

Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)

du 14 octobre 2015 (État le 1^{er} novembre 2025)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 1, al. 3, 6, 8, 9b, 57, al. 3, et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹,

vu l'art. 35, al. 3, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)^{2,3}
arrête:

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit:

- a. la séparation du transport et de l'infrastructure ainsi que la délimitation entre maintien de la qualité des infrastructures et aménagement de l'infrastructure;
- b. l'octroi, la modification, le renouvellement, le transfert et la révocation de concessions d'infrastructure;
- c. la planification du maintien de la qualité des infrastructures;
- d. la planification de l'aménagement de l'infrastructure;
- e. le financement de l'exploitation, du maintien de la qualité et de l'aménagement de l'infrastructure;
- e^{bis},⁴ la présentation des comptes;
- f. le financement des investissements dans les installations de transport à câbles;
- g. l'allocation d'aides financières en cas de dégâts considérables dus aux phénomènes naturels;
- h.⁵ le financement de la recherche.

RO 2015 4147

¹ RS 742.101

² RS 745.1

³ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁴ Introduite par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

Art. 2 Séparation du secteur Infrastructure des autres secteurs: portée⁶

¹ Les installations de l'infrastructure et le financement y relatif sont présentés séparément des autres secteurs dans le bilan des gestionnaires d'infrastructure.

² L'Office fédéral des transports (OFT) peut obliger les gestionnaires d'infrastructure à séparer les fonds d'investissement destinés à l'infrastructure des autres liquidités.

³ Le secteur Infrastructure et les autres secteurs de l'entreprise sont complètement séparés dans le compte des immobilisations et des amortissements, ainsi que dans le compte des investissements, ou structurés à l'aide de totaux intermédiaires de sorte que la séparation soit visible.⁷

⁴ Les valeurs d'acquisition et les valeurs comptables du secteur Infrastructure sont présentées séparément dans le bilan ou dans l'annexe des comptes annuels.⁸

⁵ Les amortissements du secteur Infrastructure sont présentés séparément dans le compte de résultat ou dans l'annexe des comptes annuels. Les entreprises qui ne tiennent pas de comptabilité analytique structurent leur compte de résultat de sorte que la séparation visée à l'al. 3 soit visible.⁹

⁶ Le compte des immobilisations et des amortissements doit être au moins structuré par catégorie d'installation et type d'installation principale.¹⁰

Art. 3 Séparation du secteur Infrastructure des autres secteurs: comptes par secteurs¹¹

¹ L'OFT peut obliger les gestionnaires d'infrastructure à subdiviser le secteur Infrastructure en tronçons et en nœuds.¹²

² Les compensations accordées au titre des prestations autres que l'accès au réseau et qui sont fournies avec le personnel et les installations de l'infrastructure sont considérées comme des produits annexes. Elles doivent au moins couvrir les coûts marginaux. Sont également considérées comme des produits annexes de l'infrastructure les com-

⁶ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁷ Introduit par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁸ Introduit par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁹ Introduit par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

¹⁰ Introduit par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

¹¹ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

¹² Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

pensations accordées au titre de l'utilisation d'ouvrages, d'installations, en particulier de biens-fonds, et d'aménagements au sens des art. 34 et 35 LCdF.

³ Si les exigences requises aux al. 1 et 2 ne peuvent être satisfaites autrement, les gestionnaires d'infrastructure doivent tenir un compte des coûts d'exploitation et un compte des prestations. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) règle les modalités de la tenue des comptes.

^{3bis} Lorsque la comptabilité analytique d'une entreprise comporte un secteur Infrastructure, les exigences de l'art. 66, al. 3, LCdF sont considérées comme remplies.¹³

⁴ L'OFT peut exempter des gestionnaires d'infrastructure étrangers de l'obligation de tenir des comptes par secteurs si les coûts non couverts des tronçons concernés sont attestés par un autre moyen.

Art. 4 Dérogation à l'obligation de séparer les comptes

Les gestionnaires d'infrastructure non indemnisés en vertu de l'art. 49 LCdF sont exemptés de l'obligation de présenter au bilan l'infrastructure séparément des autres comptes et de tenir des comptes par secteurs.

Art. 5 Délimitation entre maintien de la qualité des infrastructures et aménagement

¹ Les investissements dans le maintien de la qualité des infrastructures servent:

- a. au renouvellement ordinaire;
- b. au respect de prescriptions légales et de standards déterminants;
- c. à la conservation de la capacité du réseau, à la stabilité de l'horaire et aux solutions efficaces pour le maintien de la qualité des infrastructures;
- d.¹⁴ à la maîtrise de l'évolution de la demande:
 1. sans trains-kilomètres supplémentaires en transport de voyageurs,
 2. sans sillons supplémentaires en transport de marchandises;
- e. à l'adaptation de l'alimentation électrique, des systèmes d'information et des dispositifs de communication aux exigences du trafic.

² Les investissements dans l'aménagement servent:

- a.¹⁵ à l'augmentation de la capacité:
 1. en vue de trains-kilomètres supplémentaires en transport de voyageurs,

¹³ Introduit par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

¹⁴ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

¹⁵ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

2. en vue de sillons supplémentaires en transport de marchandises;

b. à la réduction du temps de parcours.

³ Si les mesures destinées au flux des personnes dans les gares énumérées à l'annexe entraînent des investissements de plus de dix millions de francs, elles sont considérées comme un aménagement.

Art. 6 Pilotage

¹ L'OFT gère le financement de l'infrastructure.

² Le processus de pilotage comprend notamment:

- a. la planification des prestations à fournir et des objectifs à concerter ainsi que la négociation avec les gestionnaires d'infrastructure ou avec les tiers chargés de réaliser les mesures (sociétés de construction);
- b. la vérification régulière des prestations fournies et des objectifs atteints par les gestionnaires d'infrastructure et les sociétés de construction (suivi);
- c. la prise de mesures techniques, financières ou organisationnelles appropriées lorsque les objectifs risquent de ne pas être atteints;
- d. le cas échéant, l'adaptation des prestations à fournir, des objectifs convenus ou la modification de la convention de financement.

³ L'OFT fixe au cas par cas les délais des phases du processus et les communique à l'avance aux gestionnaires d'infrastructure, aux sociétés de construction et aux autres services responsables de la planification (art. 15, al. 2).

Art. 7 Documents publics

¹ Les conventions de prestations, les rapports sur l'état du réseau et les plans d'investissement des gestionnaires d'infrastructure et des sociétés de construction sont publics.

² L'OFT les rend accessibles de manière appropriée. Il se concerte avec le service d'attribution des sillons en ce qui concerne la publication des plans d'investissement des gestionnaires d'infrastructure.¹⁶

³ Il peut publier les dossiers et documents visés aux art. 27 et 31.

Section 2 Concessions

Art. 8 Demande

¹ Les demandes de concession sont soumises à l'OFT.

² Les demandes d'octroi ou d'extension de la concession doivent comprendre:

¹⁶ Phrase introduite par le ch. I 3 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

- a. un rapport de synthèse incluant les indications suivantes:
 1. nom, siège et adresse du requérant,
 2. description du projet,
 3. motivation de la demande (objectif, importance du chemin de fer, offre existante, demande escomptée, choix de lignes, type de chemin de fer, emplacement des stations, etc.),
 4. raccordement au réseau ferroviaire existant et financement y relatif,
 5. calendrier de réalisation du projet,
 6. organisation de l'exploitation et de l'entretien,
 7. coordination avec d'autres procédures d'approbation,
 8. concept de sécurité,
 9. prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite;
- b. les documents techniques suivants:
 1. une carte topographique à l'échelle 1:25 000 avec indication du tracé et emplacement des stations,
 2. un profil en long à l'échelle 1:25 000 avec indication des stations et du kilométrage,
 3. des données sur l'écartement des voies et leur nombre, les déclivités, le rayon minimal, le genre de traction et le système de courant;
- c. des indications sur les liens du projet avec les plans sectoriels et les conceptions de la Confédération, les plans directeurs cantonaux ainsi que les plans d'affectation et les plans directeurs communaux, mais aussi, le cas échéant, avec les projets de développement régionaux;
- d. un rapport sur les répercussions de l'installation sur l'environnement au sens des art. 7 à 11 de l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement¹⁷ (1^{er} niveau);
- e. un calcul de rentabilité assorti:
 1. d'un plan d'investissement,
 2. d'un plan de financement et d'une preuve ad hoc,
 3. d'un compte de résultats prévisionnel.

³ Pour les demandes de renouvellement, de modification sans extension, ou de transfert de la concession, l'OFT détermine au cas par cas les documents à présenter à l'appui de la demande.

⁴ L'OFT indique au requérant combien de copies de la demande, documents compris, il doit remettre.

⁵ Lorsque les documents joints à la demande sont incomplets ou imprécis, l'OFT fixe un délai pour les compléter. Si ce délai n'est pas utilisé, il n'entre pas en matière sur la demande.

Art. 9 Audition

¹ L'OFT procède à l'audition des cantons, des entreprises de transport titulaires d'une concession pour transport de voyageurs et des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

² Les cantons publient de manière appropriée les demandes d'octroi ou de modification des concessions. Ils informent l'OFT des prises de position reçues de tiers.

³ Lorsqu'il s'agit de nouvelles lignes, le délai d'audition est de trois mois. Dans les autres cas, il est d'un mois.

Art. 10 Contenu

Doivent figurer dans la concession:

- a. le nom, le siège et l'adresse du gestionnaire d'infrastructure;
- b. les points initial et final de l'infrastructure ainsi que les principaux nœuds;
- c. l'écartement de la voie, le cas échéant le système de la crémaillère;
- d. le genre de traction et, en cas de traction électrique, le système de courant;
- e. la durée de la concession;
- f. les charges et conditions;
- g. pour les nouvelles lignes, les délais concernant la présentation des plans ainsi que le début et la fin des travaux;
- h. l'étendue de l'obligation d'assurer l'exploitation et les restrictions éventuelles en matière de transports et d'horaires d'exploitation.

Art. 11 Registre des concessions

¹ L'OFT tient un registre électronique des concessions. Celui-ci est public.

² Le registre indique les noms, les sièges et les adresses des gestionnaires d'infrastructure ainsi que le contenu des concessions.

Art. 12 Statistique

¹ Les gestionnaires d'infrastructure communiquent chaque année à l'OFT les statistiques relatives à leur activité dans le secteur concessionnaire. L'OFT définit le contenu des statistiques dans une directive.

² Les données concernant la production et les prestations ainsi que les valeurs financières peuvent être publiées par tronçon ou par concession, dans le cadre de la statistique sur les transports publics.

³ Les gestionnaires d'infrastructure veillent à mettre à la disposition de l'OFT, à temps et dans une qualité satisfaisante, les données relatives aux prestations de transport fournies par les entreprises de transport ferroviaire (personnes-kilomètres, tonnes-kilomètres) sur le tronçon concerné.

⁴ Les détenteurs visés à l'art. 17a, al. 2, LCdF peuvent consulter les données les concernant établies par les entreprises ferroviaires.

Section 3 Planification du maintien de la qualité des infrastructures

Art. 13 Maintien de la qualité des infrastructures

¹ Les gestionnaires d'infrastructure planifient le maintien de la qualité de leur infrastructure. Pour ce faire, ils tiennent compte des principes de planification visés à l'art. 15, al. 1, et concertent les principaux contenus de cette planification avec l'OFT.

² L'OFT informe les gestionnaires d'infrastructure au moins deux ans à l'avance des conditions-cadre des conventions de prestations visées à l'art. 51 LCdF.

³ Les gestionnaires d'infrastructure assurent l'harmonisation entre les projets du maintien de la qualité des infrastructures et les mesures des étapes d'aménagement visées à l'art. 48c LCdF.

Art. 14 Examen d'offres de rechange

¹ Préalablement à des investissements majeurs dans le maintien de tronçons destinés essentiellement au transport régional de voyageurs, l'OFT charge les entreprises concernées de vérifier, avec le concours des cantons et des régions de planification concernés, si d'autres offres seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité.

² Sont notamment déterminants:

- a. les coûts et les recettes de l'infrastructure;
- b. les coûts et les recettes du transport;
- c. les critères visés à l'art. 31a, al. 3, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹⁸;
- d. le taux d'utilisation des lignes aux heures de pointe;
- e. les effets sur la qualité de la desserte en transport de voyageurs et de marchandises.

Section 4 Planification de l'aménagement

Art. 15 Principes de planification

¹ L'OFT fixe les principes de planification, notamment les critères d'évaluation de chacune des étapes d'aménagement visées à l'art. 48c LCdF. Ce faisant, il se fonde sur les aménagements décidés et déduit, sur la base des modèles de trafic nationaux, une analyse des besoins pour l'étape d'aménagement concernée. Il tient notamment compte des prescriptions d'aménagement du territoire, de politique environnementale,

¹⁸ RS 745.1

mobilitaire et financière ainsi que des conditions de fonctionnement du matériel roulant.

² Il informe les cantons, les représentants de la branche du transport de marchandises et les entreprises ferroviaires des principes de planification, de la manière de procéder et de l'échéancier.

Art. 16 Déroutement de la planification

¹ Les cantons élaborent et priorisent les projets d'offre du transport régional de voyageurs dans les régions de planification visées à l'art. 48d, al. 2, LCdF et ils les harmonisent entre eux. Ils peuvent se prononcer sur les planifications visées aux al. 2 et 3.

² L'OFT élabore le projet d'offre du transport de marchandises. Pour ce faire, il fait appel à des représentants de la branche du transport de marchandises et tient compte des intérêts des cantons concernés.

³ Il charge les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs grandes lignes, ou des tiers, de préparer le projet d'offre pour le trafic grandes lignes. Les mandataires doivent tenir compte des intérêts des cantons concernés.

⁴ L'OFT coordonne les projets d'offre, les adapte si nécessaire et charge les entreprises ferroviaires de développer les mesures requises sur l'infrastructure et sur le matériel roulant. Il évalue chacune des mesures, les priorise et les classe par degrés d'urgence.

⁵ Il élabore un projet d'offre pour le transport de voyageurs et de marchandises à partir de mesures sélectionnées dans le premier degré d'urgence. Les mesures infrastructurelles nécessaires à cet effet forment une étape d'aménagement.¹⁹

Art. 17 Modification de mesures

Les mesures déjà décidées, mais non encore exécutées, sont modifiables lors d'une étape d'aménagement ultérieure si les conditions-cadre ont changé ou si un nouveau projet d'offre propose des solutions d'écoulement du trafic plus avantageuses des points de vue micro- et macroéconomique.

Art. 18 Rapport sur la prochaine étape d'aménagement

Le rapport sur la prochaine étape d'aménagement contient notamment:

- a.²⁰ le projet d'offre visé à l'art. 16, al. 5, y compris une présentation graphique du plan d'utilisation du réseau ferroviaire aux heures où le nombre de sillons est le plus élevé de la journée et de la semaine, avec un complément d'informations déterminantes par tronçon;

¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

²⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

- b. des indications sur les conditions-cadre de la mobilité, notamment les scénarios d'évolution démographique, les prévisions du trafic et les critères de qualification et d'évaluation;
- c. des indications sur l'évolution des trafics grandes lignes, régional et marchandises;
- d. une liste des mesures d'aménagement de l'infrastructure indiquant leurs coûts et leur utilité.

Section 4a Stratégie d'utilisation du réseau²¹

Art. 19²² Base

La stratégie d'utilisation du réseau visée à l'art. 9b LCdF se fonde sur les étapes d'aménagement décidées.

Art. 19a²³ Contenu

¹ La stratégie d'utilisation du réseau définit, pour une étape d'aménagement, l'utilisation des sillons planifiée par heure-type.

² Elle peut définir une utilisation alternative de certains sillons par divers types de transport.

³ Elle prévoit des réserves de capacités pour le trafic non planifiable à long terme.

⁴ Elle indique l'utilisation des sillons par les types de transport suivants:

- a. transport de voyageurs sur de longues distances;
- b. transport régional de voyageurs;
- c. transport de marchandises;
- d. autres types de transport, notamment le transport de véhicules routiers accompagnés (chargement des automobiles).

⁵ Elle peut contenir des indications spécifiques aux différents tronçons et importantes pour l'utilisation d'un sillon.

Art. 19b²⁴ Force obligatoire

La stratégie d'utilisation du réseau a force obligatoire pour les gestionnaires de l'infrastructure et les autorités concernées.

²¹ Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

²² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

²³ Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

²⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

Art. 19c²⁵ Adaptations de portée mineure

L'OFT peut apporter des adaptations de portée mineure à la stratégie d'utilisation du réseau.

Art. 19d²⁶ Publication

L'OFT publie la stratégie d'utilisation du réseau sous forme électronique.

Section 5 Principes de financement**Art. 20** Objet du financement

¹ Le financement a pour objet les constructions, installations et équipements visés à l'art. 62, al. 1, LCdF ainsi que les véhicules nécessaires à l'exploitation et au maintien de cette infrastructure.

² Peuvent également faire l'objet du financement:

- a. les constructions et installations qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure, à condition que leur maintien relève de l'intérêt public et qu'elles ne puissent pas être financées autrement;
- b. les constructions, installations, équipements et véhicules à utilisation mixte des gestionnaires d'infrastructure, y compris les coûts de financement externe convenus.

Art. 21 Instruments de financement

¹ Le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures est régi par des conventions sur les prestations telles que visées à l'art. 51 LCdF.

² Le financement de l'aménagement est régi par des conventions de mise en œuvre telles que visées à l'art. 48f LCdF. Ces conventions sont valables jusqu'à l'achèvement des projets.

³ Les ressources sont prélevées sur le fonds d'infrastructure ferroviaire conformément à la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire²⁷. Les projets déjà commencés ont priorité sur les nouveaux projets.

²⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

²⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

²⁷ RS 742.140

Art. 22 Tronçons de desserte capillaire

¹ Sont considérés comme tronçons de desserte capillaire exclus des prestations fédérales conformément à l'art. 49 LCdF les tronçons:

a.²⁸ qui font majoritairement l'objet d'offres conformément aux art. 5, al. 4, de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs²⁹ ou 8, al. 7, de l'ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)³⁰;

b.³¹ dont la plupart des arrêts ne sont pas éloignés de plus de 1,5 km les uns des autres et ne raccordent pas d'autres localités au réseau ferroviaire.

² Les tronçons de desserte capillaire sont déterminés lors de l'octroi de la concession ou sur demande d'un canton avant la conclusion de la convention de prestations.

Art. 23 Cofinancement par les cantons

¹ La clé de calcul des participations cantonales aux mises de fond visées à l'art. 57, al. 1, LCdF pondère à égalité les voyageurs-kilomètres et les trains-kilomètres commandés conjointement par la Confédération et les cantons en transport régional des voyageurs.

² L'OFT calcule annuellement les participations pour l'année de contribution suivante en se fondant sur les données planifiées des conventions de prestations conformément à l'art. 31a LTV³² qui ont été signées pour l'année précédente. Ce faisant, il tient compte des offres de prestations sur les tronçons et les sections bénéficiant de contributions d'infrastructure issues du fonds d'infrastructure ferroviaire. Il communique le résultat du calcul pour l'année de contribution suivante aux cantons à la fin février.

³ Une fois par trimestre, la mise de fond est portée au débit du compte courant du canton concerné auprès de la Banque nationale suisse.

Art. 24 Plan d'investissement et participation³³

¹ Les gestionnaires d'infrastructure présentent à l'OFT une fois par an leur plan d'investissement mis à jour et concerté avec les entreprises de transport ferroviaire. Ce plan contient des informations au moins pour les cinq années suivantes.

² Le plan d'investissement contient tous les projets prévus pour des investissements de maintien de la qualité des infrastructures et d'aménagement ainsi que leur financement, y compris un financement par des tiers.

²⁸ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

²⁹ RS 745.11

³⁰ RS 745.16

³¹ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

³² RS 745.1

³³ Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³ Les coûts du projet doivent être attestés pour chaque groupe d'installations normé. L'OFT peut accorder des allègements.

⁴ Le gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises qui souhaitent exercer leur droit de participation en vertu de l'art. 37a LCdF les renseignements nécessaires sur les projets qui figurent dans le plan d'investissement. Sur demande, il leur explique pourquoi certains investissements n'ont pas été intégrés au plan d'investissement. Les réponses du gestionnaire d'infrastructure aux demandes sont fournies par écrit à tous les raccordés et à toutes les entreprises de transport ferroviaires concernés.³⁴

⁵ Les entreprises peuvent soumettre leurs revendications non prises en compte à l'OFT pour décision. L'OFT statue définitivement.³⁵

⁶ En cas de litige concernant le non-respect du droit de participation, l'examen du contenu des projets d'investissement est exclu. La Commission des chemins de fer (RailCom) statue définitivement.³⁶

Art. 25 Formes de financement

¹ A la fin de chaque année, la partie des fonds d'investissements visés aux art. 51b et 58a LCdF et qui correspond aux amortissements effectifs, y compris les amortissements directs, est comptabilisée au titre de l'indemnité. Les fonds résiduels sont convertis au 31 décembre en prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables.

² L'OFT exige le remboursement des prêts dans les cas prévus par l'art. 51b, al. 2, LCdF et par l'art. 29 de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions³⁷.

³ L'OFT décide s'il veut renoncer à des remboursements de prêts ou à leur conversion en capital propre dans les conditions visées à l'art. 51b, al. 3, LCdF.³⁸

Art. 26 Conventions de collaboration entre entreprises de transport

¹ Dans les conventions sur les rémunérations versées au titre de l'utilisation d'ouvrages, d'installations – en particulier de biens-fonds et de points de vente –, et d'équipements (art. 34, al. 2, et 35 LCdF), les entreprises de transport prennent en considération les intérêts des commanditaires des prestations de transport visées à l'art. 28 LTV³⁹.

³⁴ Introduit par le ch. I 3 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (RO 2020 1915). Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

³⁵ Introduit par le ch. I 3 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³⁶ Introduit par le ch. I 3 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³⁷ RS 616.1

³⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I 6 de l'O du 27 août 2025 relative à la suppression de l'exigence d'approbation ou de consultation du DFF ou de l'AFF concernant douze subventions, en vigueur depuis le 1^{er} nov. 2025 (RO 2025 550).

³⁹ RS 745.1

² Elles conviennent de compensations qui couvrent intégralement les coûts visés à l'art. 64 LCdF et qui ne peuvent pas contenir d'intérêt calculé.⁴⁰

Section 6

Financement de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures

Art. 27 Offres

¹ Les gestionnaires d'infrastructure soumettent à l'OFT une offre contraignante dûment signée, qui correspond aux prescriptions financières et fonctionnelles.

² L'offre comprend notamment les documents suivants:

- a. une description qualitative et quantitative de l'offre de prestations prenant en compte les impératifs généraux de la planification de l'infrastructure;
- b. la planification à moyen terme et le plan d'investissement;
- c.⁴¹ les valeurs-cibles proposées pour les chiffres-clés servant à mesurer les prestations;
- d. le cas échéant, des justifications pour les écarts par rapport aux planifications antérieures et aux derniers comptes annuels;
- e.⁴² ...
- f.⁴³ un récapitulatif des recettes et coûts planifiés;
- g. une confirmation du respect des prescriptions financières et fonctionnelles.

³ Les documents doivent être remis sous forme électronique, interprétable par ordinateur.

⁴ L'OFT règle le degré de détails des documents. Dans des cas particuliers, l'OFT peut demander une structure plus détaillée ou accorder des allègements.⁴⁴

⁴⁰ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁴¹ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁴² Abrogée par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, avec effet au 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁴³ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁴⁴ Introduit par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

Art. 28 Teneur de la convention sur les prestations

La convention sur les prestations visée à l'art. 51 LCdF contient:

- a. la description des hypothèses fondamentales;
- b. les objectifs prescrits;
- c. la description des prestations à fournir, notamment des investissements à effectuer et de leur financement;
- d. l'allocation des parts annuelles des indemnités d'exploitation et des contributions d'investissement de la Confédération;
- e.⁴⁵ les chiffres-clés et leurs valeurs-cibles servant à mesurer la réalisation des objectifs;
- f. les prescriptions relatives à l'établissement de rapports (art. 31).

Art. 29 Modification de la convention sur les prestations

¹ Si, pendant la durée de validité d'une convention sur les prestations, des écarts importants, situés en dehors du domaine de responsabilité du gestionnaire d'infrastructure, sont constatés par rapport aux hypothèses sur lesquelles se base la convention, les parties contractantes entament des négociations afin d'adapter ladite convention.

² Des reports entre indemnités d'exploitation et contributions d'investissement au sein d'une convention sur les prestations sont possibles dans le cadre du processus budgétaire de la Confédération. Si une réduction du plafond des dépenses est décidée dans ce contexte, l'OFT vérifie en concertation avec les gestionnaires d'infrastructure si les conventions de prestations demeurent exécutables.

³ Toute modification de la convention sur les prestations requiert la forme écrite.

Art. 30 Financement de mesures anticipées du maintien de la qualité des infrastructures

Les cantons ou des tiers peuvent convenir avec une entreprise ferroviaire d'anticiper une mesure du maintien de la qualité des infrastructures s'ils fournissent une contribution non remboursable qui couvre les surcoûts dus à l'anticipation. Les principes visés à l'art. 35, al. 2, sont applicables par analogie.

Art. 31 Établissement de rapports et vérification de la réalisation des objectifs

¹ L'OFT a le droit de consulter les documents et les données des gestionnaires d'infrastructure concernant le secteur Infrastructure.

² Les gestionnaires d'infrastructure remettent périodiquement à l'OFT un rapport sur les objectifs atteints, sur l'état du réseau, sur la sollicitation et le taux d'utilisation de

⁴⁵ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

l'infrastructure, ainsi que sur l'avancement des investissements et sur la collaboration des entreprises de transport ferroviaire. L'OFT règle les détails de l'établissement des rapports. Il peut, au cas par cas, demander une structure plus détaillée ou accorder des allègements.⁴⁶

³ L'OFT peut publier les rapports.

⁴ Si les prestations commandées ne sont pas fournies comme convenu, si les objectifs ne sont pas atteints ou si les délais fixés ne sont pas respectés, l'OFT peut ordonner des mesures correctives ou exiger le remboursement de prestations financières.

⁵ Si un projet comporte des risques considérables, notamment géologiques, l'OFT peut exiger un rapport spécial conformément à l'art. 37, al. 1.

Section 7 Financement de l'aménagement

Art. 32 Pilotage

¹ L'OFT planifie, gère et surveille le financement de l'aménagement.

² Il prescrit des délais de mise en œuvre des mesures d'aménagement. Pour ce faire, il implique les entreprises concernées.

³ Il informe les cantons de l'état de l'aménagement.

Art. 33 Conventions de mise en œuvre

¹ Le DETEC conclut, avec les gestionnaires d'infrastructure ou avec les sociétés de construction, des conventions de mise en œuvre de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 48/LCdF. Les phases de planification et de réalisation sont en principe réglées dans des conventions de mise en œuvre séparées.⁴⁷

² Les conventions de mise en œuvre contiennent:

- a. les hypothèses fondamentales;
- b. les objectifs prescrits en termes de fonctionnalité, de coûts et de mise en exploitation;
- c. la description des prestations de planification et de réalisation;
- d. les délais et les coûts prescrits des éléments de prestations;
- e. des exigences techniques spécifiques;
- f. l'organisation du projet en vue de la mise en œuvre et de la collaboration avec l'OFT;

⁴⁶ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁴⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I 6 de l'O du 27 août 2025 relative à la suppression de l'exigence d'approbation ou de consultation du DFF ou de l'AFF concernant douze subventions, en vigueur depuis le 1^{er} nov. 2025 (RO 2025 550).

- g. les indications sur les contributions d'investissements allouées par la Confédération, sur les éventuelles contributions de tiers et sur la prise en compte du renchérissement attesté.

Art. 34 Modification de la convention de mise en œuvre

¹ Si, pendant la durée de validité d'une convention de mise en œuvre, des écarts importants sont constatés par rapport aux hypothèses sur lesquelles se base la convention ou par rapport aux objectifs prescrits, les parties contractantes entament des négociations afin de d'adapter la convention.

² L'OFT peut convenir, avec les gestionnaires d'infrastructure ou avec les sociétés de construction, d'écarts minimes par rapport à la marche à suivre, à l'organisation ou aux réglementations techniques de la convention de mise en œuvre (art. 33, al. 2, let. d à f).

³ Toute modification de la convention de mise en œuvre requiert la forme écrite.

Art. 35 Financement de mesures supplémentaires ou de substitution par des tiers

¹ Si les cantons ou des tiers veulent financer des mesures supplémentaires ou de substitution, l'OFT examine s'il est possible d'intégrer ces mesures dans le plan d'aménagement ou, à titre de travaux d'aménagement subordonnés (art. 51, al. 2, LCdF), dans la planification du maintien de la qualité des infrastructures.

² S'il est possible de mettre en œuvre les mesures, l'OFT en organise le financement de manière qu'il n'en résulte pas de surcoûts pour la Confédération, ni pendant la construction ni dans la phase d'exploitation. Ce faisant, il applique les principes suivants:

- a. les surcoûts ou les économies entraînés par les mesures pour l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures sont calculés pour une période de 40 ans au plus à partir de la mise en exploitation;
- b. le calcul prend la forme d'un calcul de rentabilité dynamique;
- c. les contributions de tiers sont versées à fonds perdus.

³ Les contributions de tiers sont versées directement au gestionnaire d'infrastructure. Si la contribution couvre également les coûts subséquents, le gestionnaire d'infrastructure garantit une utilisation conforme au contrat sur toute la période.

⁴ Les investissements évités grâce à la mesure sont comptabilisés s'ils ont un lien fonctionnel, temporel et spatial avec la mesure.

⁵ Les al. 1 à 4 sont applicables par analogie à des constructions extraferroviaires de tiers qui touchent l'infrastructure ferroviaire.

⁶ L'OFT publie périodiquement les valeurs prescrites de l'adaptation au renchérissement et du taux d'intérêt calculé d'après l'évolution conjoncturelle.

Art. 36 Financement préalable

¹ Les conventions sur le financement préalable de mesures décidées doivent respecter les principes suivants:

- a. la Confédération rembourse les coûts préfinancés; elle n'est redevable d'aucun intérêt sur les coûts préfinancés;
- b. le remboursement des coûts préfinancés a lieu à la date initialement prévue pour la mise en œuvre de la mesure;
- c. les mesures préfinancées ne doivent pas entraver d'autres mesures de maintien ou d'aménagement.

² Le DETEC conclut, avec les gestionnaires d'infrastructure impliqués ou avec les sociétés de construction, des conventions de mise en œuvre des mesures préfinancées.

³ Si l'Assemblée fédérale n'a décidé que la planification d'une mesure, le financement préalable est limité aux coûts de planification.

Art. 37 Rapports et surveillance de l'aménagement

¹ Le gestionnaire d'infrastructure ou la société de construction adresse périodiquement à l'OFT un rapport sur les aménagements. Il ou elle y rend compte des prestations, des coûts, des finances, des délais et des risques. Le DETEC règle les détails de l'établissement des rapports.

² L'OFT surveille les prestations fournies dans le cadre des conventions de mise en œuvre.

³ Il dresse annuellement un rapport sur l'avancement de l'aménagement.

Section 7a⁴⁸ Contrat concernant les tâches systémiques**Art. 37a**

Le contrat concernant les tâches systémiques visées à l'art. 37 LCdF a une durée indéterminée. Il peut être résilié pour la fin d'une année civile moyennant un délai de douze mois.

⁴⁸ Introduite par le ch. I 3 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2020 (RO 2020 1915).

Section 7^{b49} Présentation des comptes

Art. 37^b Modification de la durée d'utilisation

¹ Les amortissements ne peuvent être imputés au secteur Infrastructure que jusqu'à concurrence d'une valeur comptable nulle.

² Si la durée d'utilisation d'une installation est réévaluée, la valeur comptable résiduelle est amortie en fonction de la durée d'utilisation restante ainsi calculée.

³ Les produits, les charges et les valeurs comptables résiduelles résultant de la liquidation d'installations (résultats d'aliénations) sont comptabilisés dans le secteur qui a supporté les coûts de ces installations.

⁴ Les produits d'aliénations prévisibles du secteur Infrastructure et se rapportant directement à une rénovation, à une extension ou à un remplacement planifié sont mentionnés séparément dans le plan d'investissement.

Art. 37^c Structuration des recettes et des coûts

¹ L'OFT prescrit la structuration des recettes et des coûts pour la comptabilité analytique ainsi que pour l'offre.

² Dans le secteur Infrastructure, les indemnités et les éventuels bénéfices d'activités annexes imputés à l'infrastructure sont présentés séparément au moins selon la structure suivante:

- a. indemnités selon l'art. 51^b LCdF;
- b. bénéfices des activités annexes imputés à l'infrastructure.

Art. 37^d Simples gestionnaires d'infrastructure

Les simples gestionnaires d'infrastructure sont régis par les dispositions relatives à la présentation des comptes des art. 2, 32, al. 1 et 5, 35, 59, 60, al. 3, 5 et 6, 61 à 63, 64, al. 2 à 3, et 66 OITRV⁵⁰.

Section 8 Investissements dans les installations de transport à câbles

Art. 38

¹ Les investissements dans les installations de transport à câbles indemnisées par la Confédération et les cantons conformément aux art. 28 à 31^c LTV⁵¹ peuvent faire l'objet de conventions de financement. Ces conventions sont valables jusqu'à l'achèvement du projet.

⁴⁹ Introduite par l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁵⁰ RS 745.16

⁵¹ RS 745.1

² Sont considérés comme investissements dans l'infrastructure des entreprises de transport à câbles au sens de l'art. 16, al. 3, de la loi du 23 juin 2006 sur les installations à câbles (LICa)⁵² 50 % d'un investissement global. Les contributions d'investissement sont versées à fonds perdu.⁵³

Section 9 Dégâts dus aux phénomènes naturels

Art. 39 Conditions

Les aides financières visées à l'art. 59 LCdF peuvent être accordées lorsque la réparation des dommages dépasse les moyens financiers des gestionnaires d'infrastructure, notamment au cas où la réparation entraînerait des coûts non couverts dans les comptes annuels de plus de 20 pour cent des indemnités annuelles d'exploitation ou de plus d'un million de francs.

Art. 40 Imputation d'autres prestations

Les contributions allouées par la Confédération en vertu d'autres actes législatifs et les prestations versées par des assurances publiques et privées sont prises en compte lors de la fixation de l'aide financière.

Art. 41 Procédure

¹ Les gestionnaires d'infrastructure soumettent à l'OFT, dans un délai d'un an à compter du sinistre, une demande assortie des pièces justificatives requises.

² L'OFT définit le montant de l'aide financière sur la base des documents présentés et la date du versement en fonction des crédits disponibles.

³ Il veille à ce que la contribution fédérale soit utilisée conformément aux prescriptions; par ailleurs, il examine et approuve les décomptes. En cas d'urgence, il peut accorder des avances.

Section 10 Recherche⁵⁴

Art. 42

¹ L'OFT statue sur les demandes de financement de la recherche. Ce faisant, il tient compte de leur utilité pour la conservation de la valeur et pour l'efficacité et la sécu-

⁵² RS 743.01

⁵³ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 2 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

⁵⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

rité de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de la délimitation par rapport à d'autres instruments d'encouragement.⁵⁵

² Les travaux de planification visés aux art. 48a à 48e LCdF ne sont pas considérés comme des travaux de recherche.

³ Les principes généraux d'encouragement énoncés à l'art. 9 de la loi fédérale du 14 décembre 2012 sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation⁵⁶ sont applicables.

Section 11 Dispositions finales

Art. 43 Abrogation d'un autre acte

L'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire⁵⁷ est abrogée.

Art. 44 Dispositions transitoires

¹ Les conventions de financement en cours d'exécution en vertu desquelles sont allouées des ressources issues du fonds pour les grands projets ferroviaires restent en vigueur et sont financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire à partir du 1^{er} janvier 2016.

² Les conventions sur les prestations 2013–2016 fondées sur la LCdF restent en vigueur. La contribution de la Confédération et des cantons concernés prévue pour 2016 est prélevée sur le fonds d'infrastructure ferroviaire.

³ Les projets d'aménagement mentionnés dans les conventions sur les prestations 2013–2016 et qui ne sont pas encore achevés le 31 décembre 2016 restent financés par les conventions sur les prestations dans l'étendue prévue et jusqu'à l'achèvement des travaux.

⁴ Pour les constructions, installations, équipements et véhicules de gestionnaires d'infrastructure, les coûts subséquents de financements externes qui ont fait l'objet d'une convention conclue avant le 1^{er} janvier 2016 restent indemnisés selon l'ancien droit.

Art. 45 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

⁵⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4159).

⁵⁶ RS 420.1

⁵⁷ [RO 2009 5981, 2013 1649]

Annexe
(art. 5, al. 3)

Aarau	Thalwil
Baden	Thun
Basel Bad. Bf.	Uster
Basel SBB	Vevey
Bellinzona	Wädenswil
Bern	Wetzikon
Biel/Bienne	Wil
Brig	Winterthur
Brugg AG	Yverdon-les-Bains
Bülach	Zug
Chur	Zürich Altstetten
Dietikon	Zürich Enge
Effretikon	Zürich Flughafen
Frauenfeld	Zürich Hardbrücke
Fribourg/Freiburg	Zürich HB (voies 3 à 44)
Genève	Zürich Oerlikon
Genève-Aéroport	Zürich Stadelhofen
Interlaken Ost	
Lausanne	
Lenzburg	
Liestal	
Lugano	
Luzern	
Montreux	
Morges	
Neuchâtel	
Nyon	
Olten	
Pfäffikon SZ	
Rapperswil	
Renens VD	
Schaffhausen	
Solothurn	
St. Gallen	
Stettbach	

