



Convention-type sur les prestations

vu l'article 51, alinéa 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; *RS 742.101*),

La Confédération suisse, représentée par l'Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne,

et

le gestionnaire d'infrastructure [XXX SA]

conviennent :

**Convention de prestations entre la Confédération suisse et le
gestionnaire d'infrastructure [XXX SA] pour les années 2025–2028**

Préambule :

¹ La présente convention sur les prestations fixe les objectifs et les prestations élaborés en commun par la Confédération suisse (Confédération), représentée par l'Office fédéral des transports (OFT) et le gestionnaire d'infrastructure [XXX SA], ci-après «entreprise» pour les années 2025 à 2028.

² Les objectifs pluriannuels et la nette séparation des compétences entre l'OFT et l'entreprise doivent permettre des prises de décisions entrepreneuriales efficaces dans un cadre fiable.

³ 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 des tâches systémiques, 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 2025 à 2028.

⁴ 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, corridor 4 mètres et PRODES, de même que dans le cadre des projets d'agglomération financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

⁵ [Pour les chemins de fer sans transport de marchandises ou sans accès au réseau par des tiers, concerne au moins NStCM, LEB, FB, FART et FLP] 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.

⁶ [En cas de section sans fonction de desserte:] Le [les] tronçons de ... jusqu'à ... avec la [Les] section[s] de ... jusqu'à, sans fonction de desserte, est [sont] commandée[s] et financée[s] conjointement avec le canton XYZ.

Section 1 Objet, bases légales et conditions-cadre

Art. 1 Objet

¹ 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 2025 à 2028.

² L'offre de prestations se base sur l'offre Vx contraignante et dûment signée de l'entreprise, reçue via l'interface électronique Web(-Interface) Données Infrastructure (WDI) le JJ.MM.AAAA conformément à l'art. 27 OCPF.

³ Si certaines dispositions de la présente convention sur les prestations contredisent le contenu de l'offre selon l'al. 2, les dispositions de la présente convention priment les prestations de l'offre. Le plan de paiement fixé dans la WDI est déterminant pour les paiements.

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 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; *RS 745.16*) ;
- e. l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; *RS 742.122*) ;
- f. l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT ; *RS 742.122.4*) ;
- g. la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu ; *RS 616.1*) ;
- h. la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM ; *RS 742.41*, **FF 2015 6665**) ;
- i. la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics (LMP ; *RS 172.056.1*) ;
- j. l'ordonnance du 12 février 2020 sur les marchés publics (OMP ; *RS 172.056.11*) ;
- k. l'accord intercantonal du 25 novembre 1994/15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP) ;
- l. l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; *RS 742.221*) ;
- m. la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; *RS 151.3*) ;
- n. l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; *RS 151.34*) ;
- o. l'ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand ; *RS 151.342*) ;
- p. l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF ; *RS 742.141.1*) ;
- q. la loi du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (LGéo ; *RS 510.62*) ;
- r. l'ordonnance du 21 mai 2008 sur la géoinformation (OGéo ; *RS 510.620*).

Les autres réglementations applicables sont :

- a. le standard de la branche Direction financière et contrôle de gestion de la convention de prestations du 26 septembre 2019, y compris la mise à jour des indices (SB-CCP, UTP) ;
- b. le règlement technique ferroviaire 29900 du 4 avril 2018, y compris les adaptations du 8 novembre 2018 (R RTE 29900, UTP) ;
- c- [Pour les GI concernés par le TMS] le contrat-cadre pour l'utilisation et le financement du *traffic management system* (TMS) du xxx ;
- d. les directives publiées sur le site Web de l'OFT.

Art. 3 Conditions-cadre

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^{er} janvier 2025 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 transport des voyageurs grandes lignes et chargement des automobiles selon les dispositions de la concession ;
 3. l'approvisionnement en énergie des entreprises de transport ferroviaire (ETF) ne doit pas causer de coûts non couverts dans le secteur Infrastructure. En même temps, il ne faut pas viser des bénéfices dans ce domaine mais un résultat équilibré pour le secteur Infrastructure. Le prix par kWh fixé dans l'OARF-OFT prend en compte le prix à partir du fil de contact pour le courant monophasé. Si pour les chemins de fer à courant continu, les recettes correspondantes ne suffisent pas ou qu'elles dépassent clairement le prix de revient du secteur Infrastructure, il y a lieu de présenter à l'OFT, au préalable et en temps utile, une demande d'autorisation d'un prix d'énergie différent de celui fixé dans l'OARF-OFT (art. 3, al. 2, OARF-OFT) ;
- b. autres conditions-cadre financières :
 1. [Texte-type pour les entreprises concernées ; adapter la formulation à la situation de la caisse de pensions de l'entreprise] La caisse de pensions de l'entreprise fait état d'un taux de couverture de XX % au 31 décembre 2019.
 2. [Versements compensatoires CFF Immobilier ; prise en compte des avantages ZVV ; év. contributions de tiers pour compléments souhaités etc.].
 3. En vertu de l'art. 59 LCdF ainsi que des art. 39 à 41 OCPF, la Confédération peut accorder des aides financières en cas de dommages causés par des phénomènes naturels lorsque la réparation des dommages dépasse les possibilités financières des gestionnaires d'infrastructure (GI). En raison de ces aides, les GI sont tenus de renoncer à la conclusion d'assurances concernant l'infrastructure conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF, utilisée dans le cadre de l'accès au réseau. Les prestations d'assurances publiques sont prises en compte lors du calcul du montant de l'aide financière.

Art. 4 Étendue des financements

¹ Par le biais de la présente convention, la Confédération alloue, pour les années 2025 à 2028, des ressources financières suivantes 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) du compte de résultats, sans amortissements ni la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) due au titre de ces indemnisations ;
- b. pour l'indemnisation à hauteur des amortissements ordinaires effectifs, valeurs comptables résiduelles comprises, et des coûts non activables du compte des

investissements (CINA), déduction faite des contributions de tiers comptabilisées dans les CINA et d'autres produits de liquidation y compris la TVA due au titre de ces indemnisations ;

- 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.

² 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.

³ [L'aménagement de la gare de Berne n'est pas concerné] Les fonds supplémentaires alloués par la présente convention ne doivent ni servir à financer des investissements dans des installations privées du fret ferroviaire (installations de transbordement du transport combiné [TC] et voies de raccordement) ni des projets d'agglomération qui font l'objet d'un financement spécial de la Confédération.

⁴ L'art. 35a LCdF est déterminant pour le financement de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de gares avec des correspondances. L'entreprise s'engage à coordonner sa planification en amont avec les parties concernées et de conclure les conventions prévues dans la loi. À cet effet, l'optimisation des correspondances entre le chemin de fer et d'autres transports publics mais aussi privés ainsi qu'avec la mobilité douce joue un rôle central.

⁵ Hormis les coûts directement supportés par l'entreprise, les tâches systémiques qui sont commandées et encouragées par la Confédération via un contrat distinct ne peuvent pas être financées par des moyens supplémentaires accordés au titre de la présente convention.

⁶ L'art. 13 est déterminant pour la délimitation détaillée de l'infrastructure.

Section 2 Orientations générales stratégiques et objectifs principaux

Art. 5 Objectifs et mesure de la réalisation des objectifs

Les objectifs principaux et la mesure de la réalisation des objectifs s'alignent sur les orientations générales stratégiques suivantes : garantie de la sécurité, conservation à long terme de la valeur de l'infrastructure, grande productivité et efficacité, garantie de la disponibilité et de la qualité du réseau ainsi que l'utilisation optimale et non-discriminatoire des capacités disponibles. L'entreprise applique le standard commun à la branche de l'Union des transports publics (UTP) pour les objectifs principaux dont la réalisation est mesurée à l'aide d'indices. Pour mesurer la réalisation des objectifs, il faut établir des rapports conformément à l'art. 23.

Art. 6 Garantie de la sécurité

L'entreprise adapte de manière ciblée le niveau de sécurité de ses installations aux développements des règles et normes techniques et sécuritaires en vigueur dans le domaine ferroviaire et gère l'affectation du personnel et des compétences. Elle fixe les priorités de manière que la sécurité soit garantie tout 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 ainsi que la sécurité de l'information pour les systèmes nécessaires à l'exploitation ;
- b. en garantissant la sécurité sur les quais et aux accès qui y mènent ;
- c. en garantissant la sécurité du personnel, en particulier dans le domaine de chantiers de construction ;
- d. en garantissant la protection des installations et systèmes nécessaires à l'exploitation contre les interventions abusives (cybersécurité) ;
- e. en s'assurant de disposer de la compétence professionnelle nécessaire pour maintenir la sécurité lors de la construction et de l'exploitation des installations ainsi que lors de l'exploitation ferroviaire ;
- f. [uniquement pour les entreprises concernées] en mettant en œuvre les mesures d'assainissement approuvées pour les passages à niveau non conformes à la loi, et ce, dans un délai d'une année après l'entrée en force de la décision.

Art. 7 Conservation à long terme de la valeur de l'infrastructure

L'entreprise assure systématiquement une conservation à long terme de la valeur de l'infrastructure à l'aide d'une stratégie de maintien de la qualité des infrastructures ciblée et appropriée. L'accent est mis sur la réalisation des objectifs suivants :

- a. en appliquant sa stratégie de maintien de la qualité des infrastructures, basée sur l'état du réseau et sur les cycles de vie des produits, l'entreprise vise une durée d'utilisation économiquement optimale des installations ;
- b. en appliquant sa stratégie de maintien de la qualité des infrastructures, l'entreprise vise à atteindre et à maintenir l'état du réseau souhaité à long terme ;
- c. pour chaque projet, l'entreprise évalue et documente le respect de la stratégie de maintien de la qualité des infrastructures, à savoir la durabilité de l'investissement et le respect de la stratégie fédérale Culture du bâti ;
- d. la planification est coordonnée avec le système ferroviaire global ; grâce à des concepts de réseaux partiels et de lignes, le renouvellement des systèmes à numériser et à centraliser, tels que les installations de sécurité, doit être coordonné avec les étapes d'aménagement de manière à assainir la cartographie des systèmes et à réduire les interfaces ;
- e. en se basant sur sa stratégie de maintien de la qualité des infrastructures, l'entreprise garantit une grande sécurité de planification des besoins en investissements et actualise continuellement la planification ;
- d. l'entreprise coordonne systématiquement le maintien de la qualité des infrastructures et les aménagements avec la planification de l'offre et procède à d'éventuelles adaptations conceptuelles ou stratégiques en concertation et coordination avec l'OFT. Outre la stratégie d'utilisation du réseau, l'entreprise doit établir en plus :
 - une stratégie de tronçon pour chaque tronçon, qui indique au moins les longueurs de train admises, la longueur utile des quais, les restrictions à une utilisation autonome des installations d'accueil des voyageurs et la capacité théorique et effective du tronçon ;

- les fonctionnalités et capacités des installations pour le transport de marchandises qui figurent dans la stratégie et qui tiennent compte des exigences en matière d'automatisation du fret ferroviaire.

Art. 8 Effizienz und Nachhaltigkeit

L'entreprise augmente la productivité de l'exploitation de l'infrastructure pour garantir une utilisation durable et efficiente des ressources disponibles. L'effizienz des subventionen allouées par la Confédération est ainsi augmentée comme suit :

- a. l'entreprise applique sa stratégie des installations de manière à augmenter continuellement l'effizienz des moyens financiers utilisés (rapport coûts-performances) au niveau de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures ;
- b. avec sa stratégie des installations, l'entreprise garantit une utilisation durable et efficiente des ressources disponibles et optimise ainsi les coûts d'investissement et les coûts subséquents pour l'infrastructure ;
- c. le GI encourage l'innovation et la transformation numérique, dans le respect de la stratégie ERTMS, tout en optimisant continuellement ses processus ;
- d. le GI crée les bases et les conditions préalables à d'autres étapes d'automatisation et de numérisation dans la production ferroviaire en général ainsi que, par exemple, à l'introduction de l'attelage automatique numérique et à l'utilisation de *Wayside Intelligence* en vue de la simplification des processus dans le transport de marchandises ;
- e. l'entreprise cherche activement des formes de collaboration avec d'autres GI afin de s'assurer ou d'utiliser le savoir-faire nécessaire ou de mutualiser des achats, des activités opérationnelles ou d'autres projets ;
- f. conformément à l'art. 10, al. 3, OCF, la Confédération attend des GI qu'ils veillent à une exploitation efficiente 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 énergétiquement efficients ; les futurs projets doivent toujours viser à améliorer le rendement énergétique et à augmenter la part des énergies renouvelables ; dans le cas contraire, le GI peut mettre ses surfaces à disposition pour la production d'énergies renouvelables ;
- g. l'entreprise tient compte de la stratégie climatique, de la protection contre le bruit et de la Stratégie Biodiversité Suisse et atteste sa contribution au développement durable du point de vue écologique.

Art. 9 Garantie de la disponibilité, de la résilience et de la qualité du réseau

Tout en maintenant la rentabilité, l'entreprise garantit, de la manière indiquée ci-après, une grande capacité, disponibilité, résilience (y c. horaire stable et cybersécurité) et qualité du réseau et des installations de sorte que l'utilisation de l'ensemble du réseau ferré suisse puisse être optimisée :

- a. l'entreprise veille au respect et à l'amélioration de l'interopérabilité conformément aux exigences valables pour son infrastructure ; dans le cadre de ses programmes de renouvellement et d'aménagement, elle encourage l'interopérabilité avec les infrastructures d'autres GI en Suisse et à l'étranger et crée des conditions de transition optimales ;

- b. l'entreprise garantit une grande disponibilité des installations, la protection des infrastructures critiques et un trafic aussi stable que possible en tenant compte de la productivité et de l'efficacité dans l'exploitation et dans le maintien de la qualité des infrastructures ;
- c. la priorité de la gestion du trafic porte sur l'optimisation des chaînes de trajets (transport de voyageurs) et des chaînes de transport (transport de marchandises) ; lors de perturbations, le bon fonctionnement de l'exploitation prime la ponctualité des différents trains ;
- d. les adaptations architecturales de l'infrastructure concernant la mise en œuvre de la LHand seront réalisées comme prévu en utilisant « l'instruction de planification LHand » de l'OFT et en respectant le principe de la proportionnalité des mesures de remplacement doivent être définies et publiées pour les gares et arrêts qui ne peuvent pas être transformés de manière proportionnelle ; des mesures de transition doivent être définies et publiées pour les gares dont le délai légal d'adaptation (21 décembre 2023) n'a pas pu être respecté, mais pour lesquelles une transformation est néanmoins proportionnée ;
- e. les installations d'accès au chemin de fer présentent une qualité adéquate ;
- f. les ETF circulant régulièrement sur le réseau de l'entreprise ; les commanditaires du transport des voyageurs concessionnaire et la branche du transport de marchandise sont impliqués sans discrimination dans les processus de planification relatifs au dimensionnement des installations ; dans le cadre du processus de planification, il faut tenir compte aussi bien des résultats de l'examen des besoins du transport des voyageurs que du transport de marchandises ; Il en va de même pour la planification des intervalles destinés au maintien de la qualité des infrastructures, qui doit être effectuée à temps selon les conditions-cadre légales en vigueur et coordonnée avec les projets d'aménagement.

Art. 10 Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles

L'entreprise garantit un accès non discriminatoire à l'infrastructure et veille à assurer une attribution optimale des capacités de la manière suivante :

- a. l'entreprise fournit au service d'attribution des sillons les bases nécessaires à une attribution optimale des capacités ; [tronçons non interopérables : l'entreprise assure une attribution optimale des sillons à toute ETF intéressée ;]
- b. [Pour toutes les entreprises sauf WAB] l'entreprise publie sur Internet les paramètres techniques des installations d'infrastructure qui sont pertinents pour l'accès au réseau ainsi que les capacités garanties sur les différents tronçons conformément aux plans d'utilisation du réseau en vigueur.

Section 3 Standards

Art. 11 Standards à respecter

¹ L'entreprise construit et entretient son infrastructure conformément aux exigences légales et normes en vigueur. Si en raison de prescriptions d'ordre supérieur, la réalisation de projets entraîne une hausse considérable des coûts, il convient de se concerter suffisamment tôt avec

l'OFT et de présenter des alternatives selon l'art. 5, al. 2, OCF. En outre, les règles ci-après s'appliquent de manière générale.

² 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 voyageurs, 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 la stratégie des tronçons (art. 7, al. 1, let. d). Si ces standards sont onéreux ou s'il n'est pas vraisemblable que l'installation peut 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.

³ La biodiversité est prise en compte dans le cadre du renouvellement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire dans le sens du Plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse (PA SBS) adopté par le Conseil fédéral le 6 septembre 2017. Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures correspondantes, les entreprises se conforment entre autres au guide de l'OFT pour l'établissement de rapports dans le domaine de la biodiversité.

⁴ [Chemins de fer à voie normale et tronçons interopérables conformément à l'OCF] 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.

⁵ [Seulement pour AVA, WSB, RBS et FB] Le réseau de l'entreprise est équipé de ZSL-90. Son adaptation en vue d'une poursuite de l'exploitation suit les prescriptions spécifiques de l'OFT en collaboration avec Aargau Verkehr AG AVA, Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) et Forchbahn (FB).

⁶ [Chemins de fer à voie métrique sauf BLT, FB, RBS (tronçon Berne–Gümligen–Worb)] L'entreprise veille à ce que les certificats attestant de la sécurité structurale des nouveaux ouvrages d'art et des nouvelles composantes d'ouvrages d'art sur son réseau soient établis en respectant les coefficients suivants relatifs à la classification des modèles de charges normalisés : modèles de charge 4 et 7, $\alpha = 1,0$, cas de charge 5 et 6, $\alpha = 1,13$.

⁷ [Chemins de fer à voie métrique] Lors du perfectionnement 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'UTP 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). Les véhicules de service nouvellement acquis disposent de freins à air comprimé (5 bar) ainsi que d'attelages semi-automatiques (620 à 650 mm au-dessus du niveau supérieur du rail) et les véhicules de services déjà existant doivent être adaptés dans la mesure du possible.

⁸ [BLT (réseau de trams), FB] Lors du perfectionnement de son réseau à voie métrique, l'entreprise veille à permettre l'utilisation de profils de roue C et à choisir un profil d'espace libre C conforme à l'art. 18 DE-OCF.

⁹ [Voie normale] La division CFF Infrastructure garantit l'exploitation du réseau de tronçons avec l'ETCS Level 1 Limited Supervision ou Level 2. Elle assure la conservation du savoir-faire nécessaire à cet effet et répond de la coordination, sur les plans techniques et de l'exploitation, entre les GI et les ETF. [et/ou pour les chemins de fer à voie étroite ou non

interopérables] Les projets relatifs au contrôle de la marche des trains présentés à l'OFT conformément à son courrier du 1^{er} juillet 2013 concernant le standard national en matière de contrôle de la marche des trains sont réalisés ou en cours de réalisation, en tenant compte 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.

¹⁰ [Uniquement CFF] La division CFF Infrastructure exploite et développe le réseau de radio ferroviaire suisse (GSM-R et/ou FRMCS). [...] En sa qualité de gestionnaire du système radio ferroviaire, elle assure l'interopérabilité avec les autres chemins de fer suisses et étrangers, elle contrôle et acquiert les terminaux de radio ferroviaire et les rend accessibles aux autres GI de manière non discriminatoire. Elle planifie en temps utile l'introduction de la génération suivante de GSM-R et la coordonne avec l'OFT.

¹¹ Le respect de la législation sur l'environnement est vérifié lors du renouvellement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et les mesures nécessaires à la protection de l'environnement sont mises en œuvre (par ex. mesures de protection de l'eau ou contre le bruit de construction).

¹² [Uniquement CFF] Les CFF mettent le TMS à la disposition de tous les GI qui souhaitent l'utiliser et assurent leur participation ainsi que la conception et l'exploitation non discriminatoires du TMS. Ce faisant, les CFF maintiennent les obstacles à l'entrée sur le marché aussi bas que possible, en particulier pour les petits GI (par ex. par des offres de prestations modulaires). Ils veillent à ce que les systèmes TMS puissent être détachés le plus facilement possible de leur infrastructure si nécessaire. Dans le cadre du rapport annuel, ils donnent un aperçu des décisions prises par le *clusterboard* (y c. indication sur les décisions prises par consensus) et indiquent l'état d'avancement ainsi que les éventuelles difficultés et divergences avec les GI participants et les ETF.

[Pour les GI participant au TMS] Les GI participant au TMS concluent une convention d'utilisation avec les CFF et s'impliquent activement dans le développement. Dans le cadre du rapport annuel, ils indiquent à l'OFT si, de leur point de vue, l'égalité de traitement a été garantie dans le TMS.

Section 4 Description des prestations à fournir

Art. 12 Infrastructure à exploiter

¹ 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 OCPF. [Complément pour BLSN : y compris la conduite de l'exploitation dans la vallée de l'Aar et le Haut-Valais conformément au contrat avec les CFF]. [Complément uniquement pour SZU, TPC, MVR, WAB, BOB] Sont exceptés les tronçons ci-après sans fonction de desserte conformément à l'art. 49, al. 3, LCdF : l'entreprise garantit que le financement de l'exploitation et de l'entretien de ces tronçons est assuré d'une autre manière. Les montants forfaitaires doivent être approuvés par l'OFT.]

² 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.

³ L'entreprise reçoit les installations destinées au transport de marchandises conformément aux répertoires de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises et conformément à leur fonction et à leur capacité. Elle prévoit le perfectionnement de ces installations en tenant compte des intérêts des utilisateurs, des cantons et des communes. Il faut porter une attention particulière à l'accès commercial aux chemins de fer pour les transporteurs. Une fermeture ou une adaptation de la capacité ou de la fonctionnalité n'est possible qu'après concertation avec l'OFT et à condition qu'elle corresponde à la conception relative au transport ferroviaire de marchandises conformément à l'art. 3 LTM.

⁴ Si des projets du maintien de la qualité des infrastructures ou d'autres mesures de l'entreprise modifient les possibilités d'utilisation de l'infrastructure, l'entreprise évalue sa compatibilité avec des trafics existants ou prévus et notamment avec des futurs projets d'offres (étapes d'aménagement du PRODES). Elle soumet son évaluation pour vérification à l'OFT. Par modification des possibilités d'utilisation, on entend notamment la suppression de croisements et de diagonales d'échanges, la réduction de la longueur utile des quais, de la longueur d'évitement ou de la longueur utile des croisements, des voies à quai disponibles, des voies de réception et de formation, du poids admis par essieu et par longueur de train, du profil d'espace libre, du distancement des trains, des capacités de garage et du prolongement des parcours de correspondance.

⁵ L'entreprise s'engage à communiquer à l'OFT les cessions à titre gratuit, les changements importants de propriétaire de tout type d'installation, notamment des installations construites ou acquises à l'aide de fonds d'investissement des pouvoirs publics. Les produits issus de la vente des installations sont affectés aux investissements du GI dans le renouvellement de l'infrastructure. En cas de changement d'affectation ou de vente d'un objet en rapport avec des aides financières conformément à l'art. 51b LCdF, l'art. 29 LSu est applicable.

⁶ Les modifications du besoin de terrain doivent être examinées dans l'optique d'une future exploitation ferroviaire. Toute vente de terrain ou redevance du droit de superficie dans le secteur Infrastructure est soumise à l'autorisation de l'OFT. Généralement, l'OFT communique le résultat de cet examen à l'entreprise dans un délai de 30 jours ouvrables après avoir reçu la totalité des documents. Les litiges sont réglés selon l'art. 51a LCdF.

⁷ [Tous les GI] 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.

⁸ [uniquement CFF] La commande comprend les gares de triage conformément à l'art. 5 OARF-OFT et à l'annexe 5 de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises. Une éventuelle vérification du nombre de gares de triage nécessaires et de leur agencement est effectuée selon les processus fixés dans la conception relative au transport ferroviaire de marchandises.

Art. 13 Étendue des prestations commandées

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 ou 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;
- 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 d'installations de transbordement 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[seulement RhB] (à l'exception de RhB) ;
- k. primes d'assurance des dommages causés par les forces naturelles, hormis les assurances cantonales obligatoires des bâtiments.

Art. 14 Tâches systémiques (tâches d'ordre supérieur)

Sans objet, traité à l'art. 4, al. 5.

Section 5 Cadre financier

Art. 15 Subventions

¹ La Confédération alloue à l'entreprise, pour les années 2025 à 2028, les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement définies à l'art. 17, al. 1, qui correspondent à l'état de la planification au moment de la signature de la présente convention. Les GI mettent à jour en permanence le besoin de fonds effectif dans la WDI en tenant compte des prescriptions définies aux art. 16, 18 et 27. Ce sont toujours les indications valables et acceptées par l'OFT qui figurent dans la WDI qui sont déterminantes pour fixer le cadre financier valable pour la durée d'application de la présente convention.

² Conformément à l'art. 25 OCPF, l'entreprise indique jusqu'à la fin novembre dans la WDI la répartition de la contribution d'investissement entre les indemnités d'amortissement et les prêts. Ce faisant, elle tient compte des 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 [CINA]), déduction faite des contributions à fonds-perdus de tiers comptabilisées dans les CINA et d'autres produits de liquidation, y compris la TVA due au titre de ces indemnités. L'OFT confirme alors les fonds versés et la position du prêt par courrier d'ici fin janvier de l'année suivante. Le courrier de l'OFT doit être confirmé par les GI. L'indemnité d'amortissement doit être comptabilisée sans incidence sur le bénéfice/déficit en se basant sur les coûts effectivement survenus. Les corrections au niveau des prêts doivent être comptabilisées dans l'exercice suivant.

Art. 16 Affectation des fonds d'investissement disponibles

¹ Les contributions d'investissement sont fondées sur une offre acceptée dans la WDI comportant les données financières et les délais figurant dans le plan des investissements de l'entreprise. Il est supposé dans ce cadre que l'entreprise respecte les normes et règles en vigueur pour les subventions et qu'elle dispose, lorsque cela s'avère nécessaire, d'une autorisation de construire entrée en force. [Variante] Les projets ci-après, qui n'ont pas encore fait l'objet d'un projet de mise à l'enquête approuvé, sont soumis à la réserve de l'approbation par l'OFT préalablement à leur réalisation et de la disponibilité des fonds nécessaires. Ces projets doivent être considérés comme étant optionnels (liste des projets optionnels).

² La liste des projets, acceptée dans la WDI, de la planification à moyen terme des investissements est contraignante. Le plan des investissements doit être actualisé au moins annuellement. Les adaptations sur la liste des projets et des priorités ainsi que l'anticipation du début des travaux conformément à l'art. 26, al. 3, LSu, requièrent l'approbation électronique de l'OFT dans la WDI. 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.

³ 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 même lorsque les prescriptions de la protection des monuments sont appliquées.

⁴ [pour les entreprises concernées avec 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 dans la WDI avec, le cas échéant, un avenant à la présente convention.

⁵ Les fonds destinés aux innovations ne peuvent être utilisés que dans la mesure où ils ont été libérés par l'OFT.

⁶ [pour les entreprises concernées] La Confédération et l'entreprise ont convenu de la réalisation des investissements d'extension suivants selon l'ancien droit avec un besoin de fonds de xxx millions de francs au total, issu du plafond de dépenses pour les années 2025 à 2028: (liste des projets).

Art. 17 Cadre financier pour l'infrastructure de l'entreprise

¹ La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur l'offre reçue par l'OFT en date du [JJ.MM.AAAA] dans la WDI.

CP 25–28 XXX SA (en CHF)

CP xxx 25-28	2025	2026	2027	2028	Total
Indemnités d'exploitation CP					-
Contributions d'investissement CP					-
Ressources CP	-			-	-
Options CP					-
Total XXX SA	-			-	-

² Le renchérissement est compris dans les contributions mentionnées ci-dessus et ne doit pas être attesté séparément. Les indemnités d'exploitation visées à l'art. 15, 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.

Art. 18 Versement des contributions

¹ Les contributions fixées dans la présente convention selon l'art. 51*b* LCdF sont versées mensuellement sur la base du plan des liquidités établi périodiquement (plan de versement dans la WDI). Le versement se fait sous réserve de l'arrêté fédéral annuel sur le prélèvement du Fonds d'infrastructure.

² L'entreprise est responsable de l'actualisation continue de son plan des liquidités (plan de versement) dans la WDI.

³ 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, l'entreprise doit également redéfinir le plan de versement des contributions d'investissement restantes dans la WDI. L'OFT peut exiger un remboursement en cas de fonds plus élevés sur le compte d'investissement. Il est possible de renoncer à un remboursement lorsque l'entreprise atteste de circonstances particulières (par ex. une part élevée en ouvrages d'art), lesquelles justifient des fonds plus élevés sur le compte d'investissement.

⁴ L'entreprise peut demander un paiement anticipé des contributions à condition qu'elle puisse attester que ses obligations de payer dépassent les liquidités disponibles. Dans ce cas, l'entreprise doit également redéfinir le plan de versement des contributions d'investissement restantes dans la WDI.

Section 6 Gestion des fonds

Art. 19 Gestion des fonds d'investissements

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 séparé (compte d'investissement). [ou ajouter ici toute autre solution praticable]. 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. 20 Contributions de tiers

¹ 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 dans le cadre de l'établissement du rapport annuel sur la CP. Dans son rapport annuel 2025, l'entreprise présente à l'OFT un concept actualisé expliquant dans quels cas et sur quelle base juridique des contributions de tiers ou d'autres sources sont exigées.

² Les projets auxquels des tiers participent financièrement selon l'art. 58b LCdF 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 avec l'OFT et le ou les tiers.

Art. 21 Emploi des fonds

¹ 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.

² 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, ces fonds ne doivent pas générer de coûts non couverts, conformément à l'art. 15, al. 2, OITRV. Il y a lieu de présenter dans la WDI, conjointement avec les rapports annuels, l'attestation de la rentabilité des installations selon l'art. 62, al. 2, LCdF et des composants d'installations non nécessaires à l'exploitation en cas d'utilisation mixte, 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. 22 Mises au concours et adjudications

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

² [Variante 1] La Confédération étant actionnaire majoritaire de la [SA XXX], la procédure de mise au concours est en principe régie par la LMP, ainsi que par la procédure juridique prévue dans ce cadre et la possibilité de faire appel aux instances fédérales de recours (tribunal administratif fédéral, tribunal fédéral). [Variante 2, év. droit cantonal] La Confédération n'étant pas actionnaire majoritaire de l'entreprise, la procédure de mise au concours est en principe et sous réserve de l'art. 5 LMP régie par l'AIMP.

Section 7 Suivi

Art. 23 Établissement de rapports

¹ L'entreprise informe l'OFT du degré de réalisation des objectifs et de l'avancement des projets. L'étendue de l'établissement de rapport sur les projets se base sur les exigences du SB-CCP. Le GI informe notamment l'OFT dans les meilleurs délais des écarts importants que subissent les projets selon le SB-CCP. L'entreprise informe les cantons concernés des thèmes liés à la présente convention en principe dans le cadre de la coordination entre les secteurs Infrastructure et Transport. Outre des discussions régulières, l'établissement de rapport se fait via la WDI et comporte :

- a. des rapports intermédiaires semestriels pour les projets de la catégorie de risque A, y compris une actualisation du plan d'investissement ;
- b. des annonces en cours d'année au sujet d'adaptations soumises à autorisation du plan d'investissement (changements de programme) ;
- c. un rapport annuel sur la CP au 31 décembre, livré au plus tard le 30 avril de l'année suivante, et qui comprend notamment :
 1. la transmission des données ;

2. le rapport de gestion (y c. le rapport financier s'il est établi séparément) définitif ou en cours d'élaboration ou contrôlé par le service de révision ;
3. les rapports relatifs aux projets de la catégorie de risque A ;
4. le rapport sur l'état du réseau selon la dernière RTE 29900 ;
5. les attestations de la rentabilité selon l'art. 21, al. 2, de la présente convention ;
6. un rapport synthétique portant sur la mise en œuvre de la présente CP contenant des informations sur :
 - i. les principales conclusions tirées des données transmises, y compris les justifications des écarts par rapport à la dernière planification dans les postes de la comptabilité analytique et les justifications des écarts par rapport à la dernière planification dans les investissements avec commentaire sur l'état de la mise en œuvre de la LHand ;
 - ii. la réalisation des objectifs et les raisons expliquant des écarts par rapport à la valeur-cible des indices, les mesures et correctifs appliqués ou devant l'être ; principales circonstances expliquant les écarts entre les années au niveau des statistiques ;
 - iii. transition du solde de financement vers le compte bancaire d'investissement ;
 - iv. récapitulatif des éventuelles ventes (terrains et installations) ou déclaration négative ;
 - v. récapitulatif des renouvellements anticipés ;
 - vi. [uniquement entreprises concernées] la réalisation des tâches systémiques ;
 - vii. [uniquement entreprises concernées] la mise en œuvre de la stratégie ERTMS
- d. [Autres chemins de fer] tous les deux ans, un rapport sur les mesures prises en matière de conservation et d'aide à la biodiversité selon le Guide « Berichterstattung Biodiversität gemäss Leistungsvereinbarungen 2025 – 2028 » publié ;
- e. des informations tous les quatre ans (vraisemblablement en 2026) pour le rapport du Conseil fédéral au Parlement portant sur la sollicitation et le taux d'utilisation de l'infrastructure conformément à l'art. 5, al. 2, LFIF.

² 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.

³ Les variations significatives par rapport à la réalisation des objectifs ou à l'avancement des projets doivent être documentées avec indication de leurs causes et des mesures de compensation et signalées au plus vite à l'OFT dans la WDI. L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) ne signifie pas que cette évolution sera acceptée par l'OFT. Si celui-ci constate que les crédits ne peuvent pas être respectés et s'il considère les mesures prises comme insuffisantes, il prend contact avec l'entreprise et engage les mesures nécessaires.

⁴ L'OFT informe l'entreprise du résultat de l'examen des rapports annuels.

⁵ L'entreprise publie, au plus tard le 30 avril de l'année suivante, le rapport sur l'état du réseau conformément au règlement applicable RTE 29900, état au 31 décembre.

Art. 24 Obligation d'annoncer

En cas de soupçons fondés d'actes délictueux, l'OFT doit être immédiatement et pleinement mis au courant. L'obligation d'annoncer s'étend également aux sous-contractants et aux autres entreprises fournissant des prestations (par ex. sociétés holding).

Art. 25 Documents à conserver

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

Art. 26 Présentation des comptes

L'imputation de toutes les contributions se fonde sur l'OCEC. Par sa signature, l'entreprise atteste que l'offre correspond aux bases de la présentation des comptes.

Section 8 Annexes, entrée en vigueur et durée de validité**Art. 27 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. 28 Saisies et annexes selon la WDI

- a. Les saisies et les annexes dans la WDI font partie intégrante de la présente convention.

Art. 29 Durée de validité

La présente convention est valable durant les années 2025 à 2028. 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

.....
Martin von Känel
Chef de la division Financement

3003 Berne, le

[entreprise]

.....
[Prénom/Nom]
Président/e du Conseil d'administration

.....
[Prénom/Nom]
Directeur/trice

[Lieu, le JJ/MM/AAAA,]