



CH-3003 Berne, OFT

## **Courrier A**

Destinataires conformément à la liste de  
distribution des gestionnaires d'infrastructures  
(GI) bénéficiant d'indemnités

Référence du dossier : BAV-223-00005/00012/00002/00018/00024/00005

Votre référence :

Notre référence : fin

Traité par : Neshat Firouzi

Berne, le 2 décembre 2014

### **Message sur le financement de l'exploitation et le maintien de l'infrastructure ferroviaire 2017 – 2020 : collecte de données sur la sollicitation et le taux d'utilisation du réseau pour le rapport 2014 à l'attention du Parlement**

Mesdames, Messieurs,

Conformément à l'art. 5, al. 2, LFIF<sup>1</sup>, tous les quatre ans, le Conseil fédéral rendra désormais compte à l'Assemblée fédérale de la sollicitation, du taux d'utilisation et de l'état des installations de l'infrastructure ferroviaire, et ce, en même temps qu'il lui adressera son message sur l'approbation d'un nouveau plafond de dépenses en vue du financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de montrer que le trafic croissant influe sur l'état des installations et leur entretien.

Pour ce faire, nous vous prions de bien vouloir nous transmettre les données décrites ci-après concernant la sollicitation et le taux d'utilisation de votre infrastructure ferroviaire. Puis, au cours du troisième trimestre de 2015, l'OFT consolidera, cartographiera (cf. figure 1 à titre d'exemple) et évaluera les données fournies par les gestionnaires d'infrastructure (GI).

Comme présenté lors de la session spécialisée du 29 septembre 2014 sur l'infrastructure ferroviaire, le premier rapport adressé au Parlement contiendra aussi une vue d'ensemble de l'état de l'infrastructure ferroviaire suisse (« état initial 2014 »). C'est pourquoi il inclura également des informations consolidées tirées des rapports sur l'état du réseau (RapRés) 2014.

---

<sup>1</sup> Loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF) du 21 juin 2013

## 1. Structure des informations

Pour pouvoir présenter les informations sous une forme graphique, les **données** doivent être uniformes, et ce, par **segment de tronçon**, conformément au modèle de géodonnées Réseau ferré<sup>2</sup>.

Pour chaque segment, les informations suivantes seront fournies selon la structure de données retenue pour le rapport:

Segment de tronçon		Longueur de voie		Sollicitation par année			Taux d'utilisation par jour			Evaluation de l'état de la voie <sup>3</sup> (superstructure)		
de:	à:	Tron-km	VP-km	Trains	Essieux	Tb	$\Sigma$	C	%	Âge	DU	Réel

### Chiffres-clés

Les chiffres-clés sont définis en annexe.

de/à	= points d'exploitation en début / fin de segment
Tronkm	= tronçon-kilomètres
VPkm	= kilomètres de voie principale
Trains	= nombre de trains par année
Essieux	= nombre d'essieux par année
Tb	= tonnes brutes par année
$\Sigma$	= capacité utilisée (nombre de trains par jour)
C	= capacité par jour
%	= taux d'utilisation (nombre de trains en % de C)
Âge	= âge de la voie <sup>4</sup>
DU	= durée d'utilisation <sup>4</sup>
Réel	= état effectif <sup>4</sup>

**Tableau 1** : structure des informations

Vous trouverez les définitions des chiffres-clés en annexe.

Fondamentalement, les données doivent être saisies par segment. Toutefois, dans de nombreux cas, les informations seront les mêmes sur plusieurs segments adjacents, une partie du tronçon ou sur un tronçon entier. Dans ces cas, vous pouvez copier ces mêmes informations sur l'ensemble des segments concernés. Ceci concerne notamment les données sur la capacité qui doivent être calculées sur des sections de tronçons, cf. définitions en pages 5 et 6.

Pour la consolidation des informations tirées des rapports sur l'état du réseau (RapRés), veuillez utiliser les définitions du D RTE 29900.

<sup>2</sup> Segment de tronçon, segment de réseau : tronçon entre deux points d'exploitation, cf. [www.bav.admin.ch > Documentation > Géoinformation > Géodonnées de base > Réseau ferré](http://www.bav.admin.ch/Documentation/Géoinformation/Géodonnées%20de%20base/Réseau%20ferré)  
<http://www.bav.admin.ch/dokumentation/04523/04524/04542/index.html?lang=fr>

<sup>3</sup> Etat superstructure/appareils de voie selon D-RTE 29900 Rapport sur l'état du réseau: exigences minimales

<sup>4</sup> Superstructure/appareils de voie conformément à D-RTE 29900 Rapport sur l'état du réseau: exigences minimales

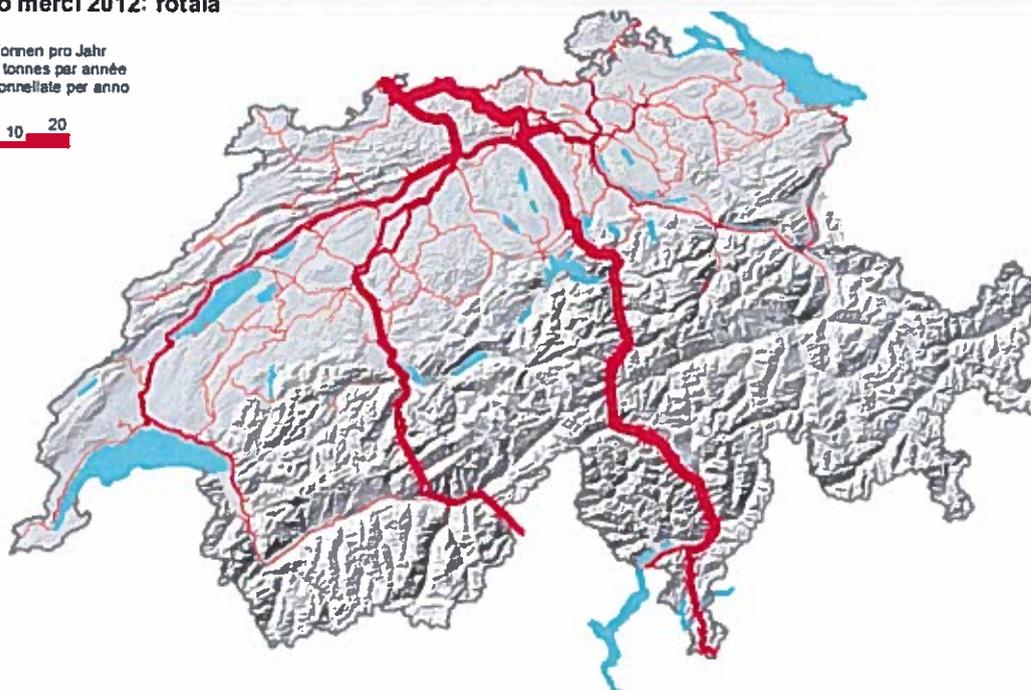
**Güterverkehr 2012: Schiene**  
**Traffic merchandise 2012: rail**  
**Traffico merci 2012: rotaia**



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Office fédéral du développement territorial ARE  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE  
Uffiz Federal da svilup dal territori ARE

Millionen Tonnen pro Jahr  
Millions de tonnes par année  
Milioni di tonnellate per anno



Quelle / Source / Fonte: Verkehrsmodellierung VM-UVEK (ARE); BAV, INFOPLAN-ARE, BFS-GEOSTAT, swisstopo

© ARE

Figure 1 : exemple de présentation graphique (source : ARE, statistique trafic marchandises 2012)

## 2. Transmission des informations

Veillez utiliser les définitions conformément à l'annexe et saisir les données de l'année 2014 relatives aux différents tronçons dans le tableau Excel téléchargeable sur notre site Internet ([www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Références > Formulaire > Financement de l'infrastructure > Rapport à l'attention du Parlement).

Veillez saisir les informations pour l'année 2014 relatives aux différentes installations à l'aide de l'outil Excel également téléchargeable sur notre site Internet ([www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Références > Formulaire > Financement de l'infrastructure > Rapport à l'attention du Parlement).

Nous vous saurions gré d'envoyer ces documents Excel, assortis de votre rapport sur l'état du réseau 2014, au plus tard d'ici au **30 avril 2015** par courrier électronique à :

**finanzierung@bav.admin.ch** (adresse électronique uniquement en allemand)

Pour toute autre question, vous pouvez vous adresser à votre interlocuteur habituel en matière de convention sur les prestations 2017–2020.

### 3. Evaluation

L'évaluation des informations obtenues aura lieu au cours du second semestre de 2015. Bien entendu, nous vous tiendrons informés durant cette phase et présenterons les résultats intermédiaires lors de la prochaine **session spécialisée sur l'infrastructure ferroviaire du 22 octobre 2015**.

Nous sommes conscients que l'établissement du rapport à l'attention du Parlement représente une certaine charge de travail pour certains GI, mais nous sommes persuadés que ce rapport constituera une partie importante du message sur le financement de l'infrastructure 2017-2020.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Office fédéral des transports



Pierre-André Meyrat, directeur suppléant  
Division Financement



Toni Eder, sous-directeur  
Division Infrastructure

#### Annexe :

- Définitions des valeurs indicatives

#### Copie p. i. à :

- VöV, Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6
- fin/sn

#### Interne par pointeur à :

- FÜ, MEP, EDT, dew/pl, daf/sn (tous)

## Annexe

### Définitions :

1. **Tronçon-kilomètres** : Tronkm, colonne S (comparer avec les données de la colonne Q)

Le tronçon-kilomètres (Tronkm) définissent la distance pourvue de voies / caténaires ininterrompues. Les tronçons à deux ou plusieurs voies comptent simple. Les tronçons hors service ne sont pas pris en compte si la mise hors service est permanente.

2. **Kilomètres de voie principale** : VPkm, colonne T (comparer avec les données de la colonne N)

Les kilomètres voie principale (VPkm) comprennent les voies ininterrompues pouvant être utilisées comme itinéraires de trains pour des courses dans les gares et sur les lignes. Les voies d'évitement doivent être prises en considération. Les tronçons à double voie comptent double.

3. **Nombre de train par année** : Trains, colonne V

Total des trains par année sur le segment concerné.

4. **Nombre d'essieux** : essieux, colonne W

Total des essieux sur le segment concerné.

5. **Tonnes brutes** : Tb, colonne X

Poids total des trains sur le segment concerné, y compris véhicules moteur et cargaison.

6. **Capacité utilisée (nombre de trains par jour)** :  $\Sigma$ , colonne AD

$$\Sigma = \text{colonne Z (TGL)} + \text{colonne AA (TR)} + \text{colonne AB (TM)} + \text{colonne AC (IS)}$$

La **capacité utilisée** est la somme  $\Sigma$  des trains de toutes les catégories<sup>5</sup> ayant effectivement circulé pendant les heures d'exploitation entre 6 h et 22 h, conformément à l'horaire, y compris les trains de service requis à cet effet. Les trains destinés à la maintenance de l'infrastructure (IS) doivent également être pris en considération.

Pour déterminer le nombre maximal de trains par jour, on choisira le jour de la semaine présentant le plus de trafic sur toute l'année.

7. **Capacité libre** : C libre, colonne AE

La **capacité libre** est la somme des trains présentant un mix de production similaire (qualité et standard) inhérent à l'horaire effectif (notamment les catégories de transport semblables, temps de parcours et réserves de l'horaire, pendant les heures d'exploitation normales entre 6 h et 22 h, y c. les sillons non utilisés du trafic marchandises) et qui pourraient encore circuler en plus sur la même infrastructure.

Pour calculer la capacité libre, on ne tient compte, par souci de simplicité, ni de la demande effective ni de la dépendance liée à l'offre. Les standards appliqués à l'horaire effectif et les réserves sont

<sup>5</sup> Transport de marchandises (TM) + trafic grandes lignes (TGL) + trafic régional (TR) + Infrastructure (IS). Toutes les catégories de trains y c. trains de service.

supposés, et on cherche également dans l'horaire cadencé les capacités disponibles avec densification de l'horaire entre les heures de pointe.

Pour calculer les capacités libres d'un tronçon, on ne tient compte que de la capacité disponible en temps normal dans les nœuds, les gares terminus et les tronçons adjacents. En d'autres termes, lorsque par ex. deux tronçons se croisent, on ne calcule la capacité libre que de l'un des tronçons, supposant qu'il n'y aurait pas de train supplémentaire sur l'autre tronçon.

**La capacité libre peut être calculée sur une section de tronçon entre deux nœuds ou entre un nœud et un point de rebroussement. Cette indication peut ainsi être identique pour différents segments sur une section de tronçon ou sur l'ensemble d'un tronçon.**

#### **8. Capacité disponible : C, colonne AE**

La capacité disponible ou capacité maximale (colonne AE) est donnée par le nombre maximal de trains par jour qui peuvent circuler entre 6h et 22h (horaire d'exploitation) sur toute la longueur d'un tronçon ou d'un segment. En d'autres termes, il s'agit de la capacité disponible.

Ainsi la capacité disponible est constituée de :

- la capacité utilisée (ou nombre maximal  $\Sigma$  de trains par jour, cf. point 6) et de
- la capacité libre (C libre, cf. point 7).

$$\text{Capacité C} = \Sigma \text{ Nombre de trains} + \text{C libre}$$

La capacité libre ne doit être calculée qu'entre les nœuds ou entre un nœud et un point de rebroussement.

#### **9. Taux d'utilisation : %, colonne AG**

Le taux d'utilisation est le rapport entre le nombre effectif de trains par jour et la capacité disponible décrite au point 8.

$$\text{Taux d'utilisation \%} = \Sigma \text{ Nombre de trains} / \text{capacité C}$$

Référence du dossier : BAV-223-00005/00012/00002/00018/00024/00005

**10. Âge : âge, colonne AI**

Âge de la voie (superstructure) conformément au D-RTE 29900 Rapport sur l'état du réseau: exigences minimales.

**11. Durée d'utilisation : DU, colonne AJ**

Durée d'utilisation conformément au D-RTE 29900 Rapport sur l'état du réseau: exigences minimales.

**12. Etat effectif : Réel, colonne AK**

Etat effectif (superstructure) conformément au D-RTE 29900 Rapport sur l'état du réseau: exigences minimales.