation des coûts supportés par l'économie nationale.

Les arrêts proposés permettent de mettre à disposition des offres efficaces en matière de transport de voyageurs et de marchandises sur le réseau ferré suisse, et de conserver la valeur et les performances de l'infrastructure ferroviaire du pays. Le financement de l'infrastructure ferroviaire et des installations privées de triage et de transbordement constitue la base du service public en matière de transport ferroviaire. Il est incontournable pour mener à bien l'objectif de transfert du fret transalpin.

L'infrastructure des transports très performante de la Suisse compte pour une partie importante dans son développement macroéconomique. C'est notamment grâce aux conventions sur les prestations avec les CFF et les GI qu'il est possible de continuer à garantir la qualité élevée de celle-ci.

### **4.4 Conséquences sur la politique régionale**

Le financement de l'infrastructure ferroviaire s'aligne sur les 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 venait à être réduit, ce qui empêcherait de mener à bien comme il se doit les tâches de maintenance de l'infrastructure, voire entraînerait la renonciation à certaines lignes, il faudrait tabler sur des conséquences négatives pour la politique régionale et l'économie.

## **4.5 Conséquences sur l'environnement**

Lors du renouvellement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, il est garanti que les exigences environnementales existantes sont respectées (par ex. dans les domaines de bruit de construction, de la protection des eaux, de la protection de la nature). De cette manière, les incidences négatives sur l'environnement sont réduites à un minimum et, dans la mesure du possible, la situation actuelle est corrigée et améliorée pour l'environnement.

## **5 Aspects juridiques**

### **5.1 Constitutionnalité et conformité aux lois**

La compétence de l'Assemblée fédérale pour statuer sur les présents arrêtés de crédit résulte de l'art. 167 Cst.

L'arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques de ce domaine pour les années 2025 à 2028 se fonde sur l'art. 5, al. 1, LFIF. Cet article dispose que l'Assemblée fédérale fixe un plafond de dépenses quadriennal pour le financement de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures ferroviaires.

L'arrêté sur le financement repose sur l'art. 49 LCdF, en vertu duquel la Confédération assume la charge principale du financement de l'infrastructure.

L'arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de triage et de transbordement pour les années 2025 à 2028 se fonde sur les art. 8 LTM et 8 LTTM. La Confédération peut verser des contributions aux investissements dans la construction, l'extension et le renouvellement des ITTC et des voies de raccordement. Le financement est basé sur l'art. 18, al. 1, LUMin. Le contrôle des fonds fédéraux pour la promotion des installations privées de transport de marchandises par le biais de crédits d'engagement est prévu à l'art. 8, al. 7, LTM et s'effectue conformément à l'art. 10, al. 5, OFC.

### **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 entre les arrêtés fédéraux proposés et ces traités.

Le système, prévu par la LCdF, d'octroi de fonds aux GI moyennant des conventions de prestations pluriannuelles est aussi en accord avec les prescriptions du droit européen.

### **5.3 Forme de l'acte à adopter**

En vertu des art. 163, al. 2, Cst. et 25, al. 2, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement (LParl)<sup>40</sup>, un décret sous forme d'arrêté fédéral simple, c'est-à-dire non sujet au référendum, est requis en l'espèce.

Le plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques de ce domaine pour les années 2025 à 2028 est alloué sous forme d'un arrêté fédéral simple (art. 25, al. 1 et 2, et 29 LParl).

Le crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de triage et de transbordement pour les années 2025 à 2028 est alloué en vertu de la même base juridique sous forme d'un arrêté fédéral simple.

### **5.4 Assujettissement au frein aux dépenses**

Aux termes de l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., la majorité des membres des deux Chambres est requise pour l'approbation des dispositions relatives aux subventions et des plafonds de dépenses qui entraînent de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses périodiques de plus de 2 millions de francs.

Vu les montants du plafond de dépenses (15 100 millions de francs pour la période 2025–2028) et du crédit d'engagement (185 millions de francs pour la même période), les deux arrêtés fédéraux sont assujettis au frein aux dépenses.

### **5.5 Respect des principes de la loi sur les subventions**

Les arrêtés fédéraux proposés sont en accord avec la LSu.

#### **5.5.1 Importance de la subvention pour atteindre les objectifs visés**

Comme il est indiqué au ch. 4.3, une infrastructure ferroviaire performante constitue un avantage important pour la Suisse. Cet atout permet de maîtriser de manière efficace et écologique la croissance du transport de 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 pour ce qui est du transport de marchandises transalpin, qui est inscrit dans la Constitution, ne peuvent être atteints qu'à l'aide de subventions versées aux GI.

---

<sup>40</sup> RS 171.10

En encourageant les installations privées pour le transbordement de marchandises en transport combiné et les voies de raccordement privées, la Confédération apporte une contribution essentielle à un développement durable du transport de marchandises.

### **5.5.2 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 ch. 1.3. La base juridique ad hoc est l'OCPF.

L'aide financière destinée à promouvoir les installations privées de triage et de transbordement est évaluée notamment sur la base de critères de politique des transports, de l'énergie et de l'environnement. Toutefois, les aspects économiques et la conception relative au transport ferroviaire de marchandises font également l'objet d'une attention particulière (voir ch. 1.8.1).

### **5.5.3 Procédure d'octroi des contributions**

Les indemnités pour l'exploitation et la maintenance des infrastructures sont basées sur les CP 25–28 et leurs conventions de financement, qui fixent les contributions allouées par la Confédération aux GI. Les contributions d'investissement de la Confédération aux installations de triage et de transbordement privées sont versées sur demande par voie de décision.



## Liste des abréviations

### 1. Gestionnaires d'infrastructure

Abréviation	Gestionnaires d'infrastructure
AB	Appenzeller Bahnen AG
ASm	Aare Seeland mobil AG
AVA	Aargau Verkehr AG
BLSN	BLS Réseau SA
BLT	BLT Baseland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) SA
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz, exploitée par Deutsche Bahn
ETB	Emmentalbahn GmbH
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA
FB	Forchbahn AG
FLP	Ferrovie Luganesi SA
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
LTB	Limmattalbahn AG
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay -SA
MGI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
NStCM	Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
ÖBB	ÖBB Infrastruktur AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Chemin de fer rhétiques (RhB) AG
CFF	Chemins de fer fédéraux SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen Bahn AG
STB	Sensetalbahn AG
SZU	Sihltal Zurich Uetliberg Bahn AG

Abréviation	Gestionnaires d'infrastructure
TMR	TMR Transports de Martigny et Régions SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure (TPF INFRA) SA
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains-Sainte-Croix SA
TRN	TransN SA
WAB	Wengernalpbahn AG
ZB	zb Zentralbahn AG

## 2. Autres abréviations

Abréviation	Explication
OFT	Office fédéral des transports
LHand	Loi sur l'égalité pour les handicapés
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
LFIF	Loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire
OCF	Ordonnance sur les chemins de fer
ETCS	European Train Control System
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP)
LGéo	Loi sur la géoinformation
OGéo	Ordonnance sur la géoinformation
GSM-R	<i>Global System for Mobile Communications – Rail(way)</i>
LTM	Loi sur le transport de marchandises
LTTM	Loi sur le transfert du trafic marchandises
GI	Gestionnaire d'infrastructure
OCPF	Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire
TC	Transport combiné
PFL	Plan financier de la législature
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CP	Convention sur les prestations

---

Abréviation	Explication
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
CO	Code des obligations Chemins de fer privés
OCEC	Comptabilité des entreprises concessionnaires
RPL	RAILplus – SA des chemins de fer à voie métrique
RTE	Réglementation technique ferroviaire
LSu	Loi sur les subventions
EVP	Équivalents vingt pieds – Unité internationale standardisée pour les conteneurs de 20 pieds
STI	Spécifications techniques d'interopérabilité
OETHand	Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics
OTHand	Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics
OMP	Ordonnance sur les marchés publics
UTP	Union des transports publics
WDI	Web(-Interface) Données Infrastructure: interface web pour les données de l'infrastructure
ZBMS	Contrôle de la marche des trains pour la voie métrique
PD	Plafond de dépenses

---

---

## Glossaire

---

Aménagement	<p>L'aménagement consiste essentiellement en amélioration de l'offre sous forme d'étoffements de l'horaire (plus de trains) et de réductions des temps de parcours (augmentation de vitesse, rectifications de tronçons).</p> <p>En principe, l'aménagement comprend aussi la modernisation des grandes gares de jonction (installations d'accueil) – même augmentation simultanée du nombre de trains – afin de répondre aux exigences du transport de voyageurs: par exemple l'ajout de passages inférieurs pour piétons ou l'agrandissement des surfaces de quais. Condition à remplir: budget du projet inférieur à 10 millions de francs.</p>
Indemnité d'exploitation	<p>L'indemnité d'exploitation est fonction des coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, sur la base des planifications à moyen terme des GI.</p>
Contributions d'investissement	<p>La contribution d'investissement se base sur la planification à moyen terme des investissements du GI, qui doit être mise à jour une fois par an. Dans les conventions de prestations, les frais d'amortissement à annoncer à l'OFT en fin d'année sont compensés par des contributions à fonds perdus. Pour les investissements qui n'en font pas partie, les GI reçoivent des prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.</p>
Maintenance des infrastructures	<p>La maintenance des infrastructures comprend l'entretien et le renouvellement, de même que la modernisation des installations et leur adaptation aux besoins actuels, à moins qu'ils soient dus à des aménagements de l'offre.</p>
Prix du sillon	<p>Redevance acquittée pour l'utilisation de l'infrastructure par un train/une ETF à un GI conformément aux dispositions de l'art. 9b LCdF, des art. 18 à 23 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (RS 742.122) et de l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (RS 742.122.4).</p>
Valeur de remplacement	<p>La valeur de remplacement correspond, selon la RTE 29900, au prix de remplacement par un produit équivalent.</p>