Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Convention sur les prestations

En vertu de l'art. 51, al. 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins (LCdF ; RS *742.101*),

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

et

le gestionnaire d'infrastructure, Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS SA)

concluent une

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et le gestionnaire d'infrastructure TRAVYS 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), ci-après « commanditaire » et le gestionnaire d'infrastructure TRAVYS 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 efficientes dans un cadre fiable.

[3] Par la présente convention, la Confédération commande les prestations nécessaires à l'exploitation, au maintien de la qualité des infrastructures (maintenance) et au perfectionnement de l'infrastructure. 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 la maintenance 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] 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 2025 à 2028.

[2] L'offre de prestations se base sur l'offre v1 du 07.04.2025, contraignante et dûment signée par l'entreprise conformément à l'art. 27 OCPF, reçue via l'interface électronique Web(-Interface) Données Infrastructure (WDI).

[3] Si certaines dispositions de la présente convention contredisent le contenu de l'offre selon l'al. 2, elles priment 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 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 relative à l'ordonnance 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 7 octobre 2005 sur les finances (LFC ; RS *611.0*) ;
i. la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM ; RS *742.41*, FF **2015** 6665) ;
j. l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM ; RS *742.411*) ;
k. la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics (LMP ; RS *172.056.1*) ;
l. l'ordonnance du 12 février 2020 sur les marchés publics (OMP ; RS *172.056.11*) ;
m. l'accord intercantonal du 25 novembre 1994/15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP) ;
n. la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS *151.3*) ;
o. l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; RS *151.34*) ;
p. 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*) ;
q. l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF ; RS *742.141.1*) ;
r. la loi fédérale du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (LGéo ; RS *510.62*) ;
s. l'ordonnance du 21 mai 2008 sur la géoinformation (OGéo ; RS *510.620*) ;
t. l'ordonnance du 13 mai 2020 sur le service d'attribution des sillons (OServAS ; RS *742.123*) ;
u. l'ordonnance du 17 août 2011 sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (OOST ; RS *745.21*).

Les autres règlementations applicables sont notamment :

a. le standard de la branche du 31 mai 2024 Direction financière et contrôle de gestion de la convention de prestations (SB-CCP) de l'Union des transports publics (UTP), (2ème édition);
b. le règlement technique ferroviaire 29900 du 4 avril 2018, y c. les adaptations du 8 novembre 2018 (R RTE 29900, UTP) ;
c. Les actes et documents publiés sur le site Web de l'OFT, notamment :
    1. Ordonnance de l'OFT du 17 mai 2024 sur les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) ;
    2. Instruction de planification LHand de l'OFT du 1er septembre 2020 ;
    3. Conception du 20 décembre 2017 pour le fret ferroviaire et les répertoires ad hoc des installations du fret ferroviaires du 2 décembre 2020.

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 1er 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 du chargement des automobiles selon les dispositions correspondantes des concessions ;
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. La caisse de pensions de l'entreprise fait état d'un taux de couverture de 103.3% au 31 décembre 2023.
   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 si la réparation desdits dommages dépasse les moyens financiers 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 obligatoires d'assurances publiques (par ex. assurances cantonales des bâtiments) sont prises en compte lors du calcul du montant de l'aide financière.

Art. 4 Délimitation 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 la maintenance 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. 48*f* 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. 35*a* 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] À l'exception des coûts qu'elles génèrent pour l'entreprise, les tâches systémiques qui sont encouragées et commandées par la Confédération au moyen d'un contrat séparé ne peuvent pas être financées par des moyens supplémentaires issus 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 efficience, 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 de chiffres-clés. Pour mesurer la réalisation des objectifs, il faut établir des rapports conformément à l'art. 22.

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 pilote l'affectation du personnel et les compétences. Elle fixe les priorités de manière que la sécurité soit garantie tout en tenant compte des risques économiques et financiers tolérables ainsi que de tous les risques liés à l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire. Cela signifie notamment qu'elle garantit :

a. 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. la sécurité sur les quais et aux accès qui y mènent ;
c. la sécurité du personnel, en particulier dans le domaine de chantiers de construction ;
d. la protection contre les accès illicites aux installations et systèmes nécessaires à l'exploitation (cybersécurité) ;
e. la compétence professionnelle nécessaire au maintien de la sécurité au niveau de la construction et de l'exploitation des installations ainsi que de l'exécution de l'exploitation ferroviaire et de son perfectionnement ;

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 maintenance ciblée et appropriée. L'accent est mis sur les objectifs suivants :

a. En appliquant sa stratégie de maintenance, basée sur l'état du réseau et 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 maintenance de manière que l'état souhaité du réseau puisse être atteint et maintenu à long terme.
c. L'entreprise évalue et documente pour chaque projet le respect de la stratégie de maintenance, notamment la durabilité de l'investissement. Pour les investissements

selon de l'art. 20, al. 2, let. a, elle évalue et documente le respect de la stratégie de la Confédération en matière de culture du bâti.

d. La planification de la maintenance et du perfectionnement de l'infrastructure est coordonnée avec l'ensemble du système ferroviaire. Sous la forme de conceptions de réseaux partiels et de lignes, il y a lieu d'aligner coordonner le renouvellement des systèmes à numériser et à centraliser, tels que les installations de sécurité, sur les étapes d'aménagement de manière à obtenir une mise au net du paysage des systèmes et une réduction des interfaces.

e. En se basant sur sa stratégie de maintenance, l'entreprise garantit une grande sécurité de planification des besoins en investissements et actualise continuellement la planification.

f. L'entreprise coordonne systématiquement la maintenance et les aménagements avec la planification de l'offre et procède à d'éventuelles adaptions conceptuelles ou stratégiques en concertation et coordination avec l'OFT. Outre la stratégie d'utilisation du réseau, l'entreprise doit établir en plus, pour chaque tronçon une conception 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;
   - contient les fonctionnalités et capacités des installations qui figurent dans la conception pour le fret ferroviaire et tient compte des exigences de l'automatisation du fret ferroviaire.

Art. 8 Efficience et durabilité

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

a. L'entreprise applique sa stratégie relative aux installations de manière à augmenter continuellement l'efficience des moyens financiers utilisés (rapport coûts-performances) au niveau de l'exploitation et de la maintenance.

b. Avec sa stratégie relative aux 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. L'entreprise encourage l'innovation et la transition numérique et optimise continuellement ses processus en respectant la stratégie ERTMS.

d. L'entreprise crée les bases et les conditions pour d'autres étapes d'automatisation et de numérisation dans la production ferroviaire en général ainsi que, par exemple, pour l'introduction de l'attelage automatique numérique et l'utilisation de *Wayside Intelligence*, notamment afin de simplifier les 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 de l'entreprise qu'elle veille à une exploitation efficiente sur le plan énergétique, notamment qu'elle réduise les pertes d'énergie de l'infrastructure, qu'elle augmente le rendement énergétique des bâtiments et qu'elle utilise des véhicules efficients en termes d'énergie ; les futurs projets doivent toujours viser à améliorer le degré d'efficacité et à augmenter la part des énergies renouvelables (par ex. en installant des panneaux photovoltaïques). Le cas échéant, l'entreprise peut mettre ses surfaces à disposition de tiers pour la production d'énergie renouvelable.

g. L'entreprise tient compte au mieux de la stratégie climatique, de la protection contre le bruit ainsi que de la stratégie Biodiversité Suisse et prouve sa contribution au développement durable de l'environnement.

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. exploitation stable du réseau 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'efficience dans l'exploitation et dans la maintenance.
c. La priorité de la gestion du trafic porte sur l'optimisation des chaînes de transport ; lors de perturbations, le bon fonctionnement de l'exploitation prime la ponctualité des différents trains.
d. Les adaptations architecturales de l'infrastructure en vue de la mise en œuvre de la LHand sont réalisées comme prévu en appliquant l'instruction de planification LHand de l'OFT et en respectant le principe de la proportionnalité. Pour les gares et les arrêts où une transformation respectant ce principe n'est pas possible, il convient de définir et de publier des solutions de remplacement. Pour les gares, où il n'a pas été possible de respecter le délai légal d'adaptation (21 décembre 2023), mais où une transformation est proportionnée, il convient de définir et de publier des mesures de transition.
e. Les installations d'accès au chemin de fer présentent une qualité adéquate.
f. Les ETF utilisant régulièrement le réseau de l'entreprise, les commanditaires du transport de voyageurs concessionnaire et la branche du transport de marchandises 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 à la maintenance, qui doit être effectuée en temps utile, conformément au cadre légal 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. L'entreprise assure une attribution optimale des sillons à toute ETF intéressée.
b. L'entreprise publie l'ensemble des informations ancrées légalement et usuelles pour la branche telles que les paramètres techniques pertinents pour l'accès au réseau ou les conditions-cadre légales, commerciales ou relevant purement de l'exploitation. En outre, il faut publier sur Internet 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 régaliennes, la réalisation de projets entraîne des surcoûts considérables, il convient de se concerter suffisamment tôt avec l'OFT et de présenter des alternatives au sens de l'art. 5, al. 2, OCF. En outre, les prescriptions 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 certains réseaux à voie étroite. Aux points d'arrêt, toutes les voies sauf celles qui servent exclusivement aux croisements réglementaires de trains de passage du transport de 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. f). Si ces standards sont onéreux ou 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.

[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 sur l'établissement de rapports dans le domaine de la biodiversité

[4] L'entreprise assure l'exploitation du réseau à l'aide de l'*ETCS Level 1 Limited Supervision* ou *Level 2*. Elle assure le maintien du savoir-faire nécessaire à cet effet et assume la responsabilité de la coordination technique et opérationnelle entre les GI et les ETF. Sur le réseau interopérable, l'entreprise applique la stratégie ERTMS. Lors de la planification des renouvellements, il y a lieu en outre d'adopter une vision globale supérieure pour mettre en œuvre la stratégie ERTMS.

[5] 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, $\alpha = 1{,}13$.

[6] 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 [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.

[7] Les projets relatifs au contrôle de la marche des trains présentés à l'OFT conformément à son courrier du 1er 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.

[8] 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).

[9] L'entreprise s'assure qu'un *Traffic Management System* (TMS) sûr est garanti. Pour ce faire, des coopérations peuvent être établies avec d'autres GI. Seuls les coûts au prorata des GI peuvent être facturés dans le cadre de la CP.

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 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 de la maintenance 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 / 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 préalablement à l'OFT les cessions gratuites ou les ventes importantes de tout type d'installation, notamment des installations construites ou acquises à l'aide de fonds d'investissement des pouvoirs publics. Les recettes découlant d'un changement de propriétaire sont affectées et doivent être utilisée dans le cadre des investissements de renouvellement de l'entreprise. 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.

[6] 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, ce dernier communique le résultat de 'l'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. 51*a* LCdF.

[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 Délimitation 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 élaborées 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 transport par 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. financements préalables d'investissements ;
j. primes d'assurance des dommages causés par les forces naturelles, hormis les assurances cantonales obligatoires des bâtiments.

Section 5 Cadre financier

Art. 14 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. 16, al. 1, qui correspondent à l'état de la planification au moment de la signature de la présente convention. L'entreprise met à jour en permanence le besoin de fonds effectif dans la WDI en tenant compte des prescriptions définies aux art. 15, 17 et 26. 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 la répartition de la contribution d'investissement entre indemnités d'amortissement et prêt dans la WDI. Ce faisant, elle tient compte des frais d'amortissement effectifs ou estimés pour la période jusqu'à la fin de l'année ainsi que des 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 confirmée à l'entreprise par courrier avant la fin janvier de l'année suivante. Le courrier de l'OFT doit être confirmé par l'entreprise. 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. 15 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.

[2] La liste des projets, acceptée par l'OFT 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 de l'OFT dans la WDI. L'entreprise est habilitée à revoir les priorités des projets au sein d'une catégorie d'installation selon la RTE 29900. Aucun élément d'une autre catégorie d'installation, aucun ouvrage d'art (catégorie 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.

[5] Les fonds destinés aux innovations ne peuvent être utilisés que dans la mesure où l'OFT les a libérés.

Art. 16 Cadre financier pour l'infrastructure de l'entreprise

[1] La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur l'offre du 07.04.2025 acceptée par l'OFT dans la WDI.

CP 25–28 TRAVYS SA (en CHF)

CP TRAVYS SA 25-28	2025	2026	2027	2028	Total
Indemnités d'exploitation CP	10'163'432	10'258'895	10'046'711	9'983'602	40'452'640
Contributions d'investissement CP	49'502'448	72'807'653	44'154'964	31'652'880	198'117'945
Ressources CP	59'665'880	83'066'548	54'201'675	41'636'482	238'570'585
Options CP	-	8'070'000	4'740'000	650'000	13'460'000
Total TRAVYS SA	**59'665'880**	**91'136'548**	**58'941'675**	**42'286'482**	**252'030'585**

[2] Le renchérissement est compris dans les contributions mentionnées ci-dessus et ne doit pas être attesté séparément. Les indemnités d'exploitation et les indemnités d'amortissement contenues dans les contributions d'investissement visées à l'art. 14, 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. 17 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. 18 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. 19 Contributions de tiers

[1] L'entreprise veille à exiger 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 selon l'art. 22, al. 1, let. c. L'entreprise dispose d'un concept 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 dix millions de francs, l'entreprise en informe l'OFT à temps. Ce dernier vérifie s'il convient de conclure une convention de financement avec le ou les tiers.

Art. 20 Emploi des fonds

[1] L'entreprise garantit que les ressources allouées au titre de la présente convention seront employées exclusivement pour financer les investissements dans la maintenance indemnisée 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 des coûts non couverts. Il y a lieu de présenter dans la WDI, conjointement avec les rapports annuels, l'attestation de la rentabilité des installations visées à l'art. 62, al. 2, LCdF et pour les équipements non nécessaires à l'exploitation lors d'installations à usage 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. 21 Mises au concours et adjudications

[1] L'entreprise s'engage à adjuger les mandats pour les investissements financés selon l'art. 51*b* 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 régie par l'AIMP sous réserve de l'art. 5 LMP.

Section 7 Suivi

Art. 22 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. L'entreprise informe notamment l'OFT dans les meilleurs délais si des projets conformes au SB-CCP subissent des écarts majeurs (annonce immédiate). 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. le rapport intermédiaire au 30 juin pour les projets selon le SB-CCP ainsi qu'une mise à jour du plan d'investissement, à transmettre au plus tard le 31 août ;
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 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) en cours d'élaboration ou définitif, c'est-à-dire vérifié par l'organe de révision ;
    3. les rapports relatifs aux projets A selon le SB-CCP ;
    4. le rapport sur l'état du réseau selon la dernière RTE 29900 ;
    5. les attestations de la rentabilité selon l'art. 20, al. 2, de la présente convention ;
    6. un rapport de synthèse portant sur la mise en œuvre de la présente CP contenant des informations sur :
        i. les principales conclusions tirées des données WDI transmises avec justification des écarts par rapport à la dernière planification CP dans la WDI au niveau des recettes et des coûts (données financières) ainsi qu'au niveau des investissements (plan d'investissement) dans les projets présentant des écarts de plus de 30 % au niveau des coûts globaux, avec commentaire concernant l'état d'avancement de la mise en œuvre de la LHand ;
        ii. la réalisation des objectifs et les raisons expliquant un écart par rapport à la valeur-cible au niveau des chiffres-clé CP, les mesures et correctifs appliqués ou devant l'être ; les principales raisons expliquant les écarts entre les années au niveau des données statistiques ;
        iii. le transfert du solde de financement vers le compte bancaire d'investissement ;
        iv. le récapitulatif des cessions (terrains et installations) ou une déclaration négative ;la mise en œuvre de la stratégie ERTMS ;
d. tous les deux ans, un rapport sur les mesures prises pour la conservation et l'aide à la biodiversité selon le guide publié « Guide de rapport sur la biodiversité selon les conventions de prestations 2025 - 2028 » ;
e. tous les quatre ans (vraisemblablement pour l'année d'horaire 2026), des informations 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, puis signalées au plus vite à l’OFT. 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 au 31 décembre sur son site Web conformément à la RTE 29900 en vigueur.

Art. 23 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. 24 Documents à conserver

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

Art. 25 Présentation des comptes

L’imputation de toutes les contributions se fonde sur l’OITRV / l’OCPF. 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. 26 Modifications

Les modifications doivent être conformes aux dispositions de l’art. 29 OCPF et peuvent notamment concerner des événements imprévus tels que des dommages causés par les forces naturelles. Le besoin doit être attesté.

Art. 27 Indications et annexes selon la WDI

Les indications et annexes dans la WDI font partie intégrante de la présente convention.

Art. 28 Durée de validité

La présente convention est valable pour 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

.....	.....
Christa Hostettler Directrice	Martin von Känel Chef de la division Financement

3003 Berne, le .....

TRAVYS SA

.....	.....
Jacques-André Mayor Président du Conseil d'administration	David Robert Directeur

1401 Yverdon-les-Bains, le .....