



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 TMR Transports de Martigny et Régions SA (TMR SA)

conviennent:

**Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et le
gestionnaire d'infrastructure TMR SA pour les années 2021–2024**

Préambule:

¹ La présente convention sur les prestations fixe pour les années 2021 à 2024 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 TMR SA, ci-après « entreprise ».

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 2021 à 2024.

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, R-LGV 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 la voie étroite, 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

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 2021 à 2024.

² L'offre de prestations se base sur l'offre contraignante et dûment signée de l'entreprise, transmise via l'interface électronique Web(-Interface) Données Infrastructure (WDI) et acceptée par l'OFT le 10.12.2020 conformément à l'art. 27 OCPF.

³ 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 21 juin 2019 sur les marchés publics (LMP; RS 172.056.1);
- i. l'ordonnance du 12 février 2020 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

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 2021 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. 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 de la sous-station 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. La caisse de pension de l'entreprise fait état d'un taux de couverture de 113 % au 31.12.2019.
2. 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. En raison de ces aides, les gestionnaires d'infrastructure 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 2021 à 2024, 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 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 prépondérant 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 Les tâches systémiques qui sont encouragées par la Confédération via une convention supplémentaire ne peuvent pas être financées par des moyens supplémentaires accordés par la présente convention.

⁶ L'art. 12 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 cible l'adaptation du niveau de sécurité de ses installations aux développements des règles et normes techniques et sécuritaires en vigueur dans le domaine ferroviaire et fixe les priorités de manière à ce 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 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

¹ 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:

- a. en appliquant sa stratégie de maintien de la qualité des infrastructures, basée sur les cycles de vie des produits, l'entreprise vise à atteindre une durée d'utilisation économiquement optimale des installations;
- b. l'entreprise applique sa stratégie de maintien de la qualité des infrastructures de manière à ce que l'état souhaité du réseau puisse être atteint et maintenu à long terme;

- c. 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.

² Le respect de la stratégie du maintien de la qualité des infrastructures, à savoir la viabilité de l'investissement, est évaluée et documentée par l'entreprise pour chaque projet.

Art. 8 Haute productivité et efficacité

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

- a. l'entreprise applique sa stratégie des installations de manière à ce qu'elle augmente continuellement l'efficacité 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 efficace des ressources disponibles et optimise ainsi les coûts d'investissement et les coûts subséquents pour l'infrastructure;
- c. l'entreprise cherche activement des formes de collaboration avec d'autres gestionnaires d'infrastructure (GI) afin de s'assurer ou d'utiliser le savoir-faire nécessaire ou de mutualiser des achats, des activités opérationnelles ou d'autres projets;
- d. 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 futurs projets doivent toujours viser à améliorer le degré d'efficacité et à augmenter la part des énergies renouvelables.

Art. 9 Garantie de la disponibilité 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 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 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; afin d'améliorer la réactivité et de réduire les temps d'intervention, elle travaille étroitement avec les ETF et crée des possibilités non-discriminatoires pour échanger du personnel;
- c. la priorité de la gestion du trafic porte sur l'optimisation de la chaîne de transport; lors de perturbations, le bon fonctionnement de l'exploitation prime la ponctualité des différents trains; par analogie, le trafic marchandise est traité de la même manière;
- d. le délai de mise en œuvre de la LHand au sujet des adaptations architecturales de l'infrastructure (d'ici à la fin de 2023) sera tenu en utilisant « l'instruction de planification LHand » de l'OFT et en respectant le principe de la proportionnalité;
- 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 trafic voyageurs concessionnaire et la branche du trafic 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.

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. pour la voie normale, l'entreprise fournit au service d'attribution des sillons les bases nécessaires à une attribution optimale des capacités; pour la voie métrique, l'entreprise assure une attribution optimale des sillons à toute ETF intéressée;
- b. 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 de souveraineté, la réalisation de projets entraîne une hausse considérable des coûts, une concertation préalable avec l'OFT doit être effectuée et des alternatives doivent être présentées selon l'art. 5, al. 2, OCF. En outre, les règles suivantes 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 pour la voie normale et 120 m pour la voie métrique. Les croisements actuels sont conçus en vue d'une longueur de 220 m pour la voie normale et de 100 m pour

la voie métrique. 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 la stratégie des tronçons (art. 7, al. 1, let. d). L'entreprise présentera d'ici au 1.10.2021 un tableau minimal pour sa stratégie des tronçons. Dans sa stratégie des tronçons, les longueurs de quais sont adaptées aux besoins de RegionAlps pour la voie normale et de SNCF pour la voie étroite. Si ces standards sont onéreux et 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. Conformément au PA SBS, les espaces en voie d'extinction doivent être aidés et conservés par des mesures adaptées. Au moins 20 % des bandes de verdure des aires ferroviaires doivent, à moyen terme, être proche de l'état naturel et entretenues dans ce sens. Des zones sensibles de biodiversité doivent être conservées, créées et mises en réseau au niveau régional. Des mesures appropriées de contrôle et de lutte contre des espèces invasives sont mises en œuvre sur les bandes vertes. L'utilisation de produits phytosanitaires est minimisée et des alternatives sans risque sont privilégiées. L'éclairage des installations est optimisé afin de déranger le moins possibles les personnes et la nature ainsi que de promouvoir l'obscurité nocturne. Les structures porteuses des lignes de transport ainsi que les installations des lignes de contact doivent être aménagées de manière à ce que les oiseaux n'y subissent pas de défaut à la terre ou de court-circuit. La directive de l'OFT « Protection des oiseaux sur les installations de la ligne de contact » s'applique.

⁴ Pour la voie normale, 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. En cas de modification des conditions-cadre, ils font l'objet d'une vérification et, le cas échéant, d'adaptations.

⁵ Pour la voie normale, l'entreprise doit présenter à l'OFT l'état actuel de son réseau concernant la longueur minimum des tronçons d'annonce de voie libre (où est-ce que les directives STI ne sont pas respectées?) et une planification avec les délais des corrections des tronçons non-conformes.

⁶ Pour la voie métrique, 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 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'UTP et à choisir un profil d'espace libre A 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 Pour la voie normale, la division CFF Infrastructure garantit l'exploitation du réseau de tronçons avec l'ETCS Level 1 Limited Supervision ou Level 2 dans le cadre du courrier « ETCS / GSM-R: point de la situation », que l'OFT a adressé au secteur ferroviaire le 4 février 2019. 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. Pour la voie métrique, 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. Dans la situation actuelle et suite à son analyse de risque, les TMR appliquent le standard du contrôle ponctuel de la marche des trains ZSI 90.

⁹ 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).

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.

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 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. 51b LCdF, l'art. 29 LSu est applicable.

⁴ Les modifications du besoin de terrain doivent être examinées dans l'optique d'une future exploitation ferroviaire. Les ventes de terrains du secteur Infrastructure sont soumises 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.

⁵ 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 (insérer référence/mentionner dans les bases légales). 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.

⁶ 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, 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.

⁷ 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. 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 conformément à l'art. 14, 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;
- 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)

L'OFT commande auprès des GI ci-après 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. conformément aux contrats conclus entre l'OFT et les CFF, la division CFF Infrastructure fournit les prestations suivantes:
 1. elle collecte et publie les données des informations des clients des transports publics ainsi que les données en vue de la mise en réseau des offres de transports (données de l'horaire théoriques, prévisionnelles et effectives). Pour les années 2021 à 2024, cela comprend également, pour une période limitée, des tâches visant une amélioration progressive de la combinaison des transports publics à d'autres offres de mobilité;
 2. elle fournit les prestations de gestionnaire du système ETCS pour le réseau à voie normale;
 3. elle fournit les prestations de gestionnaire du système GSM-R pour l'ensemble du réseau ferroviaire suisse;
 4. elle accomplit les tâches d'ordre supérieur du domaine de la STI TAF/TAP;
 5. elle construit, exploite et entretient les sous-stations et les groupes convertisseurs de fréquences nécessaires à l'alimentation en courant de traction du réseau ferroviaire 16.7 Hz ainsi que le système de conduite du courant de traction et le système de mesure de l'énergie.
- b. Conformément au contrat du 28 novembre 2014 conclu entre l'OFT et le RhB, ce dernier 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.

Section 5 Cadre financier

Art. 15 Subventions

¹ La Confédération alloue à l'entreprise, pour les années 2021 à 2024, 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 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 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 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 [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. En fonction de cela, la répartition par l'OFT des contributions d'investissement en indemnités d'amortissement et en prêts est communiquée 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 les résultats / les pertes 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 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. Aucun projet en option n'est prévu avant 2025.

² La liste des projets, acceptée dans 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 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 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.

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

¹ La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur l'offre du 10.12.2020 acceptée par l'OFT dans WDI.

CP 21–24 TMR SA (en francs)

CP TMR 21-24	2021	2022	2023	2024	Total
Indemnités d'exploitation CP	3'560'000	3'655'000	3'780'000	3'865'000	14'860'000
Contributions d'investissement CP	21'073'080	22'603'460	23'823'645	14'232'009	81'732'194
Ressources CP	24'633'080	26'258'460	27'603'645	18'097'009	96'592'194
Options CP	-	-	-	-	-
Total TMR SA	24'633'080	26'258'460	27'603'645	18'097'009	96'592'194

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 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 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 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 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). 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.

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. L'entreprise présente à l'OFT, d'ici à la fin de 2020, un concept à jour 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. 58*b* 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, les fonds sont rémunérés conformément à l'art. 15, al. 2, OITRV. Il y a lieu de présenter dans WDI, conjointement avec les rapports annuels, 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. 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 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 de la norme de l'UTP. Le rapport précise notamment dans quelle mesure l'entreprise remplit les conditions minimales relatives au contrôle des investissements selon le standard commun à la branche. 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 WDI et comporte:

- a. des rapports intermédiaires semestriels pour les projets de la catégorie de risque A;
- 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 définitif ou en cours d'élaboration (y compris le rapport financier s'il est établi séparément);
 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;
 - ii. la réalisation des objectifs et les raisons expliquant un écart par rapport à la valeur-cible, les mesures et correctifs appliqués ou devant l'être;

iii. les mesures prises selon le PA SBS pour la conservation et l'aide à la biodiversité (notamment la rénovation des mâts de moyenne tension).

d. des informations tous les quatre ans (vraisemblablement en 2023) 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 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.

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

¹ 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.

² Les conséquences de COVID-19 sur les indemnités d'exploitation 2021–2024 ne sont pas encore prises en compte dans la présente convention.

Art. 28 Annexes

Les documents annexés dans WDI tout comme les annexes suivantes font partie intégrante de la présente convention:

- a. Le plan à moyen terme du 9.12.2020, dûment signé (annexe 1 et en pièce jointe dans WDI);
- b. La déclaration relative au plan à moyen terme du 4.12.2020 - respect droit des subventions (annexe 2 et en pièce jointe dans WDI).

Art. 29 Durée de validité

La présente convention est valable durant les années 2021 à 2024. 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

.....
Dr. Peter Füglistaler
Directeur

.....
Pierre-André Meyrat
Directeur suppléant

3003 Berne, le

TMR Transports de Martigny et Régions SA

.....
Jean-François Lattion
Président du Conseil d'administration

.....
Martin von Känel
Directeur général

1920 Martigny, le