

CH_VB 2002-0189 3101 vom 23. April 2002

Bundesverwaltung, 2002-04-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2002-0189_3101

FR: CH_VB 2002-0189 3101 du 23 avril 2002

IT: CH_VB 2002-0189 3101 del 23 aprile 2002

Erwägungen

E. 8

Si les propositions faites dans le rapport du groupe d'experts «Financement du trafic d'agglomération» étaient déjà réalisées lors de la période de la convention 03–06 (au titre des 5 ct par litre d'essence pour le trafic d'agglomération), d'autres améliorations pourraient avoir lieu pour ce trafic.

3115 La réalisation de ces projets dans le trafic d'agglomération dépend toutefois en partie du cofinancement par les cantons concernés. 3 Explications des articles de la convention sur les prestations pour la période 2003–2006 3.1 Bases et principes Art. 1 Bases légales Les bases légales sont constituées par l'art. 8 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF; RS 742.31), qui prévoit expressément la conclusion de cette convention, et les article 49 et suivants de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101), qui représentent la base légale des indemnités convenues pour l'exploitation de l'infrastructure. Art. 2 Bases de planification Afin de pouvoir disposer d'une base comparable et de vérifier la réalisation des objectifs, il faut indiquer les hypothèses sous-tendant la convention et le plafond de dépenses. La présente convention table sur les indices suivants de l'évolution de l'économie suisse (2003–2006). 2001 2003 2004–2006 Modification par rapport à l'année précédente en pour-cent – Produit intérieur brut, en termes réels 1,6 2,0 1,8 – Consommation privée 1,0 1,5 1,5 – Investissements de construction 2,5 1,5 1,5 – Exportations 0,9 4,8 4,5 – Importations 0,8 4,8 4,5 – Renchérissement 1,1 1,3 1,5 Taux d'intérêt – Rendement moyen des obligations fédérales 3,4 3,8 4,0 Taxe sur la valeur ajoutée – Taux d'imposition des transports publics 7,6 7,6 7,6 – Réduction forfaitaire de la déduction de l'impôt préalable (calculée en relation avec la somme des subventions) 2,7 2,7 2,7 Cours du change – CHF/Euro 1,50 1,50 1,55 – CHF/Dollar américain 1,70 1,65 1,65

3116 Les hypothèses suivantes restent en vigueur: – Prix des sillons selon l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122) et les dispositions d'exécution y relatives du 7 juin 1999 (DE-OARF; RS 742.122.4) – Entrée en vigueur des accords bilatéraux avec l'Union européenne – Mise en service de la première étape de RAIL 2000 pour le changement d'horaire de 2004 Art. 3 Sécurité La SA CFF s'engage à gérer la sécurité de manière globale. Il existe à ce propos des normes reconnues de sorte qu'il n'est pas nécessaire de les décrire plus en détail. La SA CFF est tenue de maintenir le haut niveau de sécurité actuel. Cela peut signifier, dans des cas particuliers, que compte tenu de la situation de l'exploitation, des conditions techniques et économiques ainsi que des dangers potentiels inhérents à la situation, des mesures supplémentaires s'imposent ou que des mesures actuelles sont superflues. Art. 4 Grands projets Les grands projets que sont la NLFA, Rail 2000, le raccordement de la Suisse occidentale et orientale au réseau européen à grande vitesse et la lutte contre le bruit ne font pas partie de la

convention; ils sont financés et réalisés selon les arrêtés fédéraux correspondants. Art. 5 Participations et coopérations L'art. 3, al. 2, de la loi sur les CFF, mentionne expressément que la SA CFF peut fonder des sociétés, y participer ou collaborer d'une autre manière avec des tiers. La présente convention précise que les participations et les coopérations ne doivent pas porter atteinte aux objectifs fédéraux en matière de politique des transports et qu'elles feront l'objet d'un suivi approfondi au niveau de la gestion. Art. 6 Objectifs de la politique des transports La politique suisse des transports est axée sur le principe du développement durable. Pour l'application pratique, cela signifie que le trafic ferroviaire doit prendre en charge une plus grande part des prestations de transport qui, dans l'ensemble, ne cessent d'augmenter. Pour atteindre cet objectif, la SA CFF, le plus grand opérateur ferroviaire du pays, se voit investi d'un rôle particulièrement important. Avec la convention 03–06, la SA CFF s'engage à fournir une contribution déterminante dans le trafic-voyageurs pour augmenter la part du marché des transports publics par rapport au trafic routier privé. En améliorant la qualité de ses prestations dans le transport transalpin des marchandises, la SA CFF contribue notablement à atteindre l'objectif du transfert de ce trafic mentionné dans la constitution. Dans le secteur du trafic par wagons complets, la SA CFF s'efforce d'être autonome financièrement.

3117 L'infrastructure des CFF doit être entretenue durablement avec les moyens disponibles et adaptée aux évolutions techniques. Le succès de l'infrastructure se détermine aussi en fonction de la réalisation des projets d'extension selon le calendrier et les devis. Afin que les objectifs précités, relatifs au transfert du trafic voyageurs et marchandises, puissent être atteints par les utilisateurs des sillons et pas seulement par la SA CFF, le secteur de l'infrastructure optimisera la planification des sillons. De ce fait, leur adjudication sera garantie sans discrimination. Art. 7 Principes de la fourniture des prestations La SA CFF doit, dans tous les domaines, axer ses activités d'entreprise sur les besoins du marché. Dans ce contexte, il ne s'agit pas de tenir compte uniquement des exigences des clients, mais aussi, selon les possibilités économiques, de prendre en considération l'ensemble du système des transports publics, y compris les prestations des autres entreprises de transport. La Confédération veille, pour sa part, à établir des conditions-cadres qui permettent une concurrence équitable et donne à la SA CFF la marge de manœuvre nécessaire pour prendre les décisions opérationnelles avec la vitesse nécessaire. Dans les conditions-cadres actuelles, tous les secteurs ne permettent pas une exploitation qui couvre tous leurs coûts. Cela étant, il faut planifier, commander et indemniser les prestations souhaitées selon la politique des transports en se fondant sur les dispositions de la loi sur les chemins de fer (ou, éventuellement, de la loi sur le transport public). Dans le trafic régional, cela se fait par le biais des conventions sur l'offre conclues entre la Confédération, les cantons et les entreprises de transport (art. 49, al. 1, LCdF). Le trafic combiné étant considéré comme une offre d'importance nationale, la convention est conclue entre la Confédération et les entreprises de transport (art. 49, al. 3, LCdF). Le secteur de l'infrastructure des CFF fait lui aussi partie des offres d'importance nationale. Dans ce cas, la convention sur l'offre est intégrée dans la convention sur les prestations, ce qui est défini aux art. 11 à 17. Le trafic voyageurs sur de longues distances n'est, en revanche, pas commandé. Compte tenu du prix du sillon déterminé par l'Office fédéral des transports, le réseau de ce trafic doit réaliser dans l'ensemble un résultat positif (les bonnes lignes couvrent les déficits des mauvaises).

3.2 Offre de prestations dans le secteur des transports

Art. 8 Orientation stratégique du trafic-voyageurs Les offres du trafic-voyageurs dépendent des projets «Rail 2000», «nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)»

et «raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse». La Confédération attend des CFF qu'ils continuent de coordonner l'élaboration d'une offre de transport public systématique (notamment en matière d'horaire) sur l'ensemble du territoire – avec les autres entreprises de transport et la Confédération. Il importe, en l'occurrence, de garantir la haute qualité atteinte actuellement et de la développer encore dans le cadre des possibilités financières. Il est fondamental d'intégrer de manière optimale le trafic local et régional (y compris le trafic d'agglomération)

3118 dans le système global, dont la clé de voûte est constitué d'une certaine manière par le trafic longues distances. Le trafic régulier longues distances assuré par la SA CFF est décrit en détail dans la concession ad hoc du 25 février 2000. La concession vaut en règle générale jusqu'au changement d'horaire de 2007. Sur des tronçons définis avec précision, adaptés à l'utilisation des trains pendulaires IC (Genève/Lausanne–Bienne–Bâle/Zurich– Saint-Gall), la concession est valable jusqu'au changement d'horaire de 2019. Durant cette période, vu la réglementation en vigueur, les entreprises, suisses ou étrangères, ne peuvent pas reprendre contre la volonté des de la SA CFF certaines lignes figurant dans la concession. Le graphique ci-après montre globalement les lignes que la SA CFF devra desservir au moins toutes les heures ou toutes les deux heures. Par rapport à l'offre qui y figure pour le 1er janvier 1999, le changement d'horaire 2004 apportera des éléments nouveaux très importants, à savoir les liaisons par le nouveau tronçon Mattstetten– Rothrist (Zurich–Berne) et la bifurcation vers Soleure (Zurich–Bienne), ainsi que la courbe Rothrist–Zofingue (Berne–Lucerne). Offre des CFF dans le trafic national à longues distances (Base: concession CFF pour trafic longues distances, du 25.2.2000) Légende: — Au moins une cadence horaire – – – Cadence horaire avec participation financière des cantons Train toutes les deux heures Selon l'art. 9a LCdF et l'art. 12 OARF et malgré la possibilité du libre accès, le trafic lié à l'horaire bénéficie de la plus haute priorité lors de l'attribution des sillons. Grâce aux réglementations de service minimal des tronçons et des arrêts du trafic longues distances figurant dans la concession CFF sur le trafic à longues

3119 distances, la Confédération continue de garantir une offre de transport public couvrant tout le territoire national. Par ailleurs, les trafics parallèles et les autres «conditions de concurrence néfastes pour l'économie nationale» sont interdits. La concession oblige aussi la SA CFF à exploiter de manière rentable l'offre ainsi décrite – compte tenu du prix du sillon fixé par l'Office fédéral des transports. Cela signifie que la SA CFF doit exploiter ces lignes sans recevoir d'indemnités de la Confédération. Les dispositions de la loi sur les chemins de fer s'appliquent au transport régional des voyageurs. La SA CFF travaille en étroite collaboration avec les cantons. Dans le trafic international, la SA CFF doit améliorer sa position sur les marchés qui offrent encore des potentiels intéressants non exploités. Art. 9 Orientation stratégique du trafic-marchandises Par sa filiale SA CFF Cargo, la SA CFF contribue de manière déterminante à atteindre l'objectif du transfert du trafic-marchandises transalpin. En développant ses activités fondamentales et en desservant de nouveaux marchés, la SA CFF Cargo essaie de participer activement à la croissance du marché européen du trafic- marchandises – notamment sur l'axe Nord-Sud. A cette fin, les possibilités commerciales offertes par le libre accès au réseau sont mises à profit activement. L'entreprise participe de manière ciblée à des coopérations avec d'autres acteurs du marché des transports. La coopération avec la SA Häfen und Güterverkehr Köln en fournit un exemple, notamment pour le trafic en provenance des ports de la mer du Nord

et de la région de la Ruhr en direction ou en transit à travers la Suisse. Comme par le passé, le marketing sectoriel et l'augmentation de la productivité et de la qualité des prestations permettront de maintenir les marchés existants et d'en gagner de nouveaux. Un signe de bon augure est apporté par la nouvelle collaboration pragmatique qui s'est instaurée avec le Chemin de fer italien de l'Etat (FS) dans le trafic en provenance ou en direction de l'Italie du Nord, en vue d'optimiser progressivement les processus de transport. Dans le trafic par wagons complets isolés, la SA CFF reste pour le moment le seul opérateur du système suisse et, partant, un partenaire potentiel pour des chemins de fer étrangers. Vu le contexte et la méthode de production actuels, il semble invraisemblable que deux ou plusieurs trafics de ce genre puissent être exploités en concurrence de manière fonctionnelle et rentable en Suisse. La SA CFF se positionne donc comme un gestionnaire national et cherche, le cas échéant, une coopération avec d'autres chemins de fer. Si la SA CFF devait se trouver dans une situation de concurrence différente et qu'elle n'est plus à même de maintenir le niveau de l'offre actuelle, elle peut nous soumettre une proposition en vue du maintien de la qualité des prestations. Avant de se retirer éventuellement de la surface ou d'abandonner la desserte de tronçons entiers, y compris leurs voies de raccordement, les mesures suggérées par la SA CFF seront discutées avec les cantons concernés dans le cadre des conférences régionales. Par la suite, les autorités politiques auront la possibilité de se prononcer sur l'opportunité de passer une commande. La SA CFF est donc priée de présenter le plus tôt possible les solutions de rechange aux conférences régionales, afin qu'une décision puisse être prise dans un délai raisonnable.

3120 Art. 10 Objectif financier du secteur des transports Dans le secteur des transports, la SA CFF est tenue de réaliser un résultat d'exploitation positif. Les produits de transport et les indemnités doivent dépasser toutes les charges, y compris les prix des sillons. Il faut éviter que l'endettement relatif de la SA CFF augmente à nouveau. La Confédération joue un rôle important en la matière, étant donné qu'elle fixe les indemnités pour les trafics commandés, les prix des sillons du trafic concessionnaire et les conditions cadres de l'accès au réseau. Les prix des sillons jouent un rôle important, étant donné qu'ils influencent de manière déterminante tant le résultat que l'ampleur de l'offre voyageurs et marchandises. Cela étant, les CFF attachent énormément d'importance à ce qu'à l'avenir, les prix des sillons soient fixés de manière que les investissements nécessaires pour atteindre les buts stratégiques puissent être financés par les fonds gagnés dans les secteurs de transport eux-mêmes. Selon l'art. 20, al. 3, de la loi sur les CFF, les prêts pour les investissements dans le secteur des transports et d'autres secteurs commerciaux doivent être rémunérés et remboursés. Ils sont donc accordés aux conditions du marché. La première convention limitait la levée de capitaux étrangers à 200 millions de francs par année (soit 100 millions pour les transports et autant pour l'infrastructure). Cette limite passe maintenant à 300 millions. Les futurs investissements pour renouveler le matériel roulant de la division Trafic-voyageurs et CFF Cargo exigent une plus grande souplesse dans l'acquisition des capitaux. S'il s'avère dans un cas particulier qu'il est plus rentable d'obtenir des fonds d'investissement auprès de tiers (p. ex. avec des contrats de leasing), la SA CFF pourra le faire après entente avec l'Administration des finances (selon l'art. 20, al. 3, LCFF).

3.3 Offre de prestations commandée de l'infrastructure Art. 11 Principe Selon l'art. 49, al. 3, LCdF, la Confédération est seule à commander les offres d'envergure nationale.

L'infrastructure ferroviaire, dans le message sur la révision de la loi sur les chemins de fer (FF 1994 I 485) est définie explicitement comme une partie de l'offre des transports. L'art. 50, al. 1, let. c, LCdF dispose que l'infrastructure ferroviaire est un secteur autonome,

c'est-à-dire une offre à commander séparément. Dans le respect de ce principe, la Confédération, depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les chemins de fer révisée, a déjà indemnisé à elle seule les coûts non couverts planifiés des tronçons BLS Thoue–Brigue /Interlaken Est et Moutier–Lengnau. La première convention sur les prestations 1999–2002 a également étendu ce principe à toute l'infrastructure des CFF. Le message sur la CP 99–02 indiquait déjà aussi qu'en principe, le réseau CFF se subdivise en tronçons d'importance nationale et régionale. Cette différenciation est à l'étude dans le contexte de l'harmonisation du financement de l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre des étapes suivantes de la réforme des chemins de fer. Actuellement, une telle subdivision du réseau ne semble possible que pour le

3121 1.1.2005 au plus tôt.⁹ Mais jusque là, toute l'infrastructure CFF, sans distinction, doit être considérée comme une offre d'importance nationale et financée comme précédemment, en principe, par la Confédération seule. L'art. 49, al. 3, LCdF est donc appliqué. Comme il a déjà été mentionné, la convention d'offre n'est intégrée à la convention sur les prestations que pour le secteur de l'infrastructure. Elle englobe l'exploitation, l'entretien ainsi que le développement (investissements). La commande des services de transport tels que par exemple le trafic régional et le trafic combiné fait l'objet de conventions d'offre séparées. L'annexe 14 présente les tronçons et gares de triage sur lesquels l'infrastructure CFF offre toute l'année une exploitation 24 heures sur 24. Art. 12 Ampleur et état de l'infrastructure En contrepartie des moyens fournis par le plafond des dépenses, la Confédération exige de la SA CFF qu'elle maintienne son infrastructure ferroviaire dans un état apte à répondre à la demande du marché actuelle et future, et qu'elle la développe. Les installations doivent être entretenues de façon qu'il soit garanti que le trafic s'écoule avec suffisamment de sécurité, de ponctualité et le moins possible de pannes. Les fonds mis à disposition pour les investissements, conformément au concept décrit au ch. 2, sont axés sur le maintien des ressources disponibles, l'adaptation à l'état de la technique et l'ajustement des installations à la demande avec production d'une plus-value. De plus, l'amélioration de l'interopérabilité entre les réseaux est appelée à jouer un rôle central. La SA CFF est invitée à la promouvoir dans le cadre du programme de renouvellement et d'aménagement. Il a déjà été dit que la convention sur les prestations 03–06 concrétiserait plus encore qu'auparavant les intentions de politique des transports de la Confédération liées à la commande de l'infrastructure. Elle le fait en fixant dorénavant des standards d'aménagement ou des exigences à satisfaire pour tous les tronçons du réseau CFF qui ont été reportés sur des cartes du réseau (cf. annexes 1 à 5) pour chacun des différents paramètres. Ces prescriptions ont été conçues à partir des intentions de développement à long terme (horizon 2020) du réseau ferré suisse, telles qu'elles sont proposées actuellement dans le cadre de l'élaboration du plan sectoriel rail. L'objectif à atteindre pour 2006 n'est donc qu'un premier pas sur la voie de la réalisation des objectifs de développement à long terme. Les secteurs suivants sont considérés: technologie de sécurité (ETCS), technique de communication (GSM-R), profil d'espace libre, poids par essieu, espace des pantographes. Technologie de sécurité (cf. annexes 2/3) La convention sur les prestations 2003–2006 doit permettre de faire un grand pas dans le passage des anciens dispositifs d'arrêt automatique Signum et ZUB au standard européen European Train Control System (ETCS). Jusqu'à 2020, tout le réseau CFF sera équipé de l'ETCS. Avec l'ouverture du nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist, un élément central du réseau sera doté de l'ETCS Level 2 (c'est-à-dire avec signalisation en cabine). Pour pouvoir profiter à plein de

E. 9

En ce qui concerne les modifications qui en résultent pour la convention sur les prestations, cf. commentaire de l'art. 19.

3122 L'augmentation des prestations qui en résulte, une partie aussi grande que possible de l'axe de transit Bâle–Domodossola aura été équipé de l'ETCS Level 2 avant 2006 ou 2007 (ouverture du tunnel de base du Loetschberg) (en accord avec le BLS). De plus, l'ensemble du réseau fera l'objet de toutes sortes d'adaptations pour que l'on puisse renoncer aussi vite que possible à équiper de nouveaux véhicules avec le ZUB. Une condition importante – et coûteuse – de ces réalisations est l'automatisation, mentionnée au chiffre 23, des postes d'enclenchement et la mise en place de Rail-Control-Center (RCC). Technique de communication (cf. annexes 4/5) La nécessité de remplacer le plus tôt possible les (différents) systèmes radio actuels des chemins de fer résulte des exigences techniques de la nouvelle technologie de sécurité (ETCS Level 2). Le transfert des informations de conduite et de sécurité sur la cabine de conduite des véhicules ne peut se faire qu'avec le système radio – de standard européen également – GSM-R (Global System for Mobile-Communication – Railways). Dans la perspective 2020, tout le réseau ferroviaire suisse (y compris les chemins de fer à voie étroite) sera doté du GSM-R. D'ici à 2006, l'infrastructure GSM-R correspondante sera montée sur les principaux axes de trafic nord-sud/est-ouest (env. 1000 antennes radio en fin de réalisation). D'autre part, la disponibilité des appareils et des composants de la radio analogique s'amenuise rapidement. Les changements de planification des fréquences de l'OFCOM sont une raison de plus d'effectuer la transformation. Profil d'espace libre (cf. annexes 6/7) En règle générale, les adaptations du profil d'espace libre coûtent cher. La convention sur les prestations 03–06 ne prévoit donc pas de mesures servant exclusivement à ce but. Il s'agit bien plus, lorsque les travaux d'entretien et de renouvellement doivent avoir lieu de toute façon, et pour les nouvelles constructions, d'adapter le profil d'espace libre à l'objectif convenu à long terme. D'ici à 2020, les principaux axes du trafic marchandises seront mis au profil OCF 4 sur toute leur longueur. Pour les tronçons à forte fréquentation du trafic des voyageurs, le profil OCF 2 (profil minimum pour les voitures à deux niveaux) sera la norme. Espace des pantographes (cf. annexes 8/9) La question du profil d'espace libre comporte un aspect spécial, l'«espace des pantographes». Ce paramètre est décisif pour la praticabilité de tronçons (notamment dans les tunnels) pour diverses largeurs de pantographes de véhicules moteurs électriques. Par analogie avec le profil d'espace libre, il ne s'agit pas ici d'agrandir l'espace des pantographes aussi rapidement que possible au profil maximum (standard DB/ÖBB) sur tout le territoire national. Ici aussi, les prescriptions pour 2006 tendent simplement à assurer qu'aucune des adaptations réalisées (p. ex. des réductions de profil) ne prenne le contre-pied de la direction choisie à long terme (praticabilité des tronçons principaux avec l'«Eurowippe» [1600 mm au lieu de 1450 mm jusqu'ici]). De plus, pour améliorer l'interopérabilité du réseau, il faudra envisager sérieusement la possibilité d'un ajustement au profil supérieur DB/ÖBB dans la zone-frontière avec l'Autriche et l'Allemagne (notamment sur les tronçons RER potentiels).

3123 Poids par essieu (cf. annexes 10/11) En ce qui concerne le poids par essieu, il s'agit d'aménager à long terme un axe de transit à 25 tonnes, si cette valeur est adoptée comme standard européen. Cependant, on ne prévoit encore pas de mesures pour 2006. D'autre part, l'objectif prescrit pour 2006 est d'éviter les désinvestissements, c'est-à-dire un retour à une classe de tronçon inférieure, moins chère à entretenir. La carte du réseau en annexe

contient non seulement l'objectif 2006, mais aussi l'état actuel de tout le réseau ferré à voie normale de Suisse ainsi que certains tronçons étrangers proches des frontières. La présente convention sur les prestations entre la Confédération et la SA CFF et son plafond des dépenses ne se rapportent qu'au réseau de la SA CFF. Les indications sur les tronçons des chemins de fer privés et des chemins de fer étrangers proches des frontières comptent cependant, notamment pour fixer la direction à suivre pour le développement du réseau CFF. La présentation graphique avec les cartes de réseau, à la différence d'une liste de projets, permet une vision synoptique, qui peut par exemple renseigner les utilisateurs potentiels du sillonn horaire sur les futurs standards de sécurité. En revanche, les prescriptions qu'elles contiennent en matière de développement du profil d'espace libre ou des classes de tronçon intéressent plutôt le trafic marchandises. Les projets, les lieux et les dates de réalisation des objectifs présentés sur les cartes relèvent uniquement de la responsabilité opérationnelle de la SA CFF. Plus la planification est optimisée, plus l'utilisation des fonds d'investissement est efficace. Bien entendu, le plan d'investissement à moyen terme de la SA CFF contient toujours un grand nombre de projets isolés (environ 4000). Mais cet instrument de planification ne peut pas être considéré d'un point de vue statique: selon la méthode de la planification permanente, il est constamment remanié et mis à jour. Il est également clair que la planification concrète des projets est finalement du domaine de la responsabilité opérationnelle de la SA CFF. En effet, seule une entreprise localement active est à même de décider quelles mesures concrètes sont effectivement nécessaires pour atteindre les objectifs fixés dans les cartes de réseau et comment celles-ci sont réalisables au mieux du point de vue de l'économie d'entreprise. Afin de réduire les coûts de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures, la SA CFF continuera à investir en rationalisant, ce qui implique toutefois qu'elle tienne compte des coûts des désinvestissements. Cela signifie que le démontage nécessaire d'une installation doit coûter moins cher les frais d'entretien qu'il permet d'économiser. La désaffectation de tronçon dont le taux d'utilisation est insuffisant est soumise à l'autorisation du Conseil fédéral, qui en décide selon l'article 4 de la loi sur les CFF. Si des tiers ont un intérêt particulier à un tel tronçon, il est possible de ne pas le désaffecter, moyennant une participation financière appropriée. Il s'agit surtout de tronçons sur lesquels circulent moins de 18 paires de trains par jour (ce qui correspond à une cadence horaire sur toute la journée en trafic régional) et qui n'ont pas de fonction de délestage ni de redondance par rapport aux tronçons principaux.

3124 Art. 13 Objectif sectoriel financier: infrastructure Dans le secteur de l'infrastructure, la SA CFF doit pouvoir présenter un résultat d'exploitation équilibré: les coûts ne doivent pas être supérieurs à la somme des redevances d'utilisation de l'infrastructure, des indemnités et produits annexes. Ces produits annexes comprennent aussi les versements compensatoires convenus avec la SA CFF et servant à compenser les manques à gagner de la Division Infrastructure, qui résultent d'une nouvelle attribution, interne, du secteur Immeubles. Le secteur Immeubles sera désormais un secteur rendu autonome et dirigé directement par le groupe. Les gains qui résultent du système de l'indemnisation des coûts non couverts planifiés (c'est-à-dire la différence entre prévision et coûts effectifs), comme dans les branches commandées du secteur des transports, doivent être mis en réserve pour compenser un éventuel déficit de couverture (voir art. 16). Art. 14 Gestion des sillons On entend par gestion des sillons l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. La Confédération attend de la SA CFF une commercialisation dynamique des capacités de sillons dont elle dispose en Suisse et à l'étranger. La SA CFF garantit une attribution des sillons horaires

exempte de discrimination, elle établit un plan des sillons qui doit permettre d'assurer les correspondances nécessaires entre les différents prestataires de transports. Principale gestionnaire de l'infrastructure en Suisse, la SA CFF dispose aussi du savoir-faire le plus complet en matière de gestion des sillons. Afin d'augmenter leur efficacité et de mieux exploiter les capacités disponibles (notamment en trafic nord-sud), la SA CFF et le BLS ont réuni en été 2001 leurs activités de gestion des sillons en un seul poste, appelé «one stop shop». (Les taux d'utilisation du réseau CFF, actuels et prévus pour 2006, figurent aux annexes 12 et 13). Il est convenu que la SA CFF assume la fonction de coordinatrice de la gestion des sillons de l'infrastructure ferroviaire suisse à voie normale. Cela signifie que d'autres gestionnaires de l'infrastructure peuvent charger le «one-stop-shop» de la commercialisation de leurs sillons horaires. Art. 15 Gestion de l'infrastructure Suite à l'assainissement technique et financier du secteur énergie des CFF, l'OFT a pu pour la première fois depuis 1999, fixer un nouveau prix du sillon pour le 1.1.2002. Ce faisant, il a réduit deux composantes du prix minimal, l'énergie et l'entretien, ce qui va entraîner un abaissement sensible des coûts pour les utilisateurs des sillons (notamment en trafic marchandises). Comme les subventions du prix du sillon actuellement versées seront supprimées progressivement à partir de 2005, il faudra désormais une augmentation de la productivité notamment pour continuer à faire baisser le prix du sillon. Comme les CFF offrent aux autres gestionnaires d'infrastructure la possibilité de participer aux achats de matériaux, aux contrats d'entretien et aux acquisitions d'énergie, ils fournissent une contribution supplémentaire pour optimiser tout le réseau ferroviaire suisse et réduire les coûts d'exploitation non couverts.

3125 Art. 16 Indemnité et financement de l'infrastructure La politique suisse des transports a pour but d'écouler la plus grande part possible des trafics voyageurs et marchandises par le chemin de fer. Pour que le mode de transport ferroviaire puisse se mesurer à la route dans la concurrence intermodale, on déterminera le prix à payer par les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire en principe sur la base des coûts marginaux. Conformément aux principes de composition du prix du sillon établis par l'art. 9b de la loi sur les chemins de fer (LCdF; RS, 742.101), à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF, RS 742.122) et aux dispositions d'exécution ad hoc (DE-OARF; RS, 742.122.4), aucun gestionnaire de l'infrastructure ne peut arriver à un résultat équilibré. Dans ces conditions – autrement dit dans les conditions actuelles du marché – les recettes du prix des sillons ne suffisent pas à couvrir l'intégralité des coûts d'exploitation de l'infrastructure (y compris les amortissements). Afin que les comptes prévisionnels pour l'infrastructure ne présentent pas de déficit, – de manière analogue à la commande du trafic régional – les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures sont compensés par une indemnité. Le dépassement ou l'insuffisance de couverture effectif annuel s'équilibre au bilan. Les investissements qui vont plus loin que le maintien de la qualité des infrastructures (amortissements) sont financés par des prêts sans intérêt de la Confédération. Leur ampleur est déterminée par le plafond des dépenses. Comme les dispositions de l'accès au réseau ont rendu caduc le statut de gare commune, la SA CFF doit financer l'intégralité des investissements depuis 1999. Auparavant, une certaine partie était assumée par les chemins de fer privés en correspondance, c'est-à-dire par la Confédération et les cantons, suivant l'art. 56 de la loi sur les chemins de fer. Pour ne pas provoquer de report des charges en faveur des cantons, ceux-ci doivent, selon l'al. 4, verser directement aux CFF les contributions ou prêts sans intérêts en question¹⁰. Toutefois, la charge totale supportée par les cantons ne doit pas être supérieure à celle de 1999. L'Office fédéral des

transports suit donc régulièrement les négociations entre la SA CFF et les cantons concernés. Puisque l'art. 3, al. 4, LCFF ne définit pas exactement sous quelle forme les instances particulièrement intéressées doivent participer, l'al. 5 indique qu'il peut s'agir de prêts sans intérêts ou de contributions à fonds perdu. Art. 17 Plafond des dépenses Le plafond des dépenses, qui fait l'objet d'une décision spéciale du Parlement, constitue la base du financement pour la Convention sur les prestations 03–06, c'est pourquoi il est mentionné encore une fois à cet article. Le ch. 4 du message donne une présentation détaillée du crédit de paiement de la Confédération à la SA CFF.

E. 10

3 1 24 Total 1463 1474 1512 1576 6025 – dont Brünig 26 25 18 16 85 Les montants du plafond des dépenses destinés à une affectation spéciale sont présentés ici séparément. Il s'agit d'une part de l'indemnité de l'infrastructure et des fonds d'investissement d'un montant de 85 millions de francs pour le secteur d'activité Brünig, et de la compensation de la Confédération pour les contributions à l'aménagement de l'infrastructure du RER fournies par le canton de Zurich (prise en compte des avantages ZVV), d'un montant total de 136 millions de francs. Le montant effectif du versement de compensation au ZVV est recalculé chaque année, compte tenu des prestations de transport effectives et des produits réalisés. Si les besoins sont supérieurs aux chiffres prévisionnels, la différence doit être demandée par un crédit supplémentaire. Comme il a déjà été mentionné au ch. 23, il n'est pas possible de financer les équipements de véhicules nécessaires pour ETCS Level 2 sur le plafond des dépenses pour l'infrastructure des CFF, raison pour laquelle il est nécessaire de constituer, à côté du plafond des dépenses, un nouveau crédit d'engagement sur la base légale de l'art. 56 LCdF. Ce crédit d'engagement de 130 millions de francs permettra de financer les équipements de véhicules nécessaires même après 2006. Les crédits de paiement nécessaires, qui sont plafonnés à 30 millions de francs par an, seront compensés sur d'autres articles du budget.

3129 4.1.2 Sur les cantons et les communes Les cantons et les communes n'ont pas à craindre de la convention sur les prestations ni du plafond des dépenses un surcroît ou une diminution de leurs charges. Les modifications du financement de l'infrastructure ferroviaire qui pourraient prendre effet au cours de cette convention sur les prestations 03–06 (mandat du Parlement concernant la deuxième partie de la réforme des chemins de fer) pourraient certes avoir pour effet que des parties du réseau CFF soient à nouveau financées par les cantons. Pour que ce passage se fasse de manière économiquement neutre, c.-à-d. sans surcharge des cantons ou des communes, la Confédération devrait mettre à la disposition des cantons son ancienne part du financement des tronçons concernés par le changement. 4.2 Autres conséquences La convention sur les prestations entre la Confédération et la SA CFF et le plafond des dépenses qu'elle fixe assurent le maintien de la valeur et de la capacité financière d'une partie importante de l'infrastructure ferroviaire suisse. Ils créent ainsi la condition indispensable d'une fourniture efficace de l'offre du trafic marchandises et voyageurs sur le réseau des CFF. La convention sur les prestations et le plafond des dépenses constituent donc une base pour le service public des transports. De plus, une infrastructure performante permet d'augmenter le transfert des trafics marchandises et voyageurs de la route au rail: à moyen terme, la convention sur les prestations contribue à la protection de l'environnement. Le développement économique positif de la Suisse est dû pour une grande part à l'existence d'une infrastructure des transports de haute valeur et performante. La convention sur les prestations entre la

Confédération et la SA CFF garantit que la très haute qualité, sur le plan international, de l'infrastructure ferroviaire en Suisse soit également assurée à l'avenir. La commande, liée à la convention sur les prestations, de l'exploitation de l'infrastructure sur l'ensemble du réseau et la fixation des investissements prioritaires pour le maintien de la qualité des infrastructures dans tout le réseau, ce qui évite de les concentrer sur quelques régions centrales, soutient les objectifs de la Confédération en matière de politique de l'aménagement du territoire tels qu'ils sont décrits dans le rapport sur les grandes lignes de l'aménagement du territoire suisse (FF 1996 III 485). La convention sur les prestations et le plafond des dépenses fournissent enfin une contribution notable à la réalisation de l'objectif d'une évolution des transports durable.

5 Programme de la législature La convention sur les prestations est prescrite par la loi sur les CFF en tant qu'objet périodique. Les affaires parlementaires récurrentes ne sont pas mentionnées spécifiquement dans le programme de la législature.

3130 6 Rapport avec le droit européen La convention sur les prestations entre la Confédération et la SA CFF est régie par la loi sur les CFF. La réforme des chemins de fer en Suisse se rattache aux directives 91/440, 95/18 et 95/19. Les exigences des directives sont largement satisfaites par la législation sur la réforme des chemins de fer. Les règlements de l'UE exigent des chemins de fer nationaux qu'ils soient gérés selon les principes des entreprises commerciales, qu'ils aient une base financière saine, que la séparation des transports et de l'infrastructure soit au moins réalisée dans la comptabilité et que l'indépendance de la direction administrative soit garantie. Les autres dispositions régissent certains aspects de l'accès au réseau. Avec la convention sur les prestations, la Confédération et la SA CFF fixent pour quatre ans les objectifs communs et le plafond des dépenses. Avec cet instrument et celui de la stratégie du propriétaire, la Confédération fixe le cadre dans lequel la direction de l'entreprise doit accomplir ses tâches. La directive 1893/91 de l'UE prévoit que l'obligation unilatérale des chemins de fer de fournir le service public soit remplacée par une relation contractuelle entre les autorités compétentes et les entreprises concernées. L'autonomie commerciale de l'entreprise doit être assurée. Le principe de la commande établi par la loi sur les chemins de fer révisée correspond à cette exigence, en ce que la prestation à fournir par l'entreprise de transport et le prix à payer par les pouvoirs publics sont fixés à l'avance au cours de négociations bilatérales. Il en résulte une obligation de prestation réciproque. La convention sur les prestations concrétise aussi cette exigence pour le secteur de l'infrastructure des CFF. La convention et le plafond des dépenses ne sont donc pas une exigence des règlements de l'UE, mais ils sont largement compatibles avec les nouvelles directives de l'UE en la matière: – directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires, – directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, – directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, Dans le contexte de la deuxième réforme des chemins de fer, il faut, selon l'art. 52 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres; FF 1999 6266), garantir la transposition des directives UE dans le droit suisse.

3131 7 Bases juridiques 7.1 Légalité Les arrêtés fédéraux sur la convention sur les prestations et le plafond des dépenses 2003–2006 se fondent sur l’art. 8 de la loi fédérale du 10 mars 1998 sur les chemins de fer fédéraux, qui énonce que les Chambres fédérales approuvent la convention sur les prestations et décident le plafond des dépenses. 7.2 Forme juridique La présente convention sur les prestations entre la Confédération et la SA CFF pour les années 2003–2006 sera approuvée par les arrêtés fédéraux soumis, qui décideront également le plafond des dépenses pour la même période ainsi que le crédit d’engagement pour l’équipement des véhicules ferroviaires avec la signalisation en cabine. Les arrêtés ne sont pas soumis au référendum facultatif.

3132 Annexe 1 Rapport des CFF sur la convention 1999–2002 Selon l’art. 8, al. 2, de la LCFF, le Conseil fédéral présente à l’Assemblée fédérale, en même temps que la convention sur les prestations, le rapport de gestion des CFF sur la période en cours. Comme seuls les résultats des années 1999 à 2001 sont disponibles actuellement, le rapport des CFF, reproduit ci-après, se limite à ces trois premières années de la convention, qui dure encore jusqu’à la fin de 2002. 1 Structure Le rapport ci-après indique dans quelle mesure les CFF ont atteint les objectifs convenus pour l’infrastructure dans la convention 99–02 et renseigne notamment sur l’utilisation des fonds dont ils ont bénéficié jusqu’ici pour leur infrastructure au titre du plafond des dépenses. 2 Evolution de l’infrastructure des CFF, sous l’angle de la marche des affaires et des prestations Les trois premières années de la convention 99–02 ont été marquées par la croissance de la demande des prestations ferroviaires. Celles-ci ont augmenté tant dans le trafic-voyageurs que dans celui des marchandises, ce qui a conduit à une plus grande demande de sillons. Etant donné, principalement, l’augmentation de la productivité en matière d’infrastructure, la division Infrastructure a réalisé un bénéfice appréciable dans chacune des trois années sous revue. Déjà lors de la fixation du plafond des dépenses pour la convention 99–02, une contribution importante a été prise en compte en faveur du programme de stabilisation des finances fédérales. L’objectif imposant une hausse annuelle de 5 pour cent de la productivité, fixé dans la convention pour la période 1999–2002 a été dépassé. Le tableau suivant donne une vue d’ensemble des principaux indices: Evolution des principaux paramètres des prestations de 1999 à 2000

1999	2000	Bénéfice division Infrastructure (mio. CHF)	Vente des kilomètres-sillons (mio. silkm.)	Tonnes brutes-kilomètres (mia. tbkm)	Recettes de la vente des sillons (mio. CHF)	Coûts de production infrast. (CHF/silkm)	Taux de ponctualité des trains voyageurs	Sécurité: incidents d’exploitation selon la définition de l’UIC
78	128	59,5	713	10,00	92%	88	162	131
62,5	672	9,34	94%	83				

3133 Le Parlement a alloué un plafond de dépenses de 5,8 milliards de francs pour les indemnités et les investissements en faveur de l’infrastructure des CFF durant la période de la convention pour 1999–2002. Etant donné les besoins financiers effectifs jusqu’en 2001 et les chiffres planifiés pour 2002, on peut annoncer aujourd’hui déjà qu’il s’en faut de 370 millions de francs pour que le plafond des dépenses soit entièrement utilisé. Cette situation s’explique par des corrections ultérieures du bilan d’ouverture des CFF (environ 120 mio. CHF) et par le fait que les capacités de planification disponibles pour l’infrastructure ces dernières années ont surtout été utilisées pour les projets de RAIL 2000, raison pour laquelle les prêts d’investissement accordés n’ont pas été utilisés entièrement. Plafond des dépenses pour la convention des prestations 1999–2002 (en mio. CHF)

1999	2000	2001	2002 (Plan)	Total
1513	1509	1376	1402	5800

Paiements effectifs Prestation d’infrastructure 562 583 472 494 2111 Maintien capacité de

production 711 733 764 810 3018 Investissements d'infrastructure pour les besoins de base 61 80 77 58 276 Total de la période de la CP 1334 1396 1313 1362 5405 Différence –179 –113 –63 –40 –395 L'entreprise n'a pas non plus fait usage de la possibilité, accordée par la CP 99–02, de lever des prêts d'investissement aux conditions du marché. Les fonds propres résultant des amortissements des installations commerciales et le cash flow de l'infrastructure ont dépassé jusqu'ici les besoins en fonds d'investissement. Dépenses d'investissement et financement de celles-ci (en mio. CHF) 1999 2000 Total dépenses d'investissement CFF Dont à la charge du fonds FTP Total charges d'investissement du budget ordinaire (objet de la CP) Dont investissements commerciaux Contributions de tiers Contributions maintien capacité de production Besoins de base (prêts Confédération) Prêts levés par la Confédération aux conditions du marché Propre financement à partir du cash-flow des CFF 1503 638 865 85 95 711 61 0 –2 1569 654 916 76 60 733 80 0 43 Total 865 916

3134 3 Investissements pour le maintien de la capacité de production et le développement de l'infrastructure Les investissements de 3,3 milliards de francs opérés à partir du budget ordinaire¹¹ se sont répartis selon les proportions suivantes: 40 % pour le maintien de la capacité de production, 30 % pour la rationalisation, 18 % pour la sécurité et les avantages offerts aux clients et 12 % pour la croissance et le marché. Cette ventilation montre que la convention sert en premier lieu à maintenir la valeur de l'infrastructure existante et la fonctionnalité de celle-ci. Pour les extensions de réseau et les grands investissements destinés à améliorer l'attrait du trafic ferroviaire, c'est le fonds FTP qui prend la relève. Les installations n'ont généralement pas été remplacées telles quelles. Chaque renouvellement a permis de vérifier si les dispositifs répondaient encore aux exigences posées. Cela étant, chaque fois que cela possible et judicieux, leur renouvellement est lié à une adaptation au dernier progrès technique, ce qui dans de nombreux cas augmente la sécurité et la capacité. Des projets sont élaborés à cet égard pour toutes les lignes du réseau CFF. Les projets de ligne servent de base pour actualiser le plan d'investissements à moyen terme. Les objectifs d'investissement suivants ont découlé de la convention sur les prestations pour la période 99–02: – mesures de réduction des coûts d'exploitation (rationalisation) – garantie d'un écoulement sûr et régulier du trafic – encouragement de l'interopérabilité – adaptation de l'infrastructure à l'évolution des transports prévisible actuellement. Quelques mesures importantes, afférentes aux secteurs précités, sont traitées ci-après. Mesures de réduction des coûts d'exploitation (rationalisation) Le remplacement de postes d'enclenchement obsolètes par des postes modernes et automatisables a constitué un exemple typique d'une mesure de rationalisation. Les CFF ont emprunté la voie d'une exploitation fortement automatisée. Les travaux qui se déroulent dans le «Rail Control Center» représentent aujourd'hui déjà une grande partie des investissements en matière de technique de sécurité. Comme celle-ci sera adaptée à la norme européenne ETCS (European Train Control System), ce qui est prévu dans la CP 03–06, on a veillé lors du remplacement des anciens postes d'enclenchement à ce que les nouveaux appareils soient compatibles avec le nouveau système. Tout le secteur de l'entretien a été soumis à une vaste réorganisation. Cette mesure a permis de réduire d'environ 10 % les coûts d'entretien de ces deux dernières années. Bien que de nombreuses mesures n'aient été réalisées que récemment, les économies qui en résultent se font déjà sentir dans le résultat global de l'infrastructure. La figure ci-après montre que l'objectif visant à améliorer la productivité de 5 % par

Cela correspond à environ 60 % des fonds effectifs du plafond des dépenses de la CP 99-02, les 40 % restants servent à assurer l'indemnisation des coûts d'infrastructure non couverts.

3135 année ou de réduire dans la même proportion les coûts de production – économie exprimée en francs par sillon-kilomètre vendu –, a été clairement atteint durant la période sous revue. Coûts de production de l'infrastructure

E. 11.5

1998 1999 2000 2001 2002 Coûts en CHF But 99 - 02 Effectif 99-00/Plan 01-02 Garantie d'un écoulement sûr et régulier du trafic La convention 99-02 a formulé expressément un objectif: garantir un niveau de sécurité élevé avec des intervalles encore plus courts entre les trains. Pour 1999 et 2000 seulement, un montant de 120 millions de francs a été alloué pour l'extension du système d'arrêt automatique des trains ZUB. De ce fait, tous les endroits dangereux où le risque dépasse un certaine valeur en raison de la situation locale et de l'intensité de la circulation (plus de 20 unités de risque) ont été assainis. D'ici à la fin de 2004, 45 millions de francs seront en outre investis dans l'amélioration de la sécurité des tunnels. 23 tunnels seront équipés de chemins de fuite, de mains courantes et de marquage des chemins de fuite. Le réseau des dispositifs de contrôle des trains a été complété. Ces installations surveillent le passage des trains et signalent l'échauffement des essieux, le déplacement des cargaisons et d'autres dangers. Toutes les 43 installations prévues seront réalisées avant le milieu de 2002. Le nombre des incidents d'exploitation saisi selon le critère de l'UIC12 s'est réduit de 5 unités de 1999 à 2000. Les actions peu sûres sont un autre indicateur du niveau de sécurité. Ce dernier indique des méthodes qui peuvent mettre en danger l'exploitation, même s'ils entraînent rarement des accidents. Malgré l'augmentation du trafic, ces cas ont pu être réduits en l'an 2000 de 5 % par rapport à 1999.

E. 11.10

9.34 8.69 8.74

E. 12

contributions d'exploitation /tronçon- kilomètre

E. 13

contributions d'exploitation /sillon-kilomètre satisfaction des clients ETF

E. 14

taux de satisfaction des clients primaires Processus taux d'utilisation du réseau

E. 15

sous forme de carte (comme pour annexes 12/13)

E. 16

capacité disponible en réserve taux d'interopérabilité

E. 17

praticabilité/ accessibilité d'axes de transit déterminés/emplacements industriels (% des objectifs fixés) pour diverses exigences de tronçon (1. ETCS; 2. GSM-R; 3. pantogra- phes allemands; 4. profil d'espace libre OCF 2 et plus; 5. classes de tronçon D4 et plus) développement du réseau

E. 18

niveau de réalisation des objectifs fixés Etat du réseau ponctualité du trafic des voyageurs

E. 19

à l'arrivée (responsabilité de l'infrastructure) sécurité de l'exploitation

E. 20

nombre de déraillements (responsabilité de l'infrastructure)

E. 21

nombre de mises en danger de l'exploitation (responsabilité de l'infrastructure) pannes de ligne de contact

E. 22

nombre de cas

E. 23

nombre de minutes de retard pannes de signalisation

E. 24

nombre de cas

E. 25

minutes de retard interruption de tronçon

E. 26

nombre de cas (libération de tronçons en retard après des travaux de construction)

E. 27

nombre de minutes de retard (libération de tronçons en retard après des travaux de construction) tronçons à circulation ralentie 28. nombre (panneau orange sans travaux de construction)

3152 sécurité des tunnels

E. 29

en % de km de tunnel «sûrs» par rapport au nombre total de km de tunnel conformément au standard de sécurité égalité de traitement des handicapés

E. 30

en % de gares / arrêts adaptés aux handica- pés La périodicité des rapports sur chacun des indices varie entre une fois par trimestre et une fois par an, suivant la pertinence et le travail demandé par la saisie des données. Les indications sur le taux d'interopérabilité du réseau (indice 17) ne sont recensées que pour le rapport de la fin de la CP 03–06.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message concernant la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2003-2006, le plafond des dépenses pour la même période un crédit d'engagement pour l'équipemen... In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2002 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 16 Cahier Numero Geschäftsnummer 02.026 Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto Datum 23.04.2002 Date Data Seite 3101-3152 Page Pagina Ref. No 10
126 246 Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das
Schweizerische Bundesarchiv übernommen. Les données électroniques de la Chancellerie
fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses. I dati elettronici della
Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.