



gim/spr/dew 08.09.2014

Notice explicative Tri CP/CMŒ

(Base de l'ordonnance)

Référence du dossier : BAV-200-00001/00011/00006

Bases légales

La loi sur les chemins de fer (LCdF) prévoit deux formes de conventions de financement :

- conventions de prestations (CP) en vue de l'indemnisation des coûts non couverts d'exploitation et de la maintenance de l'appareil de production sur une période de 4 ans ;
- conventions de mise en œuvre (CMŒ) en vue de projets d'aménagement (sans horizon temporel).

FAIF prévoit une séparation financière plus claire entre la maintenance de l'infrastructure et l'aménagement de cette dernière ; en d'autres termes, il n'est plus question d'intégrer des investissements qui relèvent purement de l'aménagement dans les conventions de prestations. Par contre, les éléments qui relèvent de la maintenance de l'infrastructure et qui font partie de projets d'aménagements seront financés par les CMŒ et les éléments d'aménagement compris dans des projets de maintenance seront financés par les CP.

S'agissant du contenu des nouvelles CP, le nouvel art. 51, al. 2 et 3, LCdF dispose :

Les conventions sur les prestations comprennent les travaux d'aménagement subordonnés à la maintenance. ...[Les fonds] sont prioritairement destinés à maintenir l'infrastructure en bon état et à l'adapter aux besoins du trafic ainsi qu'à l'état de la technique.

Et l'art. 48f, al. 2, LCdF dispose quant aux CMŒ :

Les conventions de mise en œuvre comprennent les travaux de maintenance subordonnés à l'aménagement.

Principes de délimitation applicables au classement de l'investissement

1) Outre les frais d'entretien, la maintenance de l'infrastructure inclut les investissements suivants :

- La réfection planifiée ;
- Les investissements en vue du respect de dispositions légales (y c. ordonnances et STI) et de standards que l'OFT déclare applicables ou publie sous une forme valable de manière générale ;



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00011/00006

- Les investissements destinés à conserver la capacité du réseau (nombre de sillons) et les possibilités d'une maintenance efficiente ;
- Les investissements destinés à maîtriser l'évolution de la demande alors que l'offre reste la même (conformément à la stratégie d'utilisation du réseau), par ex. prolongement des quais ou extension du profil d'espace libre afin de mettre le tronçon concerné aux valeurs standard (cf. section Standards) ;
- Transformations de gares si elles sont situées le long d'un tronçon dont l'offre et les catégories de trains ne changent pas. A l'exclusion des transformations importantes de grandes gares (cf. liste en annexe).

En principe, la maintenance fonctionnelle de l'infrastructure existante devrait être financée par les CP, même si elle entraîne une augmentation des prestations du fait de l'adaptation à l'état de la technique ou de l'application de standards actuels.

2) En principe, l'**aménagement** comprend les investissements qui permettent de modifier l'offre, notamment

- Les mesures dues à une **augmentation des trains-km** (nombre accru de sillons dans la stratégie d'utilisation du réseau), en particulier les axes supplémentaires (double / triple voie), les densifications du bloc en tant que mesure isolée, les croisements supplémentaires et les nouveaux tronçons y c. leur intégration dans le système (par ex. accès à la NLFA, préparation à l'exploitation, systèmes de conduite automatique) ;
- Les mesures dues à des **réductions de temps de parcours**, en particulier les tronçons nouveaux ou aménagés, les rectifications ou les modernisations en vue de nouvelles rames (par ex. introduction de véhicules NEIKO ou WAKO)
- L'aménagement des **grandes gares** (conformément à la liste en annexe) y c. les installations d'accueil.

Les projets d'aménagement ne sont pas soumis à un seuil des coûts. Ils incluent la part de réfection des installations existantes dans un périmètre défini (par ex. lors du doublement d'une voie : le renouvellement de la voie existante, mais pas du reste du tronçon).

Attribution des projets concrets aux CMŒ ou aux CP

L'attribution se fait en principe sur la base du critère de la maintenance de l'infrastructure ou des mesures d'extension ; la maintenance est « subordonnée » lorsqu'elle ne représente qu'un tiers au plus du projet global (et vice-versa). Lorsque les parts se situent entre 1/3 et 2/3, il y a lieu de demander à l'OFT si le projet doit être attribué à une CMŒ ou à une CP, ou alors il faut le subdiviser (périmètre du projet trop grand).

Il en résulte aussi que les plans d'investissement doivent être examinés soigneusement, notamment ceux des CFF. L'OFT peut exiger que les projets soient délimités autrement. Dans le cadre du plan d'aménagement (aussi tôt que possible mais au plus tard au stade de l'avant-projet), il faut procéder à une évaluation de l'état des différentes installations, afin de définir les mesures de maintenance à exécuter simultanément.



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00011/00006

Dans certains cas d'exception, l'attribution selon le degré d'importance – c.-à-d. lorsque la part de maintenance prédomine – peut avoir pour conséquence le financement d'une double voie supplémentaire par la CP (au lieu d'une CMCE), par ex. lors de l'assainissement total de ponts, de tunnels, d'ouvrages de protection ou lors de vastes assainissements de la superstructure (tels que le viaduc sur la Sarine à Gümmenen, la séparation rail/route sur l'avenue d'Echallens à Lausanne). Dans ces cas également, il faut que la part d'aménagement ait été commandée par l'OFT dans le cadre d'une étape d'aménagement de PRODES. Des exceptions sont possibles afin d'exploiter des synergies s'il est prévisible que des investissements d'aménagement s'imposeront dans les futures étapes d'aménagement de PRODES.

Standards

L'OFT fixe des standards pour différents domaines. En règle générale, les standards d'ordre technique sont définis dans les DE-OCF, tandis que les autres standards sont définis par tronçon dans la stratégie d'utilisation du réseau. Les standards¹ définis par l'OFT ont valeur de prescriptions pour les investissements au même titre que les dispositions légales. A moins qu'il ne soit prévu autrement, ils n'ont pas d'effet sur les installations existantes, c.-à-d. qu'ils ne doivent pas être mis en œuvre dans un délai imparti (programme de migration) mais dans le cadre du programme ordinaire de maintenance de l'infrastructure (CP).

Lorsque les besoins du trafic exigent la mise en œuvre anticipée d'un standard défini (migration accélérée pour atteindre le standard, par ex. lorsqu'il faut utiliser des trains à capacité accrue du fait de la demande), le financement de l'extension des installations se fait par les CMCE.

Les élévations de standard liées à une échéance doivent être prises en compte dans les étapes d'aménagement et financées au titre des aménagements.

Pour les ETF, seuls les standards répertoriés dans le plan d'utilisation du réseau ou dans le registre de l'infrastructure sont contraignants.

Liste non exhaustive des standards (envisageables)

- ETCS y c. stratégie de migration (= chronologie de standards) pour voie normale et ZBMS/ZSI-127 pour voie métrique
- GSM-R pour voie normale
- Automatisation (ILTIS)
- Longueur des trains en trafic marchandises intérieur

¹ Définition conformément au groupe de travail Standards sur l'ensemble du réseau: par standard, on entend les prescriptions en matière de planification (vision, stratégie à long terme) et les exigences fonctionnelles destinées à assurer l'accès au réseau. En règle générale, les standards se répartissent en fonction du type de réseau de tronçons et/ou de trafic (par ex. réseau ferré suisse à voie normale interopérable, tronçons à trafic marchandises à haute performance ou réseau IOP complémentaire).



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00011/00006

- Longueur des trains en trafic marchandises de transit
- Entraxes et distances de sécurité
- Longueur minimale des quais pour le TGL (en règle générale 420 m), le TRV (peu de dimensions standard fixées à ce jour, par ex. 220 m pour le RER bernois, 320 m pour le RER zurichois), documentée dans la stratégie d'utilisation du réseau.
- Profil d'espace libre (assainissements de tunnels : OCF 2+ = praticabilité pour voitures à deux étages)
- Superstructure

A cela s'ajoutent les prescriptions légales, en particulier la mise en œuvre de la LHand et de l'assainissement des passages à niveau.

Disposition transitoire

Pour les projets faisant l'objet d'une CP, qui sont en cours de réalisation au 1^{er} janvier 2017 et qui seraient considérés comme projets d'aménagement au sens de la présente notice, le financement résiduel a lieu au titre de la CP.

Annexe : liste des grandes gares

(La liste ci-après des nœuds établie selon le compte de résultats 2013 des nœuds et tronçons des CFF sert uniquement de point de départ ; la liste définitive est en cours d'élaboration par la section pl et sera intégrée ultérieurement à la présente notice) :

101	Lausanne	
103	Bern	
104	Biel/Bienne	
105	Olten	
106	Basel SBB PB / GB	
108	Luzern	
109	Brugg	Neu ab 2012
110	Rotkreuz	Neu ab 2012
111	Chiasso	
113	Zürich	
114	Winterthur	
115	Rapperswil	Neu ab 2012
116	St. Gallen	
117	Brig	
118	Genève	
119	Chur	
122	Bellinzona	
127	Genève-La-Praille	Neu ab 2012
128	Romanshorn	Neu ab 2012
129	Schaffhausen	Neu ab 2012
130	Thun	Neu ab 2012



Référence du dossier: OFT / BAV-200-00001/00011/00006

131	Wil SG	Neu ab 2012
132	Aarau	Neu ab 2012
134	Renens VD	Neu ab 2012
136	St-Maurice	Neu ab 2012