



CH-3003 Berne, OFT - sn

## **Courrier A**

A l'attention des gestionnaires d'infrastructure

Référence du dossier: zwg / BAV-223-00057/00007/00002

Votre référence:

**Berne, le 18 mai 2018**

## **Conventions sur les prestations CP 2021–2024 : règles d'établissement de l'offre de base**

Mesdames, Messieurs,

Le 29 novembre 2017, lors de la session spécialisée, nous vous avons informés à l'avance du déroulement prévu pour la négociation des conventions de prestations 2021-2024. Comme annoncé, vous recevez par la présente les informations nécessaires à l'établissement de l'offre de base.

La base juridique est pratiquement inchangée par rapport à la CP 2017-20.

## **1 Circuit fermé de controlling**

La CP est pilotée par un système cible intégré qui devrait fournir aux GI une vue d'ensemble thématique des orientations et objectifs stratégiques, des exigences et des tâches spécifiques, grâce à des indices uniformes et à d'autres rapports sur le mesurage du degré de réalisation des objectifs. Les exigences à cet égard sont décrites ci-après. L'une des principales priorités est de stabiliser les besoins financiers de l'infrastructure ferroviaire. Compte tenu des aménagements en cours, cela exige des efforts constants d'amélioration et de gain d'efficacité.

## **2 Orientations et objectifs stratégiques des CP**

En tant que commanditaire, l'OFT définit les orientations stratégiques suivantes :

- Les GI adaptent constamment et spécifiquement le niveau de sécurité de leurs installations à l'évolution des normes techniques et des prescriptions de sécurité applicables dans le secteur

Office fédéral des transports OFT  
Gerhard Zwahlen  
Adresse postale: CH-3003 Bern  
Siège: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
Tél. +41 58 465 42 78, fax +41 58 462 59 78  
gerhard.zwahlen@bav.admin.ch  
www.bav.admin.ch

ferroviaire et fixent leurs priorités de manière à **assurer la sécurité**, en tenant compte de la viabilité économique et financière et de tous les risques.

- Ils **assurent systématiquement la préservation à long terme de la valeur de l'infrastructure** avec des stratégies ciblées et appropriées de maintien de la qualité des infrastructures.
- Ils augmentent la productivité dans la gestion de l'infrastructure et assurent une utilisation durable et efficace des ressources disponibles. Ils augmentent ainsi l'efficacité des subventions allouées par la Confédération.
- Ils garantissent **des performances élevées, la disponibilité et la qualité** du réseau et des installations, tout en maintenant la rentabilité et en optimisant l'utilisation de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse.
- Ils assurent un accès non discriminatoire à l'infrastructure et l'interopérabilité de celle-ci ainsi qu'une allocation optimale des capacités.

Lors de la préparation de la CP 2021-2024, les objectifs de la CP 2017-2020 seront revus plus en détail quant à leur validité et ajustés si nécessaire dans chacune des orientations particulières. La réalisation des objectifs sera mesurée à l'aide des indices (voir ch. 4) et des documents du rapport CP.

### 3 Point de départ financier

Le point de départ financier de la convention sur les prestations 2021-2024 est la performance effectivement réalisée au cours de la période 2013-2016 et en 2017 et, en complément, la performance réalisable en 2018-2020 selon une planification réaliste. Il ne s'agit en aucun cas de continuer à produire la prestation planifiée à l'origine pour la CP 2017-2020 et de maintenir le même rythme de mise en œuvre.

La planification des investissements et des travaux d'entretien doit en particulier tenir compte de la vision globale, y compris les mesures d'aménagement et l'évolution des transports.

Nous nous attendons à ce que le gain d'efficacité en exploitation et en maintien de la qualité des infrastructures que les GI s'efforcent de réaliser mènera de plus en plus à la maîtrise des coûts et, idéalement, à leur réduction.

L'entreprise doit maîtriser l'évolution des coûts d'exploitation (frais d'entretien, coûts de régulation du trafic, coûts administratifs et autres coûts d'exploitation). Tout besoin supplémentaire doit être justifié et compensé adéquatement, soit du côté des coûts d'investissement (par rééquilibrage entre le compte des investissements et le compte de résultats), soit par une hausse des recettes du surcroît de trafic, soit d'une autre manière.

L'évolution des coûts d'investissement doit tenir compte du gain d'efficacité potentiel et de sa faisabilité effective en les additionnant. Les écarts par rapport au besoin annuel à long terme doivent être expliqués en détail et ne sont généralement possibles que pour les petites entreprises.

Nous vous rappelons que les indemnités d'amortissement font partie des contributions d'investissement et qu'elles sont réévaluées par rapport aux besoins réels à la fin de chaque année. Elles n'ont plus de signification propre pour le besoin de financement.

Si la maîtrise du volume de financement apparaît ici comme un point important, cela ne signifie pas pour autant que la performance et la qualité passent au second plan. Au contraire, le contrôle des coûts, l'uniformisation des normes, la remise en question de standards et les considérations de développement durable (c'est-à-dire la durée de vie coordonnée et non pas maximale) devraient contribuer à améliorer encore davantage la performance et la qualité de l'exploitation de l'infrastructure. Actuellement, nous mettons l'accent sur l'amélioration des processus en cas de panne. Il faut garder à l'esprit l'optique du client dans l'exploitation ferroviaire, même si le personnel n'est plus présent à chaque point du réseau.

## 4 Indices CP

En 2016, le GT UTP valeurs indicatives CP a commencé son travail pour le compte de la KIS afin de revoir les indices du maintien de la qualité des infrastructures. L'objectif du GT est de définir des indices qui puissent être utilisés pour rendre compte au commanditaire, au public et à l'interne et contribuer à la mise en œuvre de la stratégie d'infrastructure. Les GI devraient pouvoir continuer à poursuivre des valeurs cibles individuelles convenues dans la CP. L'application des indices est uniformisée pour tous les GI, leur reporting différencié par classes de taille est caduc.

Dans le cadre des travaux du GT UTP, les indices de la CP 2017-2020 ont été revus et ajustés sous l'angle de la contrôlabilité, et de nouveaux indices définis pour la conservation de la valeur, tels que les taux de renouvellement de la voie et des branchements, le taux de bourrage et le taux de meulage. Le nouveau système d'indices a été testé lors de l'essai pilote en 2017. Le GT UTP évaluera les résultats de cet essai en avril 2018. Les résultats sont inclus dans la recommandation officielle de l'UTP. Le calendrier de la consultation a été convenu entre l'UTP et l'OFT afin que le jeu d'indices puisse être introduit en tout cas chez tous les GI pour les années 2021 à 2024.

Les indices CP ne font pas partie de l'offre de base CP 2021-2024. Les GI ne transmettront les données complètes pour le calcul des indices à l'OFT qu'en automne 2019 avec l'offre CP 2021-2024. La proposition de valeurs cibles devrait être fondée sur les orientations stratégiques et sur les objectifs.

## 5 Prix du sillon

Le système du prix du sillon est vérifié régulièrement pour la prochaine période de CP. Contrairement à 2013 et à 2017, aucun objectif politique n'a été fixé pour augmenter les produits du sillon. Toutefois, l'OFT examine dans quelle mesure les trains couvrent leurs coûts marginaux avec le prix de base (différencié). En principe, la couverture des frais devrait rester constante au sein de l'infrastructure. Les modifications résultant du bonus-bruit doivent être prises en compte, car l'interdiction des semelles en fonte grise entrera en vigueur en 2020. Dans l'état actuel de nos connaissances, une légère baisse du prix de base pourrait s'avérer nécessaire et déboucherait sur une légère augmentation de la contribution de couverture. Pour l'instant, les GI établissent leur offre sur la base du prix du sillon de la CP 2017-20. Pour l'offre de base, le calcul se base donc sur le niveau du prix du sillon 2017-20 et avec les quantités prévisionnelles 2021-24.

## 6 Planification des investissements

Un plan d'investissement complet doit être saisi dans le WDI dans le cadre de l'offre. La planification des investissements est une planification continue et doit donner une vue d'ensemble de tous les investissements, c'est-à-dire le maintien de la qualité des infrastructures et les extensions. Comme d'habitude, les petites entreprises doivent présenter leurs options dans leurs plans d'investissements. L'objectif principal de l'adaptation annuelle est d'incorporer les résultats des précédents rapports sur l'état du réseau, les expériences et les nouveaux besoins identifiés. Le plan d'investissement doit préciser quels objets sont des mesures de maintien de la qualité des infrastructures ou des rénovations (y compris les adaptations à l'état de la technique et les exigences en matière de transport) et lesquels sont des investissements d'extension.

## 7 LHand

Les concepts de mise en œuvre que les GI ont été invités à remettre à la section Grands projets de l'OFT (cf. <https://www.bav.admin.ch/mobile-planungsanweisung>) et que l'OFT a adaptés au cas par cas font office de prescriptions de planification en vue de l'application de la LHand sur l'infrastructure ferroviaire.

Une modification du régime de financement a déjà été communiquée. En principe, plus aucune aide financière ne sera versée dès 2019 au titre du plafond de dépenses pour réaliser des mesures infrastructurelles.

Le but effectif des aides financières LHand est de subventionner des mesures avantageuses ou transitoires afin que le délai d'adaptation imparti par la LHand (2023) puisse être respecté. Peu de GI ont réalisé de telles mesures : la majeure partie des GI poursuit le concept de reconstruire intégralement les installations concernées au lieu de faire appel aux solutions transitoires moins coûteuses. Jusqu'en 2018, ces nouvelles constructions bénéficiaient aussi d'aides financières LHand. Or cela ne répond pas au principe des solutions minimales. Comme les crédits d'engagement annuels alloués au titre de la LHand sont soumis au processus d'établissement ordinaire du budget, la planification financière était difficile, ce qui s'est traduit chaque année par des appels de fonds des GI partiellement inférieurs au besoin de ressources annoncé. À cela s'ajoute le fait que les aides financières LHand sont prélevées sur les finances fédérales générales et non sur le FIF. Compte tenu du fait que les moyens financiers sont disponibles en quantité suffisante pour la CP et que les aides financières LHand ont contribué de manière relativement modeste aux projets, il a été décidé que les mesures d'infrastructure ne bénéficieront plus de ces aides financières dès 2019. Le faible manque à gagner qui en résultera sera résorbé par les fonds affectés à la CP. Cette solution entraîne d'importantes simplifications administratives pour les GI et pour l'OFT.

## **8 Programme de la branche SmartRail 4.0**

Les premiers objectifs intermédiaires du programme de la branche SmartRail 4.0 ont été atteints, d'autres restent à réaliser. Plusieurs GI sont déjà concernés et d'autres sont impliqués via le programme ou l'UTP. Divers projets-pilotes se déroulent déjà durant la période de CP 2017-20. Le but est d'obtenir des réponses quant à la rentabilité de nouvelles technologies. Les investissements de ce domaine sont traités comme des « options CP » et requièrent l'autorisation expresse de l'OFT.

## **9 Maîtrises de système**

À l'heure actuelle, les Chambres fédérales délibèrent sur le projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI). Il semble que les prestations liées aux maîtrises de systèmes – ETCS, MSC-R, planification de l'horaire, informations à la clientèle, STI TAF/TAP, alimentation en courant de traction chez les CFF et ZBMS chez le RhB – seront désormais financées via des contrats et crédits pluriannuels distincts. Ces prestations doivent être délimitables financièrement par rapport aux CP.

## **10 Autres objectifs**

Le Conseil fédéral a approuvé le plan d'action inhérent à la stratégie Biodiversité en septembre 2017 ; pour les GI, ce plan d'action inclut des mesures qui sont en cours d'implémentation avec l'aide de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et de l'OFT.

Dans le cadre du plan d'action, l'OFT s'est déclaré prêt à intégrer explicitement la biodiversité comme thème dans la convention sur les prestations pour l'infrastructure.

Sur la base des travaux préalables de l'OFEV, les chemins de fer concernés sont informés individuellement des exigences qui leur sont imposées, après quoi les GI doivent formuler les objectifs et concepts de mise en œuvre afin de réaliser le plan d'action. Les éventuels coûts supplémentaires qui en résultent doivent être attestés spécifiquement dans le besoin de fonds.

## **11 Interface web de données d'infrastructure (WDI)**

La numérisation des processus liés à la CP a commencé le 16 avril 2018 avec l'introduction du premier échelon du WDI. La phase d'introduction dure de la migration des données jusqu'à la saisie de la première offre de base CP 2021-2024 en octobre 2018. La documentation ad hoc est mise à jour en permanence et publiée sur le site WDI de l'OFT :

**[www.bav.admin.ch/wdi](http://www.bav.admin.ch/wdi)**

Avant de pouvoir démarrer avec l'offre de base de la CP 2021-2024 (plan d'investissement et données financières en vue d'un plan à moyen terme), il faut d'abord saisir dans le WDI les données de base de la CP 2017-2020.

À noter que le WDI contient des vérifications d'exhaustivité relativement simples. Il appartient aux GI de fournir des données complètes et actuelles. Tant que les données dans les champs à remplir obligatoirement ne sont pas saisies correctement, il n'est pas possible de passer à une étape suivante dans le WDI. Les champs à remplir obligatoirement sont décrits avec précision dans la documentation disponible sur le site Internet du WDI. Comme les vérifications d'exhaustivité ont été numérisées, des exceptions ne sont pas possibles.

Il n'est pas prévu de formation au WDI. Votre interlocuteur en matière de CP à la section Réseau ferré se tient volontiers à votre disposition pour l'introduction du WDI et pour tout renseignement complémentaire.

## 12 Recommandation UTP : standardisation du compte des immobilisations et du controlling du maintien de la qualité des infrastructures (controlling CP), y c. planification des investissements, controlling des investissements et indices CP

Les chefs des groupes de travail de l'UTP vous ont informés sur les contenus et le calendrier des nouvelles bases du controlling CP. Ces bases élaborées par les groupes de travail de l'UTP seront consignées dans **une** recommandation de l'UTP. Cette dernière consultera ses membres au cours du 2<sup>e</sup> semestre 2018. Puis les organismes compétents de l'UTP (KIS & CFin) devraient libérer la recommandation pour mise en œuvre dès le 2<sup>e</sup> trimestre 2019. La recommandation est une base importante en vue de l'établissement de l'offre définitive de la CP 2021-2024. Dès que l'UTP aura pris ses décisions, nous vous communiquerons par une circulaire les règles liées à l'offre définitive.

## 13 Échéancier

Afin d'estimer le besoin de fonds pour le maintien de la qualité des infrastructures et d'élaborer le message destiné à demander le plafond des dépenses, l'OFT prévoit le calendrier suivant :

D'ici à octobre 2018	Saisie de la CP 2017-2020 dans WDI
D'ici à octobre 2018	Établissement des rapports 2017 dans WDI
<b>31 octobre 2018</b>	<b>Offre de base 2021-2024 dans WDI</b>
Nov./déc. 2018	Vérification des plans à moyen terme par l'OFT dans WDI
Fin 2018	Retour d'information aux GI dans WDI
D'ici à mars 2019	Vérification des estimations du plafond de dépenses CP 21-24 et harmonisation interne CP/CMCE
D'ici à juin 2019	Préparation message en vue de la demande du plafond de dépenses
D'ici à septembre 2019	Mise en consultation du message
<b>15 octobre 2019</b>	<b>Offre définitive dans WDI</b>
Novembre 2019	Allocation provisoire des fonds par l'OFT
Février 2020	Adoption du message par le Conseil fédéral
2 <sup>e</sup> /3 <sup>e</sup> trimestre 2020	Conseil prioritaire / second conseil de l'Assemblée fédérale
4 <sup>e</sup> trimestre 2020	Signature CP 2021-2024

La saisie d'une offre de base et d'une offre définitive a pour but de garantir les fonds nécessaires à l'exploitation et au maintien de la qualité des infrastructures. Afin que l'Assemblée fédérale puisse statuer sur le plafond de dépenses conformément à l'art. 5 LFIF, l'offre définitive doit être établie au

plus tard le 15 octobre 2019. Selon les planifications actuelles, nous vous communiquerons par courrier séparé au 2<sup>e</sup> trimestre 2019 les règles de saisie de l'offre définitive dans WDI.

**Nous vous remercions par avance de saisir l'offre de base dans WDI avant le 31 octobre 2018.**

En cas de questions, n'hésitez pas à vous adresser à votre interlocuteur habituel.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Office fédéral des transports

Pierre-André Meyrat, directeur suppléant  
Division Financement

Markus Giger, chef de section  
Section Réseau ferré

Copie p. i. à :

- Services cantonaux des transports publics
- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berne 6
- zwg/aa

Interne par pointeur à :

- Fü, MEP, BAG, ABR, SPR, BO, sn (tous), her, bea