



# Convention sur les prestations

---

vu l'article 51, alinéa 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF),

l'Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne,

et

le gestionnaire d'infrastructure, les Transports de Martigny et Régions SA (TMR)

conviennent:

**Convention de prestations entre la Confédération suisse et le gestionnaire d'infrastructure TMR SA pour les années 2017–2020**

## *Préambule:*

<sup>1</sup> La présente convention sur les prestations fixe les objectifs et les prestations élaborés en commun par la Confédération et le gestionnaire d'infrastructure TMR SA (ci-après entreprise) pour les années 2017 à 2020.

<sup>2</sup> Les objectifs pluriannuels et la nette séparation des compétences entre l'Office fédéral des transports (OFT) et l'entreprise doivent permettre des prises de décisions entrepreneuriales efficaces dans un cadre fiable.

<sup>3</sup> Par la présente convention, la Confédération commande les prestations nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement de l'infrastructure (maintien de la qualité des infrastructures). La commande de prestations dans le domaine du transport de voyageurs et de marchandises donne lieu à des conventions séparées. Les fonds fédéraux indispensables au financement des prestations d'infrastructure commandées sont mis à disposition au titre d'un plafond de dépenses pour les années 2017 à 2020.

<sup>4</sup> La commande destinée à l'entretien et au développement de l'infrastructure est coordonnée avec les projets financés séparément moyennant des conventions de mise en œuvre propres, notamment dans le cadre des grands projets ZEB, R-LGV et PRODES, de même que dans le cadre des projets d'agglomération financés par le fonds d'infrastructure.

<sup>5</sup> Les dispositions sur le transport de marchandises et sur l'accès au réseau sont de nature préventive et sont applicables aussitôt et pour autant que des intéressés se manifestent pour de telles prestations.

## **Section 1      Objet, bases légales et conditions cadres**

### **Art. 1      Objet**

<sup>1</sup> La présente convention sur les prestations fixe de manière contraignante, au sens de l'art. 28 de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF; RS 742.120) l'offre de prestations et l'indemnisation du secteur Infrastructure de l'entreprise pour les années 2017 à 2020.

<sup>2</sup> L'offre de prestations se base sur l'offre contraignante et dûment signée de l'entreprise conformément à l'art. 27 OCPF, datée du 20 septembre 2016.

<sup>3</sup> Si certaines dispositions de la présente convention sur les prestations et de ses annexes, indiquées à l'art. 25, contredisent le contenu de l'offre selon l'al. 2, les dispositions de la présente convention priment sur les prestations de l'offre.

### **Art. 2      Bases légales**

Les principales bases légales applicables sont:

- a. la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101) ainsi que, à titre subsidiaire, la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1) et le code des obligations (CO; RS 220);
- b. la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF; RS 742.140);
- c. l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF; RS 742.120);

- d. l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122);
- e. l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT; RS 742.122.4);
- f. la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu; RS 616.1);
- g. la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM; RS 742.41, FF 2015 6665);
- h. la loi fédérale du 16 décembre 1994 sur les marchés publics (LMP; RS 172.056.1);
- i. l'ordonnance du 11 décembre 1995 sur les marchés publics (OMP; RS 172.056.11);
- j. l'accord intercantonal du 25 novembre 1994/15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP);
- k. l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC; RS 742.221);
- l. la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand; RS 151.3);
- m. l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand; RS 151.34);
- n. l'ordonnance du DETEC du 22 mai 2006 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand; RS 151.342);
- o. l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF; RS 742.141.1);
- p. la loi fédérale du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (LGéo, RS 510.62);
- q. l'ordonnance du 21 mai 2008 sur la géoinformation (OGéo; RS 510.620).

### **Art. 3 Conditions-cadre**

<sup>1</sup> Les conditions-cadre essentielles pour fixer les prestations des parties sont les suivantes:

- a. prix du sillon, dont le montant est déterminé par l'OARF révisée au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et par l'OARF-OFT; les dispositions ci-après s'appliquent pour toute la durée de la présente convention sur les prestations:
  - 1. contribution de couverture du transport régional de voyageurs: 8 % des produits déterminants du transport,
  - 2. contribution de couverture du trafic voyageurs longues distances: 13,5 % des produits déterminants du transport, sous réserve de la modification de la concession (conformément à la concession de trafic longues distances n° 584 des CFF),
  - 3. l'approvisionnement en énergie des ETF ne doit pas causer de coûts non couverts dans le secteur Infrastructure; si les recettes des chemins de fer à courant continu ne suffisent pas, il y a lieu de présenter à l'OFT, au préalable et à temps, une demande d'autorisation d'un prix d'énergie différent de celui fixé dans l'OARF-OFT (art. 3, al. 2, OARF-OFT),
  - 4. la réduction du prix du sillon conformément au rapport sur le transfert 2015.
- b. autres conditions-cadre:
 

La caisse de pension de l'entreprise fait état d'un taux de couverture de 115.4% au 31.12.2016. Le conseil de fondation décide de mesures paritaires d'assainissement en cas de baisse déterminante du taux de couverture en dessous de 100 %. Aucune mesure n'a été introduite ni prévue eu égard à la situation fin 2016.

## **Art. 4 Étendue des financements**

<sup>1</sup> Par le biais de la présente convention, la Confédération alloue, pour les années 2017 à 2020, des ressources financières au titre de l'infrastructure telle que définie à l'art. 62, al. 1, LCdF:

- a. pour l'indemnisation des coûts non couverts d'exploitation (conduite de l'exploitation et entretien) et des amortissements directs du compte de résultats;
- b. pour l'indemnisation à hauteur des amortissements effectifs, et des coûts non activables du compte des investissements;
- c. sous forme de prêts sans intérêts conditionnellement remboursables pour le maintien de la qualité des infrastructures en vertu de l'art. 5, al. 1, OCPF, dépassant les amortissements et les coûts non activables.

<sup>2</sup> Les ressources financières allouées pour des aménagements de l'infrastructure et assurées par des conventions de mise en œuvre conformément à l'art. 48f LCdF ne font pas l'objet de la présente convention.

<sup>3</sup> Les fonds supplémentaires alloués par la présente convention ne doivent pas servir à financer des investissements dans les installations de transbordement du transport combiné (TC) ni dans les voies de raccordement ni dans les projets d'agglomération qui font l'objet d'un financement spécial de la Confédération.

<sup>4</sup> L'art. 11 est déterminant pour la délimitation détaillée de l'infrastructure.

## **Section 2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs**

### **Art. 5 Garantie de la sécurité**

<sup>1</sup> L'entreprise cible l'adaptation du niveau de sécurité de ses installations aux développements des règles et normes prescrites dans le domaine ferroviaire et en tenant compte des risques économiques et financiers tolérables de même que de tous les risques liés à l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire, notamment:

- a. en garantissant un haut degré de protection contre les collisions de trains et les déraillements;
- b. en garantissant la sécurité du personnel, en particulier dans les zones de travail, au sens de la prévention des accidents;
- c. en satisfaisant, dans le cadre du maintien de la qualité des infrastructures, aux exigences de la directive du 10 août 2009 de l'OFT sur la sécurité des tunnels, et ce, avant la fin de 2019 ou jusqu'à l'échéance convenue avec l'OFT sur la base du projet présenté par l'entreprise et des mesures et échéances qui y figurent, compte tenu de l'évaluation de l'OFT;
- d. en garantissant la sécurité pour les passagers des accès aux quais et des zones d'attentes des quais;
- e. en établissant un système de gestion de la sécurité (SGS) qui satisfasse aux exigences légales actuelles et, le cas échéant, en exécutant les charges et les recommandations formulées dans l'agrément de sécurité dans les délais impartis (la première fois au 1<sup>er</sup> juillet 2015 pour les chemins de fer à voie normale et au 1<sup>er</sup> juillet 2016 pour les chemins de fer à voie métrique);

## **Art. 6 Garantie de la capacité du réseau**

Tout en maintenant la rentabilité, l'entreprise garantit par des mesures appropriées la capacité maximale du réseau et des installations afin que ladite capacité réponde aux exigences du trafic. Elle contribue ainsi à atteindre les objectifs suivants:

- a. intégrer sans discrimination les entreprises de transport ferroviaire (ETF) qui circulent régulièrement sur le réseau de l'entreprise dans la planification du dimensionnement des installations;
- b. tenir compte, lors de la planification du maintien de la qualité des infrastructures, des résultats de l'examen des besoins en trafic marchandises dans le cadre du processus de planification;
- c. garantir une grande disponibilité des installations et un trafic aussi stable que possible, compte tenu de la productivité et de l'efficacité dans l'exploitation et dans le maintien de la qualité des infrastructures (par ex. pondération entre les interdictions de la pleine voie et l'entretien en cours d'exploitation);
- d. garantir une qualité adéquate au niveau des installations d'accès au chemin de fer;
- e. tenir le délai de mise en œuvre de la LHand au sujet des ouvrages et des autres installations de l'infrastructure (d'ici à la fin de 2023).

## **Art. 7 Utilisation optimale des capacités**

<sup>1</sup> L'entreprise fournit au service d'attribution des sillons les bases nécessaires à une attribution optimale des capacités.

<sup>2</sup> Elle publie sur Internet les paramètres techniques des installations d'infrastructure qui sont pertinents pour l'accès au réseau ainsi que l'occupation des tronçons conformément aux plans d'utilisation du réseau en vigueur.

## **Art. 8 Amélioration de l'interopérabilité**

<sup>1</sup> L'entreprise veille au respect et à l'amélioration de l'interopérabilité conformément aux présentes exigences relatives aux tronçons concernés. Dans le cadre de ses programmes de renouvellement et d'aménagement, elle encourage l'interopérabilité avec les infrastructures d'autres gestionnaires d'infrastructure (GI) de Suisse et de l'étranger ainsi qu'avec les véhicules utilisés sur ces tronçons, et crée des conditions de transition optimales.

<sup>2</sup> Les croisements qui font l'objet d'investissements doivent être conçus en vue d'une longueur utile d'au moins 220 m, 120 m pour certains réseaux à voie étroite. Aux points d'arrêt, toutes les voies sauf celles qui servent exclusivement aux croisements réglementaires de trains directs, de service ou de marchandises doivent être munies d'installations d'accueil. La longueur disponible des quais est fonction de la longueur des trains prévus dans la stratégie d'utilisation du réseau ou dans le plan d'utilisation du réseau. Si ces standards sont onéreux et s'il n'est pas vraisemblable que l'installation puisse être utilisée jusqu'à la fin de sa durée de vie, l'OFT et l'entreprise conviennent à l'avance que l'on renonce à l'exigence.

<sup>3</sup> Les projets relatifs au contrôle de la marche des trains, présentés à l'OFT conformément à sa directive «Migration de SIGNUM / ZUB vers ETCS L1 LS» sont réalisés ou en cours de réalisation. En cas de modification des conditions-cadre, ils font l'objet d'une vérification et, le cas échéant, d'adaptations.

<sup>4</sup> L'entreprise doit montrer à l'OFT l'état actuel de son réseau concernant la longueur minimum des tronçons d'annonce de voie libre (où les directives STI ne sont-elles pas respectées?) et une planification avec les délais de correction des tronçons non-conformes.

<sup>5</sup> L'entreprise veille à ce que, lors de renouvellements, la voie et les ouvrages d'art situés sur son réseau soient dimensionnés pour que des véhicules d'une charge de 18 t par essieu puissent y circuler.

<sup>6</sup> Lors du développement de son réseau à voie métrique, l'entreprise veillera à permettre l'utilisation de profils de roues et de branchements (RTE 29500) qui répondent aux normes de l'Union des transports publics et à choisir un profil d'espace libre A [ou B pour tronçons avec exploitation par trucks porteurs / wagons à traverse pivotante] conforme à l'art. 18 des dispositions d'exécution du 15 décembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF; RS 742.141.11).

<sup>7</sup> Les projets relatifs au contrôle de la marche des trains présentés à l'OFT conformément à son courrier du 1<sup>er</sup> juillet 2013 concernant le standard national en matière de contrôle de la marche des trains sont réalisés ou en cours de réalisation, compte tenu du standard «contrôle de la marche des trains voie métrique (ZBMS)». En cas de modification des conditions-cadre, ils font l'objet d'une vérification et, le cas échéant, d'adaptations.

## **Art. 9      Utilisation efficiente des ressources disponibles**

<sup>1</sup> L'entreprise augmente la productivité de l'exploitation et de l'entretien des installations d'infrastructure pour garantir même à long terme une utilisation optimale des subventions allouées par la Confédération.

<sup>2</sup> L'entreprise dispose d'instruments conformes aux standards de la branche lui permettant de pouvoir mettre en œuvre efficacement sa stratégie des installations. Elle accroît l'efficacité par des stratégies appropriées de maintien de la qualité des infrastructures et garantit un emploi efficace des ressources disponibles. Elle prend toutes ses décisions d'investissement en visant l'optimisation des coûts d'investissement et des coûts subséquents pour l'infrastructure et les transports (analyse du coût du cycle de vie).

<sup>3</sup> Elle garantit une haute sécurité de planification et met en permanence la planification à jour (planification permanente). Elle coordonne en outre le maintien de la qualité des infrastructures et les aménagements avec la planification de l'offre et, le cas échéant, elle procède de manière coordonnée aux adaptations nécessaires sur le plan conceptuel ou stratégique.

<sup>4</sup> L'entreprise veille à ce que sa gestion de l'infrastructure puisse optimiser l'utilisation de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse. Elle cherche notamment à collaborer avec d'autres GI afin de mutualiser les acquisitions de matériel, les contrats d'entretien et l'approvisionnement en énergie.

<sup>5</sup> Conformément à l'art. 10, al. 3, OCF, la Confédération attend des GI qu'ils veillent à une exploitation efficace sur le plan énergétique, notamment qu'ils réduisent les pertes d'énergie de l'infrastructure, qu'ils augmentent le rendement énergétique des bâtiments et qu'ils utilisent des véhicules efficaces en termes d'énergie. Les projets doivent toujours viser à améliorer le degré d'efficacité.

## **Section 3 Description des prestations à fournir**

### **Art. 10 Infrastructure à exploiter**

<sup>1</sup> L'infrastructure conformément à l'art. 62 LCdF que l'entreprise est tenue d'exploiter en vertu de la présente convention est constituée des tronçons soumis à concession conformément à l'art. 10 OPCF.

<sup>2</sup> L'entreprise peut exploiter d'autres tronçons sur mandat de tiers. L'indemnisation perçue pour l'exploitation de ces tronçons ne fait pas l'objet de la présente convention.

<sup>3</sup> L'entreprise s'engage à communiquer préalablement à l'OFT les changements importants de propriétaire (valeur supérieure à 100 000 francs) de tout type d'installation, notamment des installations construites ou acquises à l'aide de fonds d'investissement des pouvoirs publics. En cas de changement d'affectation, de vente ou de changement de propriétaire d'un objet en rapport avec des aides financières conformément à l'art. 51*b* LCdF, l'art. 29 LSu est applicable.

<sup>4</sup> Les modifications du besoin de terrain doivent être examinées dans l'optique d'une future exploitation ferroviaire et présentées à l'OFT pour approbation. Les terrains de l'infrastructure ne peuvent être vendus ou affectés à une utilisation étrangère à l'exploitation ferroviaire qu'après accord de l'OFT.

<sup>5</sup> L'entreprise maintient les voies de débord pour la manutention existant le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Une fermeture de ces voies n'est possible que si elle correspond au projet d'offre du transport ferroviaire de marchandises conformément à l'art. 3 LTM.

<sup>6</sup> L'entreprise met des géodonnées de l'infrastructure à disposition pour l'OFT, notamment les données pour le jeu de géodonnées de base n° 98 selon l'annexe 1 OGéo.

### **Art. 11 Étendue des prestations commandées**

<sup>1</sup> La délimitation de l'infrastructure est régie par les art. 62 et 64 LCdF. Cela signifie en particulier que les prestations suivantes ne doivent occasionner aucun coût direct ni indirect non couvert au secteur Infrastructure de l'entreprise dans le cadre de la présente convention:

- a. distribution de titres de transport;
- b. construction, exploitation et entretien d'installations de production de courant;
- c. construction, exploitation et entretien d'installations d'alimentation en eau et en électricité à 50 Hz, dans la mesure où les besoins propres sont couverts;
- d. investissements, entretien et exploitation de l'infrastructure des systèmes d'information des clients, qui vont au-delà des normes à élaborer avec l'OFT et qui ne concernent pas les tâches systémiques relatives à l'information des clients conformément à l'art. 12, al. 1, let. b);
- e. construction et exploitation d'installations destinées au trafic de bus et au trafic routier individuel (par ex. installations Park&Ride);
- f. construction et exploitation de terminaux pour le transport combiné et de voies de raccordement conformément à la LTM;
- g. prestations de service (conformément à l'art. 23 OARF) pour les ETF;
- h. reprise partielle de tâches (coûts) qui ne sont pas en rapport avec le secteur Infrastructure;
- i. financement préalable d'investissements;

- j. planification à l'échelle nationale du réseau ainsi que construction, exploitation et entretien de l'alimentation en courant de traction 132 kV/16,7 Hz pour le réseau à voie normale.

## **Art. 12 Tâches systémiques**

<sup>1</sup> L'OFT commande les prestations suivantes allant au-delà du réseau de certains GI (tâches systémiques) et qui ne sont pas financées par la présente convention sauf les coûts directement échus à l'entreprise:

- a. CFF Infrastructure fournit les prestations inhérentes à la planification à court et à moyen terme de l'horaire pour les réseaux CFF, BLS et SOB, conformément au contrat de planification de l'horaire conclu entre l'OFT et les CFF;
- b. CFF Infrastructure collecte et publie les données des informations des clients des transports publics (données de l'horaire visées, prévisionnelles et effectives), conformément au contrat conclu entre l'OFT et les CFF;
- c. CFF Infrastructure fournit les prestations de gestionnaire du système ETCS pour le réseau à voie normale, conformément au contrat conclu entre l'OFT et les CFF;
- d. CFF Infrastructure fournit les prestations de gestionnaire du système GSM-R pour l'ensemble du réseau ferroviaire suisse, conformément au contrat conclu entre l'OFT et les CFF;
- e. CFF Infrastructure accomplit les tâches d'ordre supérieur du domaine de la STI TAF/TAP, conformément au contrat conclu entre l'OFT et les CFF;
- f. CFF Infrastructure construit, exploite et entretient les sous-stations et les groupes convertisseurs de fréquences nécessaires à l'alimentation en courant de traction du réseau ferroviaire à voie normale;
- g. Le RhB fournit les prestations de gestionnaire du système de contrôle de la marche des trains (ZBMS) pour les chemins de fer qui ne migrent pas vers l'ETCS, conformément au contrat du 28 novembre 2014 conclu entre l'OFT et le RhB.

## **Section 4 Cadre financier**

### **Art. 13 Subventions**

<sup>1</sup> La Confédération alloue à l'entreprise, pour les années 2017 à 2020, les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement définies à l'art. 15.

<sup>2</sup> Conformément à l'art. 25 OPCF, l'entreprise indique à chaque fin d'année les frais d'amortissement effectifs ou estimés pour la période jusqu'à la fin de l'année ainsi que les coûts d'investissement non activables (amortissements directs du compte des investissements). En conséquence, elle répartit les contributions d'investissement en indemnités d'amortissement et en prêts. Les corrections dues à des estimations imprécises doivent être comptabilisées dans l'exercice suivant.

### **Art. 14 Affectation des contributions d'investissement**

<sup>1</sup> Les contributions fédérales sont fondées sur les données financières et les délais figurant dans le plan des investissements de l'entreprise.



<sup>2</sup> La liste des projets de la planification à moyen terme des investissements est contraignante. Le plan des investissements doit être actualisé annuellement. Les adaptations des listes des projets et des priorités ainsi que l'anticipation du début des travaux conformément à l'art. 26, al. 3, LSu, requièrent l'approbation écrite de l'OFT. L'entreprise est habilitée à revoir les priorités des projets au sein d'un genre d'installations selon la RTE 29900. Aucun élément d'une autre catégorie d'installation, aucun ouvrage d'art (genre d'installations principales Ponts et tunnels) ni aucune installation conformément à l'art. 62, al. 2, LCdF ne doit être concerné.

<sup>3</sup> Les surcoûts résultant de la protection des monuments par rapport à une méthode de construction standard optimisée doivent être attestés séparément. La sécurité doit être garantie et toutes les obligations légales respectées quelles que soient les prescriptions de la protection des monuments.

<sup>4</sup> Conformément au plan des investissements de l'entreprise pour les années 2017 à 2020, les investissements énumérés à l'annexe 1 sont prévus à titre optionnel (options). La planification des options peut être financée par les moyens alloués dans la présente convention. Le financement de l'exécution des options requiert une révision des priorités conformément à l'al. 2 ou un avenant à la présente convention.

## **Art. 15 Cadre financier pour l'infrastructure de l'entreprise**

<sup>1</sup> La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur un cadre financier défini pour les années 2017 à 2020 selon le tableau ci-dessous. Les fonds seront utilisés conformément à la planification quadriennale à moyen terme du 20 septembre 2016. La répartition définitive des contributions d'investissement en indemnités d'amortissement et en prêts est régie par l'art. 13, al. 2.

Année	indemnité d'exploitation	contributions d'investissement	Total
2017 **	3'550'000	26'566'444	30'116'444
2'018	3'600'000	15'100'000	18'700'000
2'019	3'700'000	11'225'000	14'925'000
2'020	3'750'000	13'100'000	16'850'000
sommes	14'600'000	65'991'444	80'591'444

<sup>2</sup> Les contributions mentionnées contiennent aussi le renchérissement qui ne doit pas être attesté séparément. Les indemnités d'exploitation visées à l'art. 13, al. 2, sont des subventions qui entraînent une réduction de la déduction de l'impôt préalable. Ladite réduction se calcule en appliquant le taux forfaitaire pour les entreprises de transport public. Les montants de la TVA sont traités conformément aux bases légales en vigueur.

**\*\* Y compris le solde d'investissement de la CP 2013-2016 de CHF 10'286'444.-**

## **Art. 16 Versement des contributions**

<sup>1</sup> Les contributions fixées dans la présente convention selon l'art. 51b LCdF sont versées une fois par mois sur la base du plan des liquidités établi périodiquement.

<sup>2</sup> Le plan des liquidités à jour doit être fourni au moins une fois par an (au début de l'année).

<sup>3</sup> Lorsqu'il est probable que les liquidités de l'infrastructure s'élèveront, aux dates de paiement, à plus de 10 % des fonds d'investissement annuels moyens convenus conformément à l'art. 15, al. 1, l'OFT peut négocier avec l'entreprise le plan de versement des contributions d'investissement restantes. Il est possible de renoncer à des négociations lorsque l'entreprise

atteste de circonstances particulières (par ex. une part élevée à des ouvrages d'art), lesquelles justifient des fonds plus élevés sur le compte d'investissement.

<sup>4</sup> L'entreprise peut demander un paiement anticipé des contributions à condition qu'elle puisse attester que ses obligations de payer dépassent les liquidités disponibles.

## **Section 5      Gestion des fonds**

### **Art. 17      Gestion des fonds d'investissements**

<sup>1</sup> L'entreprise gère les fonds d'investissement du secteur Infrastructure séparément des autres ressources de l'entreprise. Elle dispose à cet effet d'un compte bancaire spécial (compte d'investissement). Les intérêts sont inscrits en tant que recettes du secteur Infrastructure, même s'ils proviennent d'un financement intermédiaire à court terme d'autres secteurs ou s'ils ont été affectés à des installations qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau conformément à l'art. 62, al. 2, LCdF. Si l'entreprise ne satisfait pas aux conditions précitées, elle doit tenir un compte bancaire séparé pour les fonds d'investissements du secteur Infrastructure.

### **Art. 18      Contributions de tiers**

<sup>1</sup> L'entreprise veille à exiger à temps le versement de la totalité des contributions financières de tiers prévues par la loi. L'attestation ad hoc doit être présentée lors de l'approbation des comptes annuels. L'entreprise présente à l'OFT, d'ici à la fin de 2016, un concept à jour expliquant dans quels cas et sur quelle base juridique des contributions de tiers ou d'autres sources sont exigées.

<sup>2</sup> Les projets auxquels des tiers participent financièrement requièrent l'accord de l'OFT. S'ils entraînent des coûts dont le total dépasse cinq millions de francs, l'entreprise doit conclure une convention de financement trilatérale avec l'OFT et le ou les tiers.

### **Art. 19      Emploi des fonds**

<sup>1</sup> L'entreprise garantit que les ressources allouées au titre de la présente convention seront employées exclusivement pour financer les coûts et les investissements dans le maintien de la qualité des infrastructures indemnisées conformément à l'art. 5, al. 1, OCPF. En cas de doute sur la délimitation, l'OFT décide.

<sup>2</sup> Si l'OFT autorise l'entreprise à affecter les fonds d'investissement à des installations qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau conformément à l'art. 62, al. 2, LCdF, les fonds sont rémunérés conformément à l'art. 15, al. 2, OITRV. Il y a lieu de présenter annuellement l'attestation de la rentabilité de ces investissements sur la base des coûts complets conformément à l'art. 64, al. 2, LCdF; le cas échéant, les déficits doivent être imputés en premier lieu à d'autres activités annexes, éventuellement au secteur Transports.

### **Art. 20      Mises au concours et adjudications**

<sup>1</sup> L'entreprise s'engage à adjuger les mandats pour les investissements financés selon l'art. 51b LCdF en vertu des principes de l'économie de marché.

<sup>2</sup> La Confédération n'étant pas actionnaire majoritaire de l'entreprise, la procédure de mise au concours est en principe régie par l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

## **Section 6 Suivi**

### **Art. 21 Établissement de rapports**

<sup>1</sup> L'entreprise informe l'OFT, selon les principes du suivi de portefeuille à définir comme standard propre à la branche et les modalités ci-après, du degré de réalisation des objectifs et du programme de construction selon l'al. 2. Elle informe les cantons concernés en principe dans le cadre de la coordination entre l'infrastructure et les transports. L'établissement des rapports est assuré par:

- a. des discussions régulières;
- b. un rapport intermédiaire au 30 juin livré au plus tard le 31 août de l'année en cours [périodes plus courtes possibles, par ex. rapports trimestriels ou mensuels], et
- c. un rapport annuel au 31 décembre, livré au plus tard le 30 avril de l'année suivante, et qui contient des informations sur:
  1. l'évolution générale des affaires,
  2. les indices selon l'annexe 2,
  3. l'état du réseau conformément à la RTE 29900,
  4. tous les quatre ans pour le rapport au Parlement: la sollicitation et le taux d'utilisation de l'infrastructure,
  5. la provenance et l'emploi des fonds,
  6. l'avancement et l'achèvement des projets d'investissement,
  7. l'avancement de la mise en œuvre de la LHand,
  8. le plan des investissements mis à jour,

<sup>2</sup> Les variations significatives par rapport à la réalisation des objectifs et à l'avancement des projets doivent être documentées avec indication de leurs causes et des mesures de compensation. L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) dans le cadre du rapport intermédiaire ne signifie pas que cette évolution sera acceptée par l'OFT. Si celui-ci constate que les crédits ne peuvent pas être respectés et considère les mesures prises comme insuffisantes, il prend contact avec l'entreprise et engage les mesures nécessaires.

<sup>3</sup> L'entreprise met à la disposition de l'OFT tous les documents et informations de fond nécessaires à un pilotage efficace du financement de l'infrastructure, notamment les grandes lignes de la stratégie des installations.

<sup>4</sup> L'OFT informe l'entreprise du résultat de l'examen des rapports annuels.

### **Art. 22 Documents à conserver**

Les documents de planification nécessaires à l'élaboration de la présente convention doivent être conservés dix ans.

### **Art. 23 Présentation des comptes**

L'imputation de toutes les contributions se fonde sur l'OCEC.

## **Section 7      Annexes, entrée en vigueur et durée de validité**

### **Art. 24      Modifications**

Les modifications doivent être conformes aux dispositions de l'art. 29 OCPF et peuvent notamment concerner des événements imprévus tels que des dégâts dus aux intempéries. Le besoin doit être attesté.

### **Art. 25      Annexes**

Les annexes suivantes font partie intégrante de la présente convention:

- a. la planification à moyen terme du 20 septembre 2016, dûment signée, y compris le plan des investissements (annexe 1.1-1.11);
- b. les indicateurs/valeurs-cibles (annexe 2.1-2.3);
- c. les détails du calcul du prix du sillon (annexe 3.1-3.6);

### **Art. 26      Entrée en vigueur et durée de validité**

La présente convention est valable durant les années 2017 à 2020. Les dispositions valables pour les prêts conditionnellement remboursables s'appliquent jusqu'au terme du remboursement ou jusqu'à la renonciation au remboursement desdits prêts.

## Office fédéral des transports

.....

Peter Füglistaler

Directeur

3003 Berne, le .....

.....

.....

Pierre-André Meyrat

Directeur suppléant

3003 Berne, le

**TMR SA**

.....

Monsieur Jean-François Lattion

Président du Conseil d'administration

1920 Martigny, le .....

.....

Monsieur Martin Von Känel

Directeur général

1920 Martigny, le .....