

CH_VB 2005-3218 3667 vom 18. April 2006

Bundesverwaltung, 2006-04-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2005-3218_3667_

FR: CH_VB 2005-3218 3667 du 18 avril 2006

IT: CH_VB 2005-3218 3667 del 18 aprile 2006

Erwägungen

E. 10

du présent rapport. – La réduction du montant du plafond de dépenses initialement accordé: l'évolution exacte est présentée sous l'indice 2 du présent rapport. – L'augmentation des produits accessoires: dans le domaine de l'énergie, les ventes de courant ont considérablement augmenté depuis 2002. Simultanément, les paiements compensatoires du domaine de l'immobilier à Infra-structure sont passés de 141 millions de francs (2003) à 190 millions de francs (2005).

3704 – Grâce à la progression de l'automatisation et malgré l'augmentation considérable des prestations, les charges de personnel ont légèrement marqué le pas. En revanche, en raison de l'activation des immobilisations Rail 2000, les amortissements ont nettement augmenté. Indice 2: Respect de l'enveloppe financière (en référence aux postes du plafond de dépenses de la Confédération) Le plafond de dépenses initialement convenu a été réduit à plusieurs reprises par la Confédération. Année (en millions de francs) 2003 2004 2005 2006 Objectif Message 2002 1463 1474 1512 1490 Objectif plan financier actuel 1355 1401 1403 1414 Résultat 1354 1404 1403 1414

Le plafond de dépenses initialement adopté par les Chambres prévoyait un montant total de 6025 millions de francs pour la période 2003 à 2006. Mais ce même parlement l'a réduit en plusieurs étapes à un montant final de 5575 millions de francs. En revanche, le transfert de la ligne du Brünig au Zentralbahn et la reprise de la Seelinie de l'ancienne compagnie Mittelthurgau-Bahn (MThB) ont eu pour conséquence une augmentation du plafond de dépenses des CFF de 20 millions de francs. Voici comment se présentent en détail les modifications successives du plafond de dépenses: en millions de francs 2003 2004 2005 2006 Total Plafond de dépenses Message CP 1463 1474 1512 1576 6025 Définition du réseau: ligne du Brünig à Zentralbahn dès 2005 –20 –16 –36 Définition du réseau: intégration de la Seelinie dès 2003

E. 14

56 Frein à l'endettement (VA 03 ss) –110 –58 84 30 –54 Programme d'allégement 03 –15 –91 –130 –236 Programme d'allégement 04 –96 –60 –156 Blocages de crédits par le Parlement en 2003 et 2004 –14 –11 –25

Total 1354 1404 1403 1414 5575 uniquement comptable: transfert actifs Seelinie 59 6

Conséquence directe des coupes claires dans les versements de la Confédération: les CFF ont été contraints de réviser à plusieurs reprises leurs plans d'investissements. Concrètement, le programme de rénovation des gares régionales, le programme d'automatisation des postes d'aiguillage et les investissements en faveur du développement du trafic marchandises ont été reportés, voire en partie abandonnés.

3705 Indices 3 et 4: Degré d'immobilisation Les deux objectifs en matière de degré d'immobilisation ont été atteints. Il convient toutefois de relever que la modification des plans d'investissements a considérablement influé sur l'évolution de cet indice. Année 2003 2004 2005 2006 3. Valeur des actifs par sillon-kilomètre

Objectif en fr./sillon-km 71,3 77,3 82,1 89,5 Résultat en fr./sillon-km 74,0 83,1 79,7

4. Valeur des actifs par kilomètre de ligne

Objectif en millions de fr./km de ligne 3,21 3,55 4,03 4,40 Résultat en millions de fr./km de ligne 3,38 3,82 4,00

La valeur des immobilisations corporelles de l'infrastructure ferroviaire a augmenté de 2,6 milliards de francs entre 2003 et 2005, pour atteindre 12 milliards de francs. Cette forte augmentation est due à la comptabilisation dans les actifs de grands projets de Rail 2000. Ainsi, divers tronçons de la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist et la seconde ligne à deux voies Zürich HB–Thalwil ont été portés au compte des actifs pour des montants respectifs de 1,1 milliard de francs et 770 millions de francs. L'augmentation de la valeur des actifs par la comptabilisation de projets du programme Rail 2000 n'ayant pas été suivie d'une augmentation en rapport du volume de sillons-kilomètres jusqu'à fin 2004, il en a résulté une augmentation temporaire de la valeur des actifs par sillon-kilomètre. La longueur du réseau des voies ferrées des CFF a augmenté de 96 kilomètres en 2003, suite à la reprise de la Seelinie et de la mise en service du tronçon souterrain Zürich–Thalwil, et de 56 kilomètres en 2004, en raison de l'ouverture des nouveaux tronçons de Rail 2000. Au 31 décembre 2004, le réseau des CFF totalisait 3066 kilomètres de voies. La valeur des immobilisations corporelles va encore connaître une augmentation considérable l'an prochain, du fait de la comptabilisation de nouveaux projets de Rail 2000. A fin 2005, le poste «infrastructure en construction» s'élevait en effet à 1,5 milliard de francs au total.

3706 Indices 5, 6 et 7: Productivité La productivité d'Infrastructure s'est améliorée depuis 2003. Ces progrès sont toutefois restés en deçà des objectifs. Année 2002 2003 2004 2005 2006 5. Coûts d'infrastructure par kilomètre de ligne Objectif en millions de fr./km de ligne 0,69 0,67 0,65 0,63 Résultats en millions de fr./km de ligne et variation 1/1 année précédente 0,71 0,75 +5,1 % 0,72 -4,1 % 0,74 +3,0 %

6. Coûts d'infrastructure par sillon-kilomètre Objectif en fr./sillon-km 14,49 13,89 13,51 13,16 Résultat en CHF/sillon-km et variation année précédente 15,15 16,32 +7,2 % 15,54 -5,0 % 14,71 -5,3 %

7. Coûts d'infrastructure par tonne-kilomètre brute Objectif en fr./t-km brute 0,033 0,032 0,031 0,030 Résultat en fr./t-km brute et variation année précédente 0,034 0,036 +7,4 % 0,034 -7,0 % 0,033 -2,4 %

6ü. Coûts du produit sillon par sillon-kilomètre (nouvel indice à partir de 2004) Objectif en fr./sillon-km - - 7,25 7,25 Résultat en fr./sillon-km et variation année précédente 7,84 7,31 -6,8 %

S'agissant de l'évolution des indices de productivité, il y a lieu de relever en particulier les trois points suivants: – Le lancement de Rail 2000 s'est accompagné d'une forte augmentation du nombre de sillons-kilomètres. Les indices de productivité liés au sillon-kilomètre se sont par conséquent nettement améliorés en 2005. – L'évolution hésitante du trafic marchandises a considérablement plombé l'évolution de l'indice de productivité lié à la tonne-kilomètre brute. – Comme les indices 5 à 7 souffrent d'une distorsion due à la

pratique comptable actuelle dans les domaines de l'énergie et de l'immobilier, un nouvel indice (6ü), qui ne souffre plus de distorsion due à des effets exogènes, a été convenu en 2004 avec la Confédération. Toutefois, comme la demande de sillons dans le trafic marchandises a été plus faible que prévu et que l'exploitation a souffert de nombreux dérangements des installations, le nouvel objectif 2005 n'a pas été atteint.

3707 Indices commerciaux Indices 8, 9 et 10: Vente de sillons Depuis 2003, la vente de sillons est caractérisée par deux évolutions divergentes. Alors que les résultats du trafic voyageurs (TV) ont dépassé les objectifs fixés pour 2003 à 2005, le trafic marchandises (TM) n'est pas parvenu à réaliser les objectifs qui lui étaient assignés. Année 2003 2004 2005 2006 8. Sillons-kilomètres (sillons-km)

Objectif sillons-km trafic voyageurs en millions	106,0	106,0	116,8	117,6	Résultat
sillons-km trafic voyageurs en millions	107,0	108,7	120,1		Objectif sillons-km trafic
marchandises en millions	32,0	34,2	35,2	36,6	Résultat sillons-km trafic
					marchandises en
					millions
	30,3	32,5	30,8		

9. Produits des sillons

Objectif trafic voyageurs en millions de fr.	393,60	383,68	408,23	410,61	Résultat trafic
voyageurs en millions de fr.	395,8	392,3	476,8		Objectif trafic marchandises en millions de
	141,90	144,19	181,79	183,82	fr. 145,2 146,9
					162,9

en millions de km 2003 2004 2005 2006 Sillons-kilomètres du trafic voyageurs

Part des CFF au trafic voyageurs	104,1	105,4	113,5	Part des autres ETF au trafic voyageurs
	2,9	3,4	6,5	

Sillons-kilomètres du trafic marchandises

Part de CFF Cargo au trafic marchandises	28,4	28,9	25,9	Part des autres ETF au trafic
marchandises	1,9	3,6	4,9	

La différenciation des ETF (entreprises de transport ferroviaire) est prise en compte comme suit: TV CFF: CFF Voyageurs (trafic GL, trafic rég.), ETF Turbo, RegionAlps. TV autres ETF: ETF Cisalpino, BLS P, RM P, autres ETF concessionnaires ou non. TM autres ETF: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, autres ETF.

3708 L'évolution favorable du nombre des sillons-kilomètres dans le trafic voyageurs repose, d'une part, sur le développement continu de l'offre des RER et, d'autre part, sur le trafic supplémentaire généré par Rail 2000 sur les principaux axes du trafic grandes lignes. Outre cette densification de l'offre, les CFF ont également renforcé un certain nombre de trains dans le trafic régional, ce qui a augmenté le volume du tonnage brut pour l'infrastructure. L'augmentation des sillons-kilomètres dans le trafic voyageurs des autres ETF est due principalement à la reprise de lignes internationales par Cisalpino et à l'augmentation du trafic du BLS et des RM dans le contexte de l'extension du RER bernois. Au moment du débat sur la convention de prestations 2003 à 2006, on comptait sur une forte augmentation de la vente de sillons pour le trafic marchandises. Toutefois, ces objectifs n'ont pas été atteints en 2005 pour les raisons suivantes: – La progression conjoncturelle attendue pour 2003 ne s'est manifestée qu'en 2004. Ensuite, on a connu en 2005 un nouveau tassement. Il en est résulté une réduction considérable du trafic dans les importants secteurs de la construction, du commerce et de la logistique. – La fermeture

durant plusieurs mois du tunnel du Monte Olimpino II, en 2003, a eu pour conséquence un transfert partiel du trafic transalpin sur d'autres itinéraires (Brenner). – L'augmentation de la productivité du trafic routier (relèvement de la limite de poids à 40 tonnes) n'ayant pas été compensée totalement par l'introduction de la RPLP, on a assisté à un transfert des marchandises du rail à la route.

	2003	2004	2005	2006
Produits des sillons trafic voyageurs	395,8	392,3	476,8	
Part de CFF au trafic voyageurs	386,5	381,0		
Part autres de ETF au trafic voyageurs	9,3	11,3	6,5	

Produits des sillons du trafic marchandises

	2003	2004	2005	2006
Résultat du trafic marchandises	145,2	146,9	162,9	
Part de CFF Cargo au trafic marchandises	136,7	130,9	140,2	
Part des autres ETF au trafic marchandises	8,6	16,0	22,7	

La différenciation des ETF (entreprises de transport ferroviaire) est prise en compte comme suit: TV CFF: CFF Voyageurs (trafic GL, trafic régional), ETF Turbo, RegionAlps. TV autres ETF: ETF Cisalpino, BLS P, RM P, autres ETF concessionnaires ou non. TM autres ETF: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, autres ETF.

3709 La légère augmentation des poids des compositions a généré une augmentation des produits des sillons dans le trafic voyageurs. En revanche, le doublement du bonus bruit en 2004 a eu un impact négatif sur ces mêmes produits. Les autres ETF actives dans le trafic voyageurs ont enregistré pour leur part une légère augmentation des volumes.

L'augmentation de 4 % à 8 % de la marge de couverture dans le trafic voyageurs grandes lignes depuis le début 2005 s'est traduite par une progression des produits des sillons de quelque 60 millions de francs par an. La contribution à l'exploitation de la Confédération en a été réduite d'autant. Les produits des sillons dans le trafic marchandises ont augmenté en 2005 essentiellement en raison de la suppression de la gratuité de la manœuvre, qui profitait à CFF Cargo. La réduction prévue de 40 % des subventions en faveur du trafic par wagons isolés n'a en revanche pas encore été appliquée. En 2006, cette subvention sera réduite des deux tiers et il est prévu de la supprimer totalement à partir de 2008. Indice 11: Mandat de transfert (tonnes-kilomètres brutes vendues dans le trafic marchandises)

	2003	2004	2005	2006
Objectif en milliards de t-km brutes	24,321	25,079	25,455	25,837
Résultat en milliards de t-km brutes	24,932	27,251	25,436	

Indices 12 et 13: Efficacité des subventions Comme prévu, l'efficacité des subventions a été largement augmentée. Année 2002 2003 2004 2005 2006

12. Contributions à l'exploitation d'Infrastructure par kilomètre de ligne (sans linge de Brünig) Objectif en fr./km de ligne (état plan financier actuel)	2002	2003	2004	2005	2006
168	432	163	828	115	330
115	589				
Résultat en fr./km de ligne	170	140	150	918	160
	389	117	933		

13. Contributions à l'exploitation d'Infrastructure par sillon-kilomètre (sans linge de Brünig) Objectif en fr./sillon-km (état plan financier actuel)	2002	2003	2004	2005	2006
3,66	3,54	2,34	2,31		
Résultat en fr./sillon-km	3,59	3,32	3,48	2,35	

3710 L'évolution de l'efficacité des subventions a souffert ces trois dernières années de distorsions dues aux facteurs exogènes suivants: – La contribution à l'exploitation versée

par la Confédération a été réduite en 2003 et 2005 dans le cadre de divers programmes d'économies. En 2004, en revanche, elle a été augmentée en raison du transfert, dans le cadre du plan-fond de dépenses, de paiements liés aux besoins de base vers la contribution à l'exploitation. – En 2004, la Seelinie (avec les indemnités compensatoires correspondantes) a été intégrée dans la comptabilité des CFF. – En 2005, la ligne du Brünig a fait l'objet d'un transfert comptable du réseau CFF vers le Zentralbahn nouvellement créé. La forte amélioration de l'efficacité des subventions en 2005 est due essentiellement à la mise en service de la première étape de Rail 2000 et à la meilleure exploitation du potentiel du réseau qui s'en est suivie, ainsi qu'aux facteurs exogènes mentionnés ci-dessus.

Indice 14: Satisfaction des clients des entreprises de transport ferroviaire L'indice de satisfaction des clients des ETF reste stable dans l'ensemble. En 2003, l'objectif a été atteint. En 2004, il s'en est fallu d'un rien. En 2005 (résultats pas encore disponibles) et 2006, l'objectif sera difficilement atteint en raison de la forte charge du réseau. Les entretiens personnels réalisés depuis 2004 permettront de mieux évaluer qualitativement le degré de satisfaction des clients.

Année	2003	2004	2005	2006	Objectif
Indice de satisfaction	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8
Résultat	4.8	4.7			

a Notation de 1 à 6; 1 = faible, 6 = excellent

Développement du réseau Des cartes explicatives au sujet des indices de l'alinéa développement du réseau se trouvent à la fin du présent rapport. Indices 15 et 16: Taux d'utilisation du réseau (voir le graphique 1 suivant) S'agissant du taux d'utilisation du réseau des CFF au cours des trois années passées, il y a lieu de souligner les trois points suivants: – Ces dernières années, l'utilisation des lignes a nettement augmenté, en raison notamment de la densification de l'horaire du trafic voyageurs. Simultanément, on a fortement étendu la capacité de certains tronçons centraux. De même, les performances de nombreuses lignes régionales ont été augmentées. De fait, la capacité d'une ligne dépend dans une large mesure de la structure de l'horaire.

3711 – Comme le message sur la CP 2003 à 2006 l'avait annoncé, les moyens disponibles pour le développement du réseau ont été affectés pour l'essentiel aux projets suivants: – Renforcement du trafic voyageurs régional dans les zones d'agglomérations (RER de Zurich, Berne, Bâle et Zoug et premiers travaux en vue de la liaison La Praille–Eaux-Vives [CEVA]). – Transformation de la gare de Viège. – En raison des coupes faites dans le plafond de dépenses, il a fallu remettre à plus tard l'installation d'exploitation multifonctionnelle de la gare allemande du Bâle Lors des transformations de postes d'aiguillage, on a veillé à chaque fois à optimiser la longueur des blocks, afin de parvenir à une augmentation de la capacité. De plus, on a mis en œuvre l'horaire systématique pour le trafic marchandises.

Indice 17.1: Degré d'interopérabilité (ETCS) (voir le graphique 2 suivant) Durant la période sous revue, on n'est pas parvenu à atteindre l'objectif fixé en matière d'interopérabilité (ETCS). A l'origine, on prévoyait l'équipement d'une ligne pilote (Zofingue–Sempach), de la nouvelle ligne (Rothrist–Mattstetten) et de la ligne réaménagée (Soleure–Wanzwil). Sur la ligne Zofingue–Sempach, on a réalisé un essai avec la nouvelle signalisation en cabine. Mais comme l'équipement ne correspondait pas à la norme internationale, on a rééquipé la ligne avec une signalisation conventionnelle en 2003. En outre, on a changé de fournisseur de système pour l'équipement des tronçons Rail 2000. La nouvelle ligne (Mattstetten–Rothrist) et la ligne réaménagée (Wanzwil–Soleure) ont été mises en service le 12 décembre 2004 avec une signalisation conventionnelle. La mise en service de l'ETCS sur la nouvelle ligne est prévue fin 2006. Une année plus tard, ce devrait

être le tour du tunnel de base du Lötschberg. Indice 17.2: Degré d'interopérabilité (GSM-R) (voir le graphique 3 suivant) Le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist et le tronçon réaménagé Soleure–Wanzwil sont aujourd'hui équipés du GSM-R. En octobre 2005, ce sont au total 100 km du réseau GSM-R qui étaient en service, alors que 104 autres kilomètres étaient en construction. Pour 634 kilomètres, on est en phase d'approbation des plans, et 812 kilomètres en sont au stade de la planification. La convention de prestations 2003 à 2006 prévoyait jusqu'en 2006 l'équipement d'une grande partie du réseau principal. Cet objectif ne peut être atteint. Le retard est dû principalement aux difficultés rencontrées durant la procédure d'approbation des plans. La planification actuelle table sur un équipement du réseau jusqu'en 2010. Indice 17.3: Degré d'interopérabilité (espace des pantographes) (voir le graphique 4 suivant) Pour les lignes de transit internationales, on tend à l'adoption du système «Euro-wippe» comme norme. La largeur de l'archet du pantographe est de 1600 mm et ses cornes sont isolées. Les CFF vont appliquer cette norme à la construction de leurs nouvelles lignes. Les objectifs de la convention de prestations seront atteints d'ici fin 2006.

3712 Indice 17.4: Degré d'interopérabilité (profil d'espace libre) (voir le graphique 5 suivant) L'ordonnance sur les chemins de fer définit et catégorise les profils d'espace libre. La catégorie OCF 4 correspond au profil d'espace libre répondant aux exigences du trafic à grande vitesse (plus de 160 km/h) et à celles du trafic marchandises (hauteur des angles dans le ferroutage). Concrètement, on envisage des adaptations du profil sur certains tronçons. Durant la période considérée, on a mis au profil OCF 4 les tronçons Olten–Däniken et Wöschnau–Rapperswil. L'objectif de la convention de prestations sera atteint fin 2006. Indice 17.5: Degré d'interopérabilité (catégorie de ligne) (voir le graphique 6 suivant) Comme les catégories de lignes se réfèrent aux charges de la voie de roulement, les charges par essieu du trafic marchandises sont prépondérantes. La catégorie D4 (charge par essieu 22,5 t et 8 t/m) suffit à satisfaire les exigences du trafic marchandises. Pour l'instant, on est en train de vérifier jusqu'à quel point les lignes de la catégorie D4 pourraient être parcourues à 100 km/h au lieu des 80 km/h actuels. Les modifications survenues durant la période de la CP 2003 à 2006 se limitent à la mise en service de tronçons nouveaux ou réaménagés, ainsi que de la Kriegschlaufe (Rothrist – Zofingue), qui sont conformes à la catégorie DE4 avec 8 t/m et 22,5 t de charge par essieu. Ainsi, l'objectif a été atteint. Maintien de la substance et état du réseau

Qualité: Ponctualité, sécurité, dérangements

Indice 19: Ponctualité dans le trafic voyageurs

Le niveau de ponctualité fixé à 95 % a été respecté durant les années 2003 à 2005. Durant la période sous revue, des problèmes de qualité inattendus sont toutefois survenus.

Année	2003	2004	2005	2006
Objectif: pourcentage de trains affichant moins de 5 minutes de retard à l'arrivée	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %
Résultat: pourcentage de trains affichant moins de 5 minutes de retard à l'arrivée	95,24 %	95,48 %	95,65 %	

La ponctualité de niveau généralement élevé a été perturbée par les problèmes suivants au cours des dernières années: En 2003, les températures caniculaires de l'été ont posé de nombreux problèmes. On relèvera en outre les problèmes de retards qu'a connus le RER zurichois. En 2004, le niveau de ponctualité s'est dans l'ensemble légèrement amélioré. Un groupe de travail a été institué pour plancher sur les problèmes de retards du RER

3713 zurichois. Le catalogue de mesures qu'il a élaboré a rapidement porté ses fruits; la ponctualité dans la région zurichoise a entre-temps rejoint le niveau suisse. En 2005, la qualité du trafic ferroviaire des CFF s'est avérée insuffisante pour les raisons suivantes: –

Le trafic a été perturbé par divers événements d'importance (panne du poste directeur de Zurich du 7 février; panne du réseau électrique national du 22 juin). – La froideur de l'hiver et les intempéries de la fin du mois d'août ont perturbé l'exploitation à tel point que certaines lignes ont été temporairement interrompues. – Les valeurs élevées en termes de ponctualité ne peuvent être atteintes tous les jours sur la totalité des tronçons. Ainsi, sur la nouvelle ligne Mattstetten – Rothrist, la ponctualité de certaines relations est nettement insuffisante. La persistance de problèmes de signalisation (cf. indices 24/25) explique en grande partie la fréquence de ces retards. Une série de mesures ont été prises en collaboration avec les divisions du trafic voyageurs et du trafic marchandises pour améliorer la disponibilité du réseau et du matériel roulant et mettre un terme plus rapide aux dérangements en 2006. D'autres efforts seront encore nécessaires pour améliorer le contenu et la rapidité de l'information des clients en cas de dérangement. Indices 20 et 21: Sécurité de l'exploitation Les indices de sécurité évoluent de façon nettement positive: l'exigence d'un maximum de 0,19 déraillement par million de sillons-kilomètres a été satisfaite au cours des trois premières années de la période considérée. L'an dernier, les CFF ont connu

E. 17

déraillements d'après les critères de l'UIC, ce qui représente un recul de 29 % par rapport à l'année 2004. S'agissant des mises en danger de l'exploitation selon les critères de l'UIC, l'objectif a été atteint l'an dernier pour la première fois depuis 2001. En 2004, la moyenne s'est établie à 0,71 cas par million de sillons-kilomètres, ce qui représente 101 événements mettant en danger l'exploitation sur le réseau des CFF. Année 2003 2004 2005 2006

E. 20

Déraillements

Objectif en nombre de déraillements par million de sillons-kilomètres $\leq 0,19 \leq 0,19 \leq 0,19 \leq 0,19$ Résultat en nombre de déraillements par million de sillons-kilomètres 0,10 0,17 0,11

E. 21

Mises en danger de l'exploitation

Objectif en nombre de mises en danger par million de sillons-kilomètres $\leq 0,6 \leq 0,6 \leq 0,6 \leq 0,6$ Résultat en nombre de mises en danger par million de sillons-kilomètres 0,69 0,71 0,57

3714 Ces dernières années, les mises en danger de l'exploitation les plus courantes ont relevé des catégories «déraillements» et «collisions/chocs». Il y a lieu de signaler que de tels événements dépassent très rapidement la limite déterminante des dommages de 10 000 euros fixée par l'UIC et que le risque dans le domaine de la manœuvre est plutôt limité en raison de la faiblesse des vitesses. Depuis la collision survenue le 24 octobre 2003 à Zürich-Oerlikon, qui avait fait un mort et de nombreux blessés, aucun déraillement ni collision n'a plus eu de telles conséquences sur le réseau des CFF. En revanche, on a constaté une augmentation du nombre des accidents dont ont été victimes des personnes non autorisées traversant ou longeant les voies, ainsi que du nombre de suicides. D'importants efforts ont enfin été consentis dans les domaines de la construction et de la technique pour améliorer la sécurité des tunnels, certains dans le cadre de la réalisation des projets FTP et d'autres via des mesures financées par la convention de prestations. Dérangements sur le réseau Indices 22 et 23: Dérangements de lignes de contact S'agissant des dérangements de lignes de contact, les objectifs ont été largement atteints au cours des trois premières années de la période considérée. En 2003, on n'est juste pas parvenu à

l'objectif relatif aux minutes de retard provoquées par ces dérangements. En revanche, l'objectif a été atteint en 2004 et en 2005. Année 2003 2004 2005 2006

E. 22

Dérangements de lignes de contact

Objectif: nombre de dérangements de lignes de contact 440 440 440 440 Résultat: nombre de dérangements de lignes de contact 370 234 233

E. 23

Minutes de retard

Objectif: nombre de minutes de retard 3600 3600 3600 3600 Résultat: nombre de minutes de retard 3798 2219 2354

Comparativement à 2003, le nombre de dérangements s'est considérablement réduit en 2004 et 2005. L'objectif sera vraisemblablement atteint en 2006 également. Les mesures prises en matière d'analyse des dérangements, d'entretien et de renouvellement seront poursuivies avec rigueur en 2006.

3715 Indices 24 et 25: Dérangements d'installations de sécurité Les objectifs concernant les installations de signalisation et d'automatisation n'ont pas été atteints. Année 2003 2004 2005 2006

E. 24

Dérangements d'installations de sécurité

Objectif: nombre de dérangements d'installations de sécurité 7 700 7 700 7 700 7 700
Résultat: nombre de dérangements d'installations de sécurité 7 409 8 512 9 985

E. 25

Minutes de retard

Objectif: nombre de minutes de retard 51 000 51 000 51 000 51 000 Résultat: nombre de minutes de retard 52 265 59 158 71 128

L'exploitation a été en partie perturbée par des dérangements d'installations d'automatisation ferroviaire (installations de sécurité, technique de commande à distance). En 2005, le nombre de dérangements et de minutes de retard a considérablement augmenté. Outre la panne générale de courant, événement le plus grave du par ses conséquences, on a également connu un effondrement total des installations de commande à distance au poste directeur de Zurich, dû à un enchaînement d'opérations fautives et de faiblesses au niveau de la conception technique. Le programme de réduction des dérangements de la signalisation lancé fin 2004 à l'échelon de l'infrastructure n'a pas encore produit d'effets durables en 2005. Mais ces mesures devraient permettre de détendre considérablement la situation en 2006. Indices 26 et 27: Libérations tardives de voies Les objectifs fixés ont été largement dépassés. Année 2003 2004 2005 2006

E. 26

Libérations tardives de voies

Objectif: nombre de libérations tardives de voies 560 560 560 560 Résultat: nombre de libérations tardives de voies 420 383 309

E. 27

Minutes de retard

Objectif: nombre de minutes de retard 4480 4480 4480 4480 Résultat: nombre de minutes de retard 4788 3099 2466

Le net recul du nombre de libérations tardives de voies en raison de travaux est essentiellement le résultat de la politique de sensibilisation du personnel des divers services de construction à ces problèmes.

3716 Indice 28: Nombre de tronçons de ralentissement sans travaux L'objectif a été tenu. Toutefois, en raison des intempéries d'août 2005, un certain nombre de tronçons ont été interrompus ou munis de signaux de ralentissement imprévu (panneaux orange). Année 2003 2004 2005 2006 Objectif en nombre / million de sillons-km 0,0147 2 panneaux 0,144 2 panneaux 0,132 2 panneaux 0,132 2 panneaux Résultat en nombre / million de sillons-km 0,007 1 panneau 0,007 1 panneau 0,000 0 panneau (8 panneaux intempéries d'août)

Grâce à la mise en service d'un nouveau véhicule de mesures, les conditions d'entretien des installations seront nettement améliorées en 2006. Indice 29: Sécurité des tunnels Les objectifs n'ont pas été atteints en 2004 et 2005. Année 2003 2004 2005 2006 Objectif en % 89,3 % 92,6 % 98,0 % 100 % Résultat en % 89,3 % 91,6 % 92,6 %

L'objectif fixé pour 2004 n'a pas été atteint car l'équipement du tunnel du Bristen n'a pu être entrepris qu'en 2005, en raison de problèmes liés, d'une part, aux intervalles nécessaires aux travaux et, d'autre part, aux autorisations. De plus, le tunnel du Leggstein n'a pas pu être équipé en 2005 car l'OFT a augmenté le niveau de ses exigences. Le retard ainsi accumulé ne pourra vraisemblablement être rattrapé qu'en 2007. Indice 30: Accessibilité aux handicapés Les objectifs ont été atteints chaque année. Le pourcentage de gares équipées pour l'accueil des handicapés par rapport au nombre total de gares s'est nettement amélioré, en 2004 notamment, grâce à la mise en service de nouvelles gares conçues pour les besoins des handicapés et l'abandon de vieilles gares équipées de quais de faible hauteur. La modernisation et la mise aux normes d'autres installations se poursuivront en 2006. Année 2003 2004 2005 2006 Objectif en % 26 %

E. 30

%

E. 33

%

E. 36

% Résultat en % 26,8 % 32,6 % 34,7 %

3717 Graphique 1

Evian ANN LF AA NE CF BI DMT SO BR LB RK W ZG GD BG RH RS BU SMG SA LO IO SP PF RUET BCT PONT ORBE PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR SUHR ZF LST KLW ZOER TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM ZERM KR MX PAL BUL BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR GLO POR SCB LOC VAL ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM OEN SS MA PT DAY BRA BOU SEU HI BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI VER CD FLM WL CTM WO BGW WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL TAV WAIE

VIGNALE PREM OLEG SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV MUL FRBR WI EF BELF MORT SIN RAD LIND FK KO BREZ GMT EAP DOFS ARCI NOV MPX VARE GAL MOZ COSG SCHF BELG WF LFN Indices 15 et 16: Taux d'utilisation du réseau Etat janvier 2006 Base nombre de trains horaire 2004/05 LGV Tronçons surchargés Charge élevée Charge moyenne Charge faible 4 BN Valeurs indicatives qualitatives sans considération de la structure d'utilisation du réseau Légende UA Brünig voie étroite Réseaux sélectionnés à voie étroite Gares de triage Installations de voie en boucle et/ou de voie de dépassement Terminaux marchandises Noeuds/gares voyageurs CFF ETC / Etranger en construction/planification ou études disponibles pas d'indication noeuds en construction/planification ou études et étranger Evian ANN LF AA NE CF BI DMT SO BR LB RK W ZG GD BG RH RS BU SMG SA LO IO SP PF RUET BCT PONT ORBE PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR SUHR ZF LST KLW ZOER TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM ZERM KR MX PAL BUL BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR GLO POR SCB LOC VAL ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM OEN SS MA PT DAY BRA BOU SEU HI BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI VER CD FLM WL CTM WO BGW WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL TAV WAIE VIGNALE PREM OLEG SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV MUL FRBR WI EF BELF MORT SIN RAD LIND FK KO BREZ GMT EAP DOFS ARCI NOV MPX VARE GAL MOZ COSG SCHF BELG WF LFN Indices 15 et 16: Taux d'utilisation du réseau Etat janvier 2006 Base nombre de trains horaire 2004/05 LGV Tronçons surchargés Charge élevée Charge moyenne Charge faible 4 BN Valeurs indicatives qualitatives sans considération de la structure d'utilisation du réseau Evian ANN LF AA NE CF BI DMT SO BR LB RK W ZG GD BG RH RS BU SMG SA LO IO SP PF RUET BCT PONT ORBE PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR SUHR ZF LST KLW ZOER TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM ZERM KR MX PAL BUL BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR GLO POR SCB LOC VAL ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM OEN SS MA PT DAY BRA BOU SEU HI BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI VER CD FLM WL CTM WO BGW WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL TAV WAIE VIGNALE PREM OLEG SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV MUL FRBR WI EF BELF MORT SIN RAD LIND FK KO BREZ GMT EAP DOFS ARCI NOV MPX VARE GAL MOZ COSG SCHF BELG WF LFN Indices 15 et 16: Taux d'utilisation du réseau Etat janvier 2006 Base nombre de trains horaire 2004/05 LGV Tronçons surchargés Charge élevée Charge moyenne Charge faible 4 BN Valeurs indicatives qualitatives sans considération de la structure d'utilisation du réseau Légende UA Brünig voie étroite Réseaux sélectionnés à voie étroite Gares de triage Installations de voie en boucle et/ou de voie de dépassement Terminaux marchandises Noeuds/gares voyageurs CFF ETC / Etranger en construction/planification ou études disponibles pas d'indication noeuds en construction/planification ou études et étranger

3718 Graphique 2

-Remplacement ZUB + Signum par ETCS L1 LS Evian ANN LF AA GE LZ ZUE SG SH YV FRI NE CF BI DMT SO BR LB RK W ZG GD BG RH RS BU SMG SA LG LO SIO IO SP TH CH PF BEL RUET BCT PONT ORBE PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR SUHR ZF LST KLW ZOER TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM ZERM KR MX PAL BUL BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR GLO POR SCB LOC VAL ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM

OEN SS MA PT DAY BRA BOU SEU HI BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI
VER CD FLM WL CTM WO BGW WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL
TAV WAIE VIGNALE PREM OLEG SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV
MUL FRBR WI EF BS BELF MORT SIN RAD LIND FK KO BREZ GMT EAP ZFH
DOFS ARCI NOV MPX VARE GAL MOZ COSG SCHF BELG Indice 17.1: Degré
d'interopérabilité (ETCS) Etat: janvier 2006 WF LFN -ETCS Level 2/3 -Remplacement
ZUB/Euro- ZUB par ETCS L1 LS -Noeuds ETCS Level 2/3 LGV 4 Légende UA Brünig
voie étroite Réseaux sélectionnés à voie étroite Gares de triages Installations de voie en
boucle et/ou de voie de dépassement Terminaux marchandises Noeuds/gares voyageurs
CFF ETC / Etranger en construction/planification ou études disponibles pas d'indication
noeuds en construction/planification ou études et étranger

3719 Graphique 3

Evian ANN LF AA GE LZ ZUE SG SH YV FRI NE CF BI DMT SO BR LB RK W ZG
GD BG RH RS BU SMG SA LG LO SIO IO SP TH CH PF BEL RUET BCT PONT ORBE
PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR SUHR ZF LST KLW ZOER
TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM ZERM KR MX PAL BUL
BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR GLO POR SCB LOC VAL
ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM OEN SS MA PT DAY BRA BOU SEU HI
BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI VER CD FLM WL CTM WO BGW
WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL TAV WAIE VIGNALE PREM OLEG
SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV MUL FRBR WI EF BS BELF MORT
SIN RAD LIND FK KO BREZ GMT EAP ZFH DOFS ARCI NOV MPX VARE GAL
MOZ COSG SCHF BELG WF LFN LGV Indice 17.2: Degré d'interopérabilité (GSM-R)
Etat: janvier 2006 GSM-R 4 Légende UA Brünig voie étroite Réseaux sélectionnés à voie
étroite Gares de triage Installations de voie en boucle et/ou de voie de dépassement
Terminaux marchandises Noeuds / gares voyageurs CFF ETC / Etranger en
construction/planification ou études disponibles pas d'indication noeuds en
construction/planification ou études et étranger

3720 Graphique 4

Indice 17.3: Degré d'interopérabilité (espace des pantographes) Etat: janvier 2006 Légende
Evian ANN LF AA GE LZ ZUE SG SH YV FRI NE CF BI DMT SO BR LB RK W ZG
GD BG RH RS BU SMG SA LG LO SIO IO SP TH CH PF BEL RUET BCT PONT ORBE
PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR SUHR ZF LST KLW ZOER
TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM ZERM KR MX PAL BUL
BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR GLO POR SCB LOC VAL
ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM OEN SS MA PT DAY BRA BOU SEU HI
BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI VER CD FLM WL CTM WO BGW
WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL TAV WAIE VIGNALE PREM OLEG
SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV MUL FRBR WI EF BS BELF MORT
SIN RAD LIND FK KO BREZ GMT EAP ZFH DOFS ARCI NOV MPX VARE GAL
MOZ COSG SCHF BELG WF LFN LGV 1950mm 1450mm ou 1600mm avec cornes
isolées (Eurowippe) 1320mm ou 1450mm avec cornes isolées Passage avec largeur d'archet
en ... mm donnée 1950mm avec autorisation exceptionnelle 4 UA Brünig voie étroite
Réseaux sélectionnés à voie étroite Gares de triage Installations de voie en boucle et/ou de
voie de dépassement Terminaux marchandises Noeuds / gares voyageurs CFF ETC /
Etranger en construction/planification ou études disponibles pas d'indication noeud en

construction/planification ou études et étranger

3721 Graphique 5

Indice 17.4: Degré d'interopérabilité (profil d'espace libre) Etat: janvier 2006 Légende
Evian ANN LF AA GE LZ ZUE SG SH YV FRI NE CF BI DMT SO BR LB RK W ZG
GD BG RH RS BU SMG SA LG LO SIO IO SP TH CH PF BEL RUET BCT PONT ORBE
PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR SUHR ZF LST KLW ZOER
TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM ZERM KR MX PAL BUL
BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR GLO POR SCB LOC VAL
ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM OEN SS MA PT DAY BRA BOU SEU HI
BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI VER CD FLM WL CTM WO BGW
WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL TAV WAIE VIGNALE PREM OLEG
SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV MUL FRBR WI EF BS BELF MORT
SIN RAD LIND FK KO BREZ GMT EAP ZFH DOFS ARCI NOV MPX VARE GAL
MOZ COSG SCHF BELG WF LFN LGV CFF ETC / Etranger OCF 4 OCF 3 OCF 3
partiel. 1 seule voie OCF 2 OCF 2 minimisé à P/C 60 OCF 2 minimisé à P/C 45-50 OCF 1
OCF 1 minimisé 4 2 Corridor Bs-Bi-Ls-Br: OCF 4 uniquement si neutralité des coûts par
rapport à OCF 2 2 2 2 Légende UA Brünig voie étroite Réseaux sélectionnés à voie étroite
Gares de triage Installations de voie en boucle et/ou de voie de dépassement Terminaux
marchandises Noeuds/gares voyageurs en construction/planification ou études disponibles
pas d'indication noeuds en construction/planification ou études et étranger

3722 Graphique 6

Indice 17.5: Degré d'interopérabilité (catégorie de ligne) Etat: janvier 2006 Légende UA
Brünig voie étroite Réseaux sélectionnés à voie étroite Gares de triages Installations de voie
en boucle et/ou de voie de dépassement Terminaux marchandises Noeuds/gares voyageurs
CFF ETC / Etranger en construction/planification ou études disponibles pas d'indication
noeuds en construction/planification ou études et étranger D4: 8t/m; 22,5t D3: 7.2t/m; 22.5t
interdit à la catégorie D (≤ 20 t) 25t; 8t/m Evian ANN LF AA GE LZ ZUE SH YV FRI NE
CF BI DMT SO BR LB RK W ZG GD BG RH RS BU SA LG LO SIO IO SP TH PF BEL
RUET BCT PONT ORBE PAY MRT KZ GMM MOU TA LY LTH HWIL KF WH MR
SUHR ZF LST KLW ZOER TW BUE LSG WIL GSS WZ EW LIN WA UZ GOE SM
ZERM KR MX PAL BUL BUER WE BD TG EGL KB WAH SCBG LN BDF ZOL TR
GLO POR SCB LOC VAL ZB FRAS LEN INS RW VV FLE KA ROM OEN SS MA PT
DAY BRA BOU SEU HI BMA SLG NW LFG HO BW REI LPN HA GI VER CD FLM
WL CTM WO BGW WUER PUI CHI STAO MICL EK NL COP ALL TAV WAIE
VIGNALE PREM OLEG SECA ARO BORGOMANERO RHO ANN GEV MUL FRBR
WI EF BS BELF MORT SIN RAD LIND FK KO GMT EAP ZFH DOFS ARCI NOV
MPX VARE GAL MOZ COSG SCHF BELG WF LFN LGV 4

3723 Appendice Utilisation des moyens pour l'entretien et le maintien de la substance La
première priorité de la convention de prestations est le maintien de la capacité
opérationnelle du réseau existant des CFF. C'est pourquoi le message sur la conven-
tion de prestations 2003 à 2006 réservait une place considérable aux programmes d'entretien et
d'investissements. L'état du réseau est assuré par l'entretien courant (360 millions de francs
par an environ) et par les investissements destinés au main- tien de la substance (800
millions de francs par an environ). Entretien courant Utilisation des moyens pour l'entretien
courant Entretien, maintenance 52% Surveillance 7% Levée des dérangements 8% Remise

en état 33%

Les travaux d'entretien courants comprennent la surveillance des voies permettant de découvrir suffisamment tôt les signes d'usure et de prévenir les dégâts. L'entretien consiste en des mesures simples et régulières propres à garantir le maintien de la capacité opérationnelle. La maintenance et la remise en état englobent les mesures de rétablissement de la sécurité et de la capacité opérationnelle pour une durée déterminée. La levée des dérangements représente un autre aspect de l'entretien courant. Elle consiste en des mesures immédiates non planifiables de rétablissement de l'opérabilité et de la sécurité. Avec 52 % des dépenses, la plus grosse part revient à la remise en état et à la maintenance. Le graphique suivant montre la répartition des dépenses d'entretien courant en fonction des types d'installations. La voie ferrée en absorbe la plus grande partie.

3724 Entretien courant selon le type d'installation Lignes / câbles électriques 7% Génie civil 6% Mesures d'exploitation et de protection 7% Voie ferrée 45% Divers (services de piquet, véhicules de mesures, etc.) 20% Technique d'aiguillage 15%

Maintien de la substance Les investissements destinés au maintien de la substance servent au remplacement et à la modernisation des installations existantes. La plus grande part des dépenses est consacrée au remplacement de ces installations. Les projets de maintien de la substance sont pour la plupart liés à la modernisation et à la rationalisation. Les mesures d'amélioration de la sécurité et de l'utilité pour le client en font partie intégrante. Utilisation des moyens pour le maintien de la substance Remplacement d'installations 1:1 50% Utilité client/ Sécurité 13% Productivité/ Rationalisation 37%

3725 Annexe 2 Structure des rapports sur l'atteinte des objectifs fixés dans la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour 2007 à 2010 1. Introduction 2. Marche des affaires d'Infrastructure CFF Description d'événements importants, affaires en général. Moyens financiers prélevés sur le plafond de dépenses. Affectation des moyens d'investissement, écarts (le cas échéant). Résultat financier. 3. Rapport sur les indices définis (quantitatifs) Sécurité

Collisions incluant la circulation de trains nombre Déraillements incluant la circulation de trains nombre Passages à niveau non surveillés nombre Personnes accidentées dans l'accès au chemin de fer nombre Garantie de la capacité

Disponibilité du réseau en % Minutes de retard Infrastructure nombre de minutes Minutes de retard installations du sécurité nombre de minutes Utilisation optimale du réseau

Sillons-kilomètres vendus But: s-km total

Situation effective: s-km détaillés Produits des sillons en millions de francs Productivité

Productivité de l'exploitation Fr./s-km Productivité d'entretien entretien par tonne brute-km Productivité du renouvellement de la superstructure Fr. par km Efficacité des subventions contribution d'expl./s-km 4. Rapport sur les autres objectifs (qualitatifs) Insuffisances de la capacité du réseau carte, commentaires Sondage clientèle de l'ETF pertinente sondage annuel ETCS rapport 2008/2015 ETCS carte, commentaires GSMR carte, commentaires Investissements d'extension rapport sur l'état d'avancement Normes de construction rapport d'activité Rail/roue rapport d'activité Calcul des lignes rapport 5. Commentaire final

3726

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message sur la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme Chemins de fer fédéraux (CFF) pour les années 2007 à 2010 et sur le plafond de dépenses pour le financement de l'infrastructure des CFF pour les années ... In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2006 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 15 Cahier Numero Geschäftsnummer 06.026 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 18.04.2006 Date Data Seite 3667-3726 Page Pagina Ref. No 10 139 541 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.