

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF), applicable aux années 2007 à 2010

*Le Conseil fédéral suisse
et*

la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF),

vu l'art. 8, al. 1, de la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF)¹,

vu l'art. 97 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)²,

conviennent:

Préambule

¹ La présente convention sur les prestations (ci-après: la convention) fixe les objectifs établis en commun pour les années 2007 à 2010 par la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux CFF (ci-après: les CFF). Les objectifs pluriannuels et la nette séparation des compétences entre la Confédération et les CFF permettront aux CFF d'appliquer leurs décisions plus rapidement et plus efficacement.

² Le Conseil fédéral, se fondant sur la présente convention, édicte une stratégie du propriétaire pour les CFF. Les objectifs prescrits par la convention sont complétés et précisés par la stratégie du propriétaire.

³ En même temps que la convention, la Confédération commande les prestations nécessaires au maintien et au développement de l'infrastructure. Les fonds indispensables à l'indemnisation des prestations d'infrastructure commandées sont mis à disposition au titre d'un plafond des dépenses pour les années 2007 à 2010.

⁴ La commande destinée au maintien et au développement de l'infrastructure est coordonnée avec les projets financés séparément dans le cadre des fonds FTP et d'infrastructure.

⁵ Les commandes pour les prestations concernant les trafics marchandises et voyageurs sont passées par des conventions distinctes.

¹ RS 742.31

² RS 742.101

Section 1 Objectif et bases

Art. 1 Objectif

¹ La présente convention définit les objectifs que la Confédération suisse et les CFF ont établis en commun pour les années 2007 à 2010.

² Elle énonce l'offre d'infrastructure que la Confédération a commandée aux CFF pour les années 2007 à 2010.

Art. 2 Bases légales

La présente convention repose sur l'art. 8, LCFF et sur les art. 49 ss, LCdF.

Art. 3 Bases de la planification

L'offre d'infrastructure est commandée en fonction des bases et des hypothèses de planification suivantes:

a. Prix du sillon:

- Système de prix des sillons selon l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122),
- Prix des sillons (prix minimal) conforme aux dispositions d'exécution de l'OARF du 19 août 2005 (DE-OARF; RS 742.122.4),
- Contribution à la couverture du trafic voyageurs régional à raison de 14 % du produit du secteur fixé par l'Office fédéral des transports (OFT) le 17 septembre 2002,
- Contribution à la couverture du trafic voyageurs longues distances à raison de 8 % du produit des secteurs fixé par l'OFT le 4 décembre 2004,
- Réduction des subventions sur les prix des sillons pour le trafic par wagons complets, conformément au programme d'allègement budgétaire 03 approuvé par le Parlement,
- Contribution à la couverture du trafic marchandises à raison de 0.52 ct. par tonne-kilomètre nette, montant fixé par les CFF le 17 décembre 2005,
- Bonus «bruit» conformément au montant de 1 ct./essieu-kilomètre pour les véhicules assainis du trafic marchandises et voyageurs, montant fixé par l'OFT et valable à partir comter. À partir du 1^{er} janvier 2010, le bonus-bruit des véhicules assainis du trafic des voyageurs tombera à 0,5 ct./essieu-kilomètre;

b. Autres conditions-cadres financières:

- Coûts d'acquisition du courant pour Infrastructure CFF au niveau actuel de 9,5 ct./kWh (à partir de la sous-station),
- Paiement compensatoire du secteur immobilier CFF et du service central à Infrastructure CFF: 150 millions de francs par an,

- Imputation des avantages de la ZVV: en 2007: 38 millions de francs, en 2008: 39 millions, en 2009: 40 millions et 2010: 41 millions (acomptes),
- Réduction forfaitaire de la réduction pour impôt préalable: 3,5 % pour les années 2007 à 2010;
- c. Autres mesures de planification:
 - Les planifications des CFF tablent sur l'hypothèse selon laquelle une solution sera trouvée au cours de la CP 07 à 10 pour assainir la caisse de pensions des CFF, la Confédération et les CFF devant fournir des contributions adéquates.
 - Le tunnel de base du Loetschberg sera intégralement mis en exploitation le 9 décembre 2007.
 - Les intérêts du gestionnaire du tunnel de base du St-Gothard sont protégés conformément à la convention du 27 septembre 2000.
 - Le financement des investissements pour la mise en exploitation du tunnel de base du St-Gothard et des tronçons d'accès à l'axe du St-Gothard est assuré au moyen du fonds FTP. Il fait l'objet d'une convention séparée. Le Conseil fédéral soumettra un projet ad hoc au Parlement.
 - ETCS-Level 2 sera mis en exploitation en décembre 2006 sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. En décembre 2007, la vitesse maximale autorisée sur le nouveau tronçon passera de 160km/h à 200 km/h. ETCS-Euroloop sera disponible à partir de 2009 (Limited Supervision disponible à partir de 2010). La norme européenne déterminante pour ETCS repose sur les spécifications techniques de l'interopérabilité (STI).

Art. 4 Délimitation par rapport aux financements spéciaux

¹ Le financement ordinaire de l'infrastructure ferroviaire par le biais de la présente convention comprend l'indemnisation des coûts non couverts planifiés, y compris les amortissements, ainsi que la mise à disposition des investissements nécessaires en sus.

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

³ Les investissements dans les terminaux pour le trafic combiné et les voies de raccordement, qui sont encouragés spécialement par la Confédération, ne doivent pas être financés par des fonds supplémentaires tirés de la convention sur les prestations.

Section 2 Objectifs des CFF

Art. 5 Principes de la fourniture de prestations

Dans les secteurs de l'infrastructure et des transports, les CFF axent leur prestations sur les besoins du marché. La Confédération leur offre des conditions de concurrence équitable et une liberté entrepreneuriale qui leur permet de fournir efficacement leurs prestations. Elle attend par ailleurs que la productivité augmente et qu'un haut niveau de la qualité soit maintenu. Si la conjoncture économique ne permet pas la couverture à long terme des frais par l'exploitation, les CFF ne fournissent les prestations que sur commande explicite des pouvoirs publics et moyennant une indemnité déterminée à l'avance.

Art. 6 Objectifs de politique des transports

Les CFF orientent leurs prestations en fonction des objectifs de la politique des transports définis par la Confédération. Dans leur cadre de sa compétence entrepreneuriale, les CFF fournissent notamment les contributions suivantes:

- a. en trafic voyageurs, ils contribuent de manière décisive à augmenter la part de marché des transports publics;
- b. CFF Cargo soutient, grâce à une production à faibles coûts et à une offre adaptée au marché, les efforts de la Confédération en vue de transférer le trafic de transit des marchandises de la route au rail. Dans le trafic par wagons complets (TWC), CFF Cargo propose une offre couvrant tout le territoire national dans le cadre d'une exploitation auto-financée;
- c. La division CFF Infrastructure entretient le réseau ferroviaire de manière durable, conformément à l'évolution de la technologie aux développements technologiques, et met en œuvre les projets d'aménagement en respectant les coûts, le calendrier et la protection de l'environnement. Elle aide les utilisateurs des sillons à atteindre leurs objectifs par une planification optimale et assure une adjudication des sillons non discriminatoire en tant que copropriétaire et mandante.

Art. 7 Objectifs financiers

¹ Compte tenu de l'indemnisation des coûts non couverts planifiés, la division CFF Infrastructure et le trafic régional des voyageurs réalisent au moins un résultat équilibré.

² Dans les secteurs ne donnant pas droit à l'indemnité, les CFF réalisent un gain approprié.

³ Le gain réalisé crée la marge de manœuvre nécessaire au développement de l'entreprise, à la participation à l'assainissement de la caisse de pensions des CFF et à la prestation des versements compensatoires issus du secteur immobilier et convenus dans le cadre de la stratégie du propriétaire.

⁴ Les CFF peuvent obtenir des fonds de la Confédération aux conditions du marché des capitaux jusqu'à concurrence de 300 millions de francs par an. Le Conseil fédéral peut autoriser des sommes supérieures dans des cas particuliers (contribution des CFF à l'assainissement de leur caisse de pensions p. ex.).

Art. 8 Sécurité

Grâce à un système intersectoriel de gestion de la sécurité, les CFF veillent à ce que la sécurité soit adaptée en permanence à l'évolution de la technique et aux risques et qu'elle soit maintenue à un haut niveau, compte tenu de la faisabilité économique. L'OFT vérifie dans la pratique la capacité de fonctionnement de la gestion de la sécurité dans le cadre de son activité de surveillance.

Art. 9 Participations et coopérations

Les CFF, compte tenu de la teneur de la présente convention et dans les limites de leurs capacités de financement et de effectifs, peuvent s'engager dans des coopérations en Suisse et à l'étranger (alliances, fondation de sociétés et autres formes de collaboration), dans la mesure où celles-ci renforcent leur affaires principales en Suisse ou suivent une autre logique stratégique industrielle et contribuent à atteindre leurs objectifs stratégiques et, à long terme, à garantir ou à augmenter la valeur de l'entreprise. Les participations et les coopérations doivent dans tous les cas être encadrées étroitement par la direction et les risques doivent être pris en considération dans une mesure suffisante.

Art. 10 Orientation stratégique du trafic voyageurs

¹ Le système global des transports publics nécessite un consensus national au niveau de la planification et des prestations. Avec l'aide des autres entreprises de transport et la collaboration de la Confédération, les CFF élaborent une offre nationale intégrée dont elles assument la coordination. Le trafic régional, le trafic d'agglomération et le trafic local doivent être intégrés du mieux possible dans le système global.

² Les projets d'offre optimisés en fonction de la demande fournissent à la division infrastructure et à la Confédération les bases nécessaires à la planification des investissements d'extension.

³ Les CFF exploitent le réseau national du trafic longues distances sur la base de la concession en vigueur, à un haut niveau de qualité et en réalisant un gain approprié.

⁴ En trafic régional des voyageurs, les CFF maintiennent leur part élevée du marché au niveau actuel, en optimisant continuellement le rapport entre indemnités et prestations. De plus, ils se préparent efficacement à une éventuelle concurrence fondée sur des mises au concours.

⁵ En trafic des voyageurs transfrontalier, les CFF renforcent leur position sur le marché, dans la mesure où cela permet d'atteindre les objectifs fixés à l'art. 7, al. 2.

Art. 11 Orientation stratégique du trafic marchandises

¹ CFF Cargo poursuit systématiquement la stratégie de transit engagée (production transfrontalière à guichet unique) et augmente son propre volume de transport en trafic transalpin, dans la mesure où les risques qui y sont liés sont supportables pour les CFF et où la réalisation durable et profitable des prestations n'est pas menacée.

² En trafic par wagons complets (TWC), CFF Cargo propose une offre axée sur les besoins des chargeurs et couvrant tout le territoire national dans le cadre d'une exploitation auto-financée.

Section 3 Objectifs pour l'offre d'infrastructure

Art. 12 Garantie d'un haut niveau de sécurité

Compte tenu de leur marge de manœuvre économique, les CFF adaptent constamment leur haut niveau de sécurité aux développements techniques et aux risques. Ils contribuent ainsi à atteindre les sous-objectifs suivants:

- Garantir une grande protection contre les collisions de trains et les déraillements.
- Amener la sécurité des tunnels ferroviaires au niveau du dernier état de la technique, dans le cadre des programmes de maintien de la qualité des infrastructures.
- Progresser dans le programme d'assainissement des passages à niveau jusqu'en 2010, de sorte que les travaux soient achevés à la fin de 2012.
- Augmenter la sécurité de l'accès aux quais et du stationnement sur ceux-ci dans le cadre des constructions et des transformations.
- Réduire les risques résultant des sites contaminés et des accidents majeurs.

Art. 13 Garantie de la capacité du réseau

Infrastructure CFF garantit par des mesures appropriées la capacité maximale du réseau tout en maintenant sa rentabilité. Elle contribue ainsi à atteindre les sous-objectifs suivants:

- Harmoniser le dimensionnement des installations et les travaux de planification y relatifs en fonction des exigences de toutes les entreprises de transports ferroviaires circulant sur le réseau CFF.
- Garantir une desserte ponctuelle grâce à une grande disponibilité des installations et à un horaire stable quant à sa structure.
- Ne pas avoir d'augmentation des minutes de retard par train-kilomètre malgré la plus grande utilisation du réseau.

Art. 14 Utilisation optimale des capacités et accès non discriminatoire
au réseau

¹ Infrastructure CFF participe avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure à un service d'attribution des sillons indépendant du point de vue juridique et de l'organisation.

² Infrastructure CFF s'engage en tant que copropriétaire et mandante dans le service d'attribution des sillons indépendant à assurer une attribution des sillons non discriminatoire.

³ Infrastructure CFF s'engage en tant que copropriétaire et mandante pour que le service d'attribution des sillons commercialise efficacement les sillons en accord avec les gestionnaires de l'infrastructure et vise une utilisation optimale des capacités disponibles.

Art. 15 Amélioration de l'interopérabilité

¹ Infrastructure CFF promeut par ses programmes de renouvellement et d'aménagement l'interopérabilité avec les infrastructures des autres exploitants du réseau en Suisse et à l'étranger. Concrètement, il s'agit d'atteindre les objectifs suivants:

- Le remplacement des systèmes d'arrêt automatique des trains SIGNUM et ZUB 121, installés sur les voies, par EuroSIGNUM-P44 et EuroZUB-P44 commencera dès que le nouvel Euroloop et le MiniLEU seront entièrement opérationnels, priorité étant donnée aux axes nord-sud Bâle–Domodossola et Bâle–Chiasso/Luino (selon les constatations faites dans le cadre du projet de corridor Rotterdam–Gênes).
- Dès que «ETCS Level 1 Limited Supervision» sera disponible, les systèmes EuroSIGNUM-P44 et EuroZUB-P44 devront être complétés par ce dispositif. Les axes nord-sud Bâle–Domodossola et Bâle–Chiasso/Luino bénéficieront de la première priorité.
- Les travaux d'équipement des axes nord-sud Bâle–Domodossola et Chiasso/Luino avec EuroSIGNUM-P44 et EuroZUB-P44 ou ETCS Level 1 Limited Supervision auront tellement progressé d'ici à la fin de 2010 que seuls les équipements ETCS pour les véhicules seront admis d'ici à la fin de 2012 au plus tard.

² En tant que leader du système ETCS, Infrastructure CFF est responsable, conformément au contrat du 4 octobre 2005, de la coordination technique et d'exploitation entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire. Elle doit donc veiller à la mise en place et au maintien du savoir-faire nécessaire.

³ En tant que leader du système GSM-R, Infrastructure CFF est responsable des installations centrales du réseau et de la coordination technique avec les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire. Au sens d'une amélioration de l'interopérabilité, la stratégie de migration GSM-R de la Confédération est étendue au réseau suisse à voie normale connexe. Les systèmes de radio-trains analogiques des CFF devront passer au GSM-R avant 2010.

⁴ Il y a lieu de garantir l'interopérabilité au moyen de prescriptions techniques et d'exploitation tout en préservant la non-discrimination.

⁵ Sur son réseau, Infrastructure CFF tiendra compte des spécifications techniques adoptées pour l'interopérabilité (STI).

Art. 16 Réduction des coûts d'exploitation et d'entretien

¹ Les CFF augmentent la productivité lors de l'exploitation de l'infrastructure. Ils améliorent ainsi l'efficacité des subventions allouées et ils créent les conditions pour les réduire ou diminuer les prix des sillons.

² Ils planifient leur entretien en vue d'optimiser les coûts du cycle de vie des installations (entretien et renouvellement).

³ Ils analysent les expériences d'autres gestionnaires d'infrastructure et vérifient le bien-fondé des normes de construction de tout le réseau CFF ou des parties de celui-ci.

⁴ Ils augmentent la transparence en présentant des comptes séparés pour les divers lignes et nœuds de leur réseau.

Section 4 Prestations commandées à Infrastructure CFF

Art. 17 Principes de la commande d'infrastructure

¹ Aux termes de l'art. 49, al. 3, LCdF, la Confédération commande seule les offres d'importance nationale et compense les coûts non couverts planifiés. Jusqu'à l'éventuelle harmonisation du financement de l'infrastructure, toute l'infrastructure CFF (selon la définition de l'art. 62 LCdF), y compris les prestations centrales pour le réseau ferroviaire suisse, sera considérée comme une offre d'importance nationale.

² La planification financière annuelle du secteur d'Infrastructure CFF donnant droit à l'indemnité doit aboutir à un budget équilibré, compte tenu des paiements compensatoires fixés dans la stratégie du propriétaire et des contributions d'exploitation et d'investissement convenues. Il sera possible de budgétiser un déficit lorsqu'on actualisera la planification financière pendant la durée de la présente convention.

Art. 18 Contributions d'exploitation

La Confédération alloue aux CFF des contributions d'exploitation d'un montant de 1'790 millions de francs pour les prestations d'infrastructure commandées aux art. 20 et 21 pour les années 2007 à 2010.

Art. 19 Contributions d'investissement

Suite à la commande de la Confédération, les CFF s'engagent à exploiter et à développer leur infrastructure en fonction des objectifs convenus. Pour les années 2007 à 2010, des contributions d'investissement de 4090 millions de francs seront versées pour:

- a. le maintien des capacités disponibles;
- b. l'adaptation aux progrès de la technique;
- c. les adaptations et les extensions orientées en fonction de la demande et apportant une plus-value, notamment pour combler les manques de capacité dans le réseau;
- d. les adaptations conditionnées par l'horaire et propres à assurer la continuité des chaînes de transport.

Art. 20 Lignes et nœuds à exploiter

¹ La commande de la Confédération comprend l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et le développement ponctuel (cf. les investissements d'extension) de toutes les lignes et de tous les nœuds du réseau CFF, y compris les caténaires, les sous-stations et les convertisseurs.

² Un intervalle de six heures doit aussi être réservé chaque semaine pour l'entretien des lignes et des nœuds qui sont exploités toute l'année 24 heures sur 24 conformément aux dispositions d'exécution du 7 juin 1999 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (DE-OARF, RS 742.122.4). Ces intervalles d'entretien sont définis en accord avec les entreprises ferroviaires, dans le cadre de la planification annuelle de l'horaire.

³ Les gares de triage suivantes sont comprises dans la commande: Bâle GT, Buchs (SG), Chiasso SM, Lausanne Triage, GT Limmattal (y compris l'installation de triage de Zurich Mülligen), GT Olten (y compris Däniken), Rotkreuz et Biel/Bienne GT. Les CFF vérifient s'il est possible de réduire de 8 à 6 le nombre des gares de triage après 2010.

⁴ Infrastructure CFF pourra fermer les voies de débord pour le transbordement de marchandises lorsqu'elles ne seront plus utilisées dans un laps de temps prévisible.

⁵ Les installations de voies qui peuvent servir comme point d'échange de l'exploitation ne doivent pas être démantelées. Infrastructure CFF développe, en collaboration avec les entreprises de transport, des solutions harmonisées de manière optimale. De plus, il y a lieu d'examiner la mise en place d'installations d'exploitation multifonctionnelles.

⁶ Les intérêts du gestionnaire de la NLFA doivent être préservés conformément à la convention du 27 septembre 2000.

⁷ Les prestations suivantes ne doivent pas occasionner de coûts non couverts à Infrastructure CFF:

- Distribution de titres de transport,
- Construction, exploitation et entretien d'installations de production et de transport de courant,
- Construction et exploitation de terminaux du trafic combiné (financement par la présente convention possible tant que le subventionnement n'est pas convenu conformément à l'OTC³),
- Construction et exploitation de voies de raccordement (financement par la présente convention possible tant que le subventionnement n'est pas convenu conformément à l'OVR⁴),
- Prestations de service (conformément à l'art. 23, OARF) pour les entreprises de transport ferroviaire,
- Prestations pour d'autres gestionnaires d'infrastructure allant au-delà de ce qui sont définies à l'art. 21 CP 07 à 10.

⁸ Infrastructure CFF peut exploiter d'autres tronçons sur le mandat de tiers. L'indemnisation de l'exploitation de ces tronçons ne fait pas l'objet de la présente convention.

Art. 21 Prestations commandées allant au-delà du réseau des CFF

La Confédération commande auprès d'Infrastructure CFF, sur la base de la planification à moyen terme des CFF (état novembre 2005), les prestations supplémentaires suivantes qui vont au-delà du réseau des CFF:

- Planification des capacités à moyen et à long termes pour l'ensemble du réseau ferroviaire (y c. la planification des grands projets tels que ZEB, raccordements LGV, NLFA),
- Exploitation de la plate-forme de base destinée au système d'information des clients sur le réseau à voie normale,
- Prestations comme leader du système ETCS pour le réseau à voie normale sur la base du contrat du 4 octobre 2005, conclu entre l'OFT et les CFF,
- Mise à disposition du réseau GSM-R comme prestataire de services et leader du système GSM-R pour l'ensemble du réseau ferroviaire suisse,
- Etablissement de l'horaire de tout le réseau ferroviaire suisse (y compris le développement des instruments de planification),
- Fabrication de l'horaire officiel publié pour tous les transports publics.

³ OTC: Ordonnance sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (ordonnance sur le trafic combiné), RS 742.149.

⁴ OVR: ordonnance sur les voies de raccordement, RS 742.141.51.

Art. 22 Investissements pour maintenir la qualité des infrastructures

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

² Pour que l'infrastructure des CFF soit maintenue dans un état moderne, un montant global de 3700 millions de francs est disponible pour les années 2007 à 2010 au titre du plafond des dépenses. Ces fonds sont répartis comme suit:

- Renouvellements de la superstructure,
- Automatisation de postes d'enclenchement,
- Assainissement des tunnels,
- Rénovation des quais (compte tenu des prescriptions de la loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand, RS 151.3),
- Renouvellement des installations de télécommunication,
- Assainissement des ponts,
- Remplacement des installations de la caténaire, des sous-stations et des convertisseurs,
- Remplacement des systèmes d'arrêt automatique des trains ZUB et SIGNUM par ETCS,
- Renouvellement de la radio sol-trains (GSM-R),
- Divers investissements de remplacement (notamment l'assainissement ou la suppression de passages à niveau, l'information de la clientèle, les gares de triage, les dispositifs de contrôle des trains, les construction de protection contre les dangers naturels).

³ L'acquisition de véhicules de triage et d'entretien (rail et route) se fait avec des prêts rémunérés aux conditions du marché.

Art. 23 Investissements d'extension

¹ Le plafond de dépenses de 5880 millions de francs permettra de réaliser entre 2007 et 2010 des investissements d'extension totalisant environ 390 millions. Compte tenu des contributions promises par des tiers, la Confédération et les CFF se sont mis d'accord sur la réalisation des projets suivants:

Projet	Objectif/avantages	Coût total prévu en millions de francs	Contributions des cantons en millions de francs	Imputation CP 07–10 en millions de francs
2 ^e pont sur le Rhin à Bâle	Élimination du goulet d'étranglement/TM, TLD, TRV	40		40
Gare de Castione- Arbedo	Augmentation de la capacité/ densification de l'offre TRV	24	12, canton du Tessin	12
3 ^e voie Rüti–Zollikofen	Élimination du goulet d'étranglement/ TM, TLD, TRV	58	22,4, canton de Berne	23 (12,6 après 2010)
3 ^e complément partiel RER, Furttal	Aménagements de la gare, TRV	29	14, canton de Zurich	15
Densification des blocks; Sissach–Tecknau	Augmentation de la capacité du réseau principal, augmen- tation de l'offre TLD	10		10
Gare de Giubiasco	Désamorçage du conflit de nœuds/trafic plus fluide	34		24 (10 après 2010)
Offre pied du Jura Däniken–Aarau Olten–Bienne Bienne–Lausanne	Temps de parcours plus bref TLD, augmentation de la capacité axe est-ouest, condition pour cadence semi- horaire TLD Bienne–Lausanne	125		65 (60 après 2010)
Aménagement Lupfig	Évolution du marché TM	22	4, contribu- tions de tiers	18
Bâle CFF GV; quai 8	Augmentation de la capacité TV	10		10
Prolongement de l'installation de garage Paleyres	Augmentation de la capacité du nœud de Lausanne	10		10
3 ^e voie Lenz- bourg-Gexi	Augmentation de la capacité TV, TM	70	60, fonds restants RAIL 2000 et canton d'Argovie	10
1 ^{re} étape double voie Cham–Rotkreuz (Freudenberg)	Élimination du goulet d'étranglement/TLD, TRV	40	16 canton de Zoug	24
Environ 50 autres projets < 10 mil- lions. de fr.	Nouvelles haltes, densification des blocks, diagonales d'échange etc.	env. 260	env. 130	env. 130
Total (montants arrondis)		env. 730	env. 260	env. 390 (90)

² Si les projets énumérés à l'al. 1 ne sont pas réalisés entre 2007 et 2010 ou s'ils ne le sont que partiellement, l'OFT peut convenir avec les CFF d'affecter les fonds libérés à la réalisation d'autres projets.

³ Les contributions de tiers énumérées à l'al. 1 sont des conditions indispensables de la réalisation des projets concernés.

Art. 24 Coordination avec les autres gestionnaires d'infrastructure

Lors de la gestion de l'infrastructure, les CFF s'emploient à optimiser l'utilisation de toute l'infrastructure ferroviaire suisse et à réduire les coûts non couverts. Ils offrent notamment aux autres gestionnaires d'infrastructure la possibilité de participer aux acquisitions de matériaux, aux contrats d'entretien et aux achats d'énergie.

Section 5 Mise à disposition des fonds

Art. 25 Plafond de dépenses pour l'infrastructure CFF

¹ En conformité avec le plan financier actuel de la Confédération, la commande d'infrastructure dans la présente convention repose sur un plafond de dépenses de 5880 millions de francs pour les années 2007 à 2010. Les fonds seront utilisés comme suit:

(en millions de francs.)	2007	2008	2009	2010	Total
Contributions d'exploitation	450	450	450	440	1790
Contributions d'investissement	990	1012	1034	1054	4090
Total	1440	1462	1484	1494	5880

² Les montants suivants sont attestés séparément, parce qu'ils ont une affectation particulière et qu'ils ne peuvent pas être influencés directement par Infrastructure CFF:

- a. Imputation des avantages de ZVV
Afin d'être indemnisée pour les contributions fournies pour l'extension de l'infrastructure du RER zurichois, la Zürcher Verkehrsverbund (Communauté de trafic zurichoise, ZVV) a droit à une réduction du prix des sillons du RER (158 millions de francs) pour les années 2007 à 2010. Infrastructure CFF lui versera ce montant sous forme forfaitaire (par acomptes).
- b. Déduction pour impôt préalable
Selon la loi fédérale du 2 septembre 1999 sur la TVA (RS 641.20), les subventions obtenues ne peuvent pas être prises en compte lors du calcul de la déduction précitée. Comparativement à la convention sur les prestations pour les années 2003 à 2006, l'augmentation du taux forfaitaire de 2,7 à 3,5% , que l'Administration fédérale des finances a prescrite pour simplifier

le calcul de la TVA entraîne une réduction supplémentaire de la déduction. De 2007 à 2010, la charge de la TVA après la déduction atteindra 210 millions durant la période 2007 à 2010 (durant les années 2003 à 2006, la somme correspondante est encore de 154 millions).

Art. 26 Compensation des coûts d'exploitation non couverts

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

² Le résultat annuel d'Infrastructure CFF doit être porté au bilan conformément à l'art. 64 LCdF.

Art. 27 Financement des investissements d'infrastructure

¹ La Confédération couvre les besoins fondamentaux d'investissements en indemnisant les coûts d'amortissement et en fournissant encore des prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables (art. 20, al. 1 et 2 LCFF).

² Au début de chaque année, les CFF et l'OFT fixent dans une convention le total des contributions d'investissement et leur répartition sous forme d'indemnités de frais d'amortissement et de prêts à intérêt variable, conditionnellement remboursables. Le versement se fait chaque trimestre en même temps que les contributions d'exploitation. La répartition en paiement à fonds perdu (pour les amortissements) et en prêts est déterminée à la fin de chaque année sur la base des coûts d'amortissement effectifs (y compris des amortissements directs).

³ Les prêts octroyés à intérêt variable, conditionnellement remboursables, ne portent pas intérêt et ne sont pas remboursables durant la période de la CP 2007 à 2010.

⁴ Lorsqu'il s'agit d'investissements dans les installations qui selon le droit valable jusqu'en 1998 ont exigé des contributions cantonales au sens de l'art. 56 LCdF, les CFF négocient une contribution avec les cantons. Le genre et le montant de la contribution sont déterminés sur la base d'un calcul comparatif avec le droit applicable jusqu'en 1998. En principe, les cantons ne doivent pas subir de surcharge.

⁵ Les contributions que des tiers versent pour des investissements d'infrastructure conformément à l'art. 3, al. 4, LCFF se font sous forme de prêts sans intérêt ou de contributions à fonds perdu.

Section 6 Contrôle de gestion

Art. 28 Objectif du contrôle de gestion

Le contrôle de gestion assuré par la Confédération repose sur l'art. 25 de la loi sur les subventions (LSu; RS 616.1). Il doit contribuer à ce que les fonds alloués pour l'infrastructure sur la base du plafond de dépenses soient utilisés de manière effi-

cace. Les détails du rapport concernant la réalisation des objectifs stratégiques que le Conseil fédéral fixe pour les CFF sont convenus dans la stratégie du propriétaire.

Art. 29 Cercle du contrôle de gestion

¹ Les objectifs que les CFF doivent atteindre entre 2007 à 2010 sont fixés dans la présente convention. Les CFF sont responsables des décisions opérationnelles et des mesures permettant d'atteindre les objectifs.

² Lors d'entretiens réguliers et dans les rapports semestriels, ils font rapport à l'OFT du degré d'atteinte des objectifs.

³ Lorsque des écarts sont prévisibles par rapport aux objectifs et que des retards se dessinent pour les investissements d'extension convenus, les CFF informent sur les mesures correctives prévues et sur le succès des mesures déjà engagées.

⁴ Compte tenu des informations obtenues, l'OFT peut émettre des recommandations sur les mesures correctives ou convenir, en accord avec les CFF, d'adapter les valeurs-cibles ou d'autres priorités relatives aux investissements d'extension (art. 24).

Art. 30 Rapports sur l'atteinte des objectifs

¹ Chaque année, à la mi-mars et à la mi-septembre, les CFF informent par écrit (cf. tableau des rapports à l'annexe 2 du message) l'OFT sur l'état d'atteinte des objectifs convenus.

² Lors d'entretiens réguliers, les CFF renseignent l'OFT sur la marche des affaires de l'infrastructure et lui fournissent d'autres informations générales en plus des rapports écrits.

Art. 31 Documents pertinents

¹ Les CFF mettent à la disposition de l'OFT tous les documents pertinents pour le contrôle de la présente convention.

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

Art. 32 Rapport aux Chambres fédérales

Les CFF établissent un rapport à l'adresse des Chambres fédérales sur la période de la présente convention en même temps que le projet de convention pour la période 2011 à 2014.

Section 7 Modifications, entrée en vigueur, durée de la validité

Art. 33 Modifications de la convention

¹ La présente convention est valable pour quatre ans. Les Chambres fédérales approuvent toute modification éventuelle. Si lors de l'élaboration du budget fédéral, on adopte des montants autres que ceux qui figurent à l'art. 26 de la présente convention, celle-ci sera vérifiée quant à ses possibilités de réalisation. Si une adaptation est nécessaire, les Chambres fédérales en décident en même temps que du budget.

² Si des changements considérables échappant à la responsabilité des parties prenantes affectent des conditions-cadres importantes, les deux parties peuvent exiger une modification de la convention.

Art. 34 Entrée en vigueur et validité

La présente convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007 et est valable jusqu'au 31 décembre 2010.

Au nom des Chemins de fer fédéraux:

Le président du conseil d'administration,
Thierry Lalive d'Epinay

Le président de la direction,
Benedikt Weibel

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
Moritz Leuenberger

La chancelière de la Confédération,
Annemarie Huber-Hotz