

Convention

sur les prestations entre la Confédération suisse, le(s) canton(s) de ... et le gestionnaire d'infrastructure XXX SA, pour les années 2013 à 2016

*L'Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne,
le canton de [XX / les cantons de XX, YY, ZZ]
et*

le gestionnaire d'infrastructure XXX SA

vu l'art. 49, al. 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹,

conviennent:

Préambule

¹ La présente convention sur les prestations fixe les objectifs et les prestations élaborés en commun pour les années 2013 à 2016 par la Confédération et [le(s) canton(s) de ...] (ci-après les «commanditaires») d'une part, et le gestionnaire d'infrastructure XXX SA (ci-après «l'entreprise») d'autre part.

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

³ Dans la présente convention, les commanditaires commandent également les prestations nécessaires au maintien et au développement de l'infrastructure. Les fonds fédéraux indispensables au financement des prestations d'infrastructure commandées sont mis à disposition au titre d'un crédit d'engagement pour les années 2013 à 2016.

Le canton de XY assure au plus tard d'ici à la fin de 2012 ses parts de financement par un décret contraignant, autorisant un crédit pour les années 2013 à 2016 selon les modalités ci-après [répéter pour chaque canton ou résumer de manière appropriée]:

[Exception pour les cantons qui ne peuvent pas promulguer de décrets pluriannuels avant la fin de 2012] Le canton YY assure sa part au moyen des décrets financiers nécessaires [à répéter pour chaque canton ou à résumer de manière appropriée]:

⁴ [S'applique uniquement aux entreprises concernées] La commande destinée au maintien et au développement de l'infrastructure est coordonnée avec les projets financés séparément, notamment dans le cadre du fonds FTP et du fonds d'infrastructure.

¹ RS 742.101

⁵ [Pour les compagnies sans transport de marchandises ou sans accès au réseau par des tiers, concerne au moins NStCM, LEB, TN, WB, FB, FW, FART et FLP] Les dispositions pour le transport de marchandises et 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

Objetif, bases légales et conditions cadres [= art. 20, let. a, OCFIF]

Art. 1 Objet

¹ La présente convention fixe de manière contraignante, au sens de l'art. 20 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF; RS 742.120) l'offre de prestations et l'indemnisation du secteur Infrastructure de l'entreprise pour les années 2013 à 2016.

² L'offre de prestations se base sur l'offre contraignante et dûment signée de l'entreprise, datée du [JJ.MM.AAAA]. Cette offre contient les informations suivantes:

- a. une description qualitative et quantitative de l'offre de prestations et de son adéquation à l'évolution du marché;
- b. une planification à moyen terme et un plan d'investissement portant sur quatre ans;
- c. les indicateurs de mesure des prestations pour les années 2013 à 2016 calculés d'après la planification à moyen terme;
- d. les justifications pour les écarts par rapport aux planifications antérieures et aux derniers comptes annuels.

³ Si certaines dispositions de la présente convention sur les prestations et de ses annexes, indiquées à l'art. 32, contredisent le contenu de l'offre selon l'al. 2, les dispositions de la présente convention priment sur 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. l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF; RS 742.120);
- c. l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR; RS 742.101.2);

- d. l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122);
- e. les dispositions d'exécution du 7 juin 1999 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (DE-OARF; RS 742.122.4);
- f. la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu; RS 616.1);
- g. la loi fédérale du 16 décembre 1994 sur les marchés publics (LMP; RS 172.056.1);
- h. l'ordonnance du 11 décembre 1995 sur les marchés publics (OMP; RS 172.056.11);
- i. l'accord intercantonal du 25 novembre 1994/15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP);
- j. l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC; RS 742.221);
- k. la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand; RS 151.3);
- l. l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHAnd; RS 151.34);
- m. 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);
- n. l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF; RS 742.141.1)

Art. 3 Critères déterminants

Les critères déterminants essentiels pour fixer les prestations des parties sont les suivants:

- a. prix du sillon: son montant est déterminé par l'OARF et par les DE-OARF, révisées au 1^{er} janvier 2013; pour la durée de la présente convention sur les prestations, les contributions de couverture sont les suivantes:
 - 1. trafic régional de voyageurs: 8 % des produits du transport,
 - 2. trafic voyageurs longues distances: sous réserve de la modification de la concession, 13 % des produits du transport (conformément à la concession de trafic longue distances n° 584 des CFF),
 - 3. trafic marchandises: 0 %;
- b. autres critères financiers:
 - 1. [courant alternatif] coût d'acquisition du courant de traction 16,7 Hz fournis par CFF Infrastructure: 11 centimes/kWh (à partir de la sous-station),

2. [courant continu:] l'approvisionnement en énergie des entreprises de transport ferroviaire (ETF) ne doit pas causer de coûts non couverts dans le secteur Infrastructure; si les recettes ne suffisent pas, il y a lieu de présenter à l'OFT, à temps et au préalable, une demande d'autorisation d'un prix d'énergie différent de celui fixé dans les DE-OARF (art. 1, al. 2, DE-OARF),
 3. les taux de calcul du prix du sillon sont valables pour toute la durée de validité de la présente convention; les détails relatifs au calcul du prix du sillon et les mesures d'économie d'énergie doivent être attestés au moyen d'un tableau mis à disposition par l'OFT (annexe 6);
- c. autres critères:

[Texte-type, 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 31.12.2011; vu les conditions-cadre actuelles et compte tenu des perspectives conjoncturelles incertaines et de la volatilité des marchés financiers, le financement des rentes et l'augmentation du taux de couverture à 100 % dans un délai de XX années sont garantis sans que des mesures d'assainissement supplémentaires soient nécessaires; le conseil de fondation décide de mesures paritaires d'assainissement en cas d'insuffisance de couverture déterminante inférieure à 90 %; aucune mesure n'a été introduite ni prévue eu égard à la situation à la fin de 2012.

Art. 4 Etendue des financements

¹ Par le biais de la présente convention, les commanditaires allouent:

- a. des ressources financières pour l'indemnisation des coûts non couverts prévus pour les années 2013 à 2016, y compris les amortissements de l'infrastructure ferroviaire de l'entreprise, conformément à la définition de l'art. 62, al. 1, LCdF, de même que
- b. des prêts sans intérêts, remboursables sous condition, pour le financement d'investissements destinés à l'adaptation aux exigences du trafic et de la technique.

² Les autres investissements seront réalisés soit par une réglementation explicite dans la présente convention, soit par un financement spécial des commanditaires. Les financements spéciaux (p. ex. fonds FTP et fonds d'infrastructure, moyens financiers octroyés en vertu de la LHand) ne font pas partie de la présente convention.

³ Les fonds alloués par la présente convention ne doivent pas servir à financer des investissements dans les terminaux pour le transport combiné et les voies de raccordement qui font l'objet d'un encouragement spécial de la Confédération.

⁴ Les fonds alloués par la présente convention ne doivent pas servir à financer des modifications du profil résultant d'acquisitions de matériel roulant unilatérales du

secteur Transport (transport des voyageurs ou trafic marchandises) sans l'approbation préalable des commanditaires de l'infrastructure.

⁵ L'art. 12 est déterminant pour la régularisation détaillée de l'infrastructure.

Section 2

Objectifs qualitatifs et quantitatifs [= art. 20, let. b, OCFIF]

Art. 5 Garantie d'un haut niveau de sécurité

¹ L'entreprise adapte constamment son niveau de sécurité aux développements des règles et normes prescrites dans le domaine ferroviaire et à tous les risques liés à l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire moderne. Lorsqu'elle a le choix entre plusieurs variantes, elle optera pour la solution la plus avantageuse aux niveaux financier et économique.

² Le programme d'assainissement des passages à niveau doit être achevé de sorte que ceux-ci soient tous conformes à la loi à la fin de 2014 (selon le délai prescrit par la loi). L'absence d'accords de financement de tiers ne doit pas entraîner le dépassement de ce délai. Le cas échéant, les parts de financement de tiers doivent être avancées puis réglées a posteriori et attestées dans le rapport annuel visé à l'art. 24, al. 4.

³ L'entreprise prend acte du fait que l'OFT prendra des sanctions à partir de 2015 en ce qui concerne les tronçons comprenant des passages à niveau qui ne satisfont pas aux exigences de l'art. 37 ss OCF (p. ex. réduction de la vitesse).

⁴ L'entreprise adapte son système de gestion de la sécurité aux prescriptions de la Directive Sécurité 2004/49/CE de sorte qu'elles soient tout à fait respectées.

⁵ L'entreprise fixe ses priorités de manière à garantir un haut niveau de sécurité en fonction de sa marge de manœuvre financière, notamment:

- a. en garantissant un haut degré de protection contre les collisions de trains et les déraillements;
- b. en prenant, dans le cadre de programmes de maintien de l'infrastructure, des mesures de sécurité dans les tunnels pour atteindre le standard technique reconnu exigé par l'OFT (cf. notamment la directive du 10.08.2009 de l'OFT: Exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants);
- c. en augmentant la sécurité des accès et des zones d'attentes des quais, dans le cadre des nouvelles constructions et lors de transformations;
- d. en garantissant un haut degré de sécurité pour son personnel.

Art. 6 Garantie de la capacité du réseau

L'entreprise garantit par des mesures appropriées la capacité maximale du réseau et des installations tout en maintenant leur rentabilité. Elle contribue ainsi à atteindre les objectifs suivants:

- a. intégrer sans discrimination les entreprises de transport ferroviaire (ETF) qui circulent régulièrement sur le réseau de l'entreprise dans la planification du dimensionnement des installations;
- b. garantir une grande disponibilité des installations et un trafic aussi stable que possible;
- c. garantir une qualité adéquate au niveau des arrêts;
- d. tenir les délais de mise en œuvre de la LHand au sujet des systèmes d'information des clients (d'ici à la fin de 2013), des constructions et d'autres installations de l'infrastructure (d'ici à la fin de 2023).

Art. 7 Utilisation optimale des capacités et accès non discriminatoire au réseau

¹ L'entreprise fournit au service d'attribution des sillons toutes les informations nécessaires à une attribution optimale des capacités. [ou: Elle assure une attribution optimale des sillons à toute ETF intéressée].

² [Pour toutes les entreprises sauf WAB] Elle publie sur Internet les paramètres techniques des installations d'infrastructure qui sont pertinents pour l'accès au réseau et pour l'occupation des tronçons conformément à l'horaire du réseau en vigueur.

Art. 8 Amélioration de l'interopérabilité

¹ S'agissant du sous-système composé du pilotage, des équipements de sécurité et de la signalisation des trains, les dispositifs d'arrêt automatique au sol SIGNALUM et ZUB 121 sont remplacés par EuroZUB, EuroSignalum et ETCS Level 1 Limited Supervision (LS). La stratégie de l'OFT prévoit, dans un premier temps, la migration du réseau à voie normale vers l'ETCS Level 1 LS (à l'exception des tronçons à crémaillère et des tronçons équipés de l'ETCS Level 2). Les adaptations ad hoc doivent être effectuées d'ici à la fin de 2015 pour les axes nord-sud et d'ici à la fin de 2017 pour le reste du réseau à voie normale.

² S'agissant du sous-système composé du pilotage, des équipements de sécurité et de la signalisation des trains sur des tronçons à voie étroite, il y a lieu de procéder à une nouvelle estimation des risques à partir de laquelle un plan de mise en œuvre spécifique, concerté avec le groupe de travail de l'Union des transports publics, sera élaboré en vue de l'introduction du nouveau système, probablement le système d'équipement de sécurité ZSI-127. Des mesures d'équipement doivent être prises, notamment en cas de construction ou de transformation de l'infrastructure. Ce faisant, il faut veiller à ce que l'équipement embarqué soit installé à l'avance.

³ [Chemins de fer à voie métrique] Lors du développement de son réseau à voie métrique, l'entreprise veillera à permettre l'utilisation de profils de roues qui répondent aux normes de l'Union des transports publics et à choisir un profil d'espace libre A [ou B pour ...] conforme à l'art. 18 DE-OCF.

⁴ [BLT, TN, Forchbahn, AB (tronçon St. Gallen–Trogen)] Lors du développement 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.

⁵ Pour améliorer la communication entre ses propres services d'intervention d'une part et ceux des autorités et des organisations de sauvetage et de sécurité d'autre part, l'entreprise équipe ses tunnels, lorsque des investissements s'imposent, conformément aux prescriptions de la directive de l'OFT du 10 août 2009 sur les exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants, afin qu'ils puissent être pourvus des réseaux cantonaux POLYCOM.

Art. 9 Augmentation de la productivité

¹ L'entreprise augmente la productivité de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure pour garantir une utilisation optimale des subventions allouées par les commanditaires. Les mesures visant à augmenter le rendement énergétique sont prioritaires.

² L'entreprise prend toutes ses décisions d'investissement en visant l'optimisation des coûts d'investissement et des coûts subséquents pour l'infrastructure et les transports (analyse du coût du cycle de vie).

³ [Entreprises qui ont opté pour une structuration par tronçons] Elle assure la transparence vis-à-vis des commanditaires en présentant des comptes séparés pour le secteur Infrastructure ainsi que chaque tronçon et nœud de son réseau, dans la mesure où rien d'autre n'a été convenu.

⁴ Elle veille à ce que sa gestion de l'infrastructure puisse optimiser l'utilisation de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse. Elle cherche notamment à collaborer avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure afin de procéder ensemble aux acquisitions de matériel, à la conclusion de contrats d'entretien et à l'approvisionnement en énergie.

⁵ Elle contribue également à une utilisation durable et efficace des ressources, notamment afin d'augmenter le rendement énergétique et de réduire la pollution de l'environnement.

⁶ Dans tous les domaines sécuritaires (sûreté, sécurité), elle étudie des mesures réalisables à moindres frais à long terme et les met en œuvre sans compromettre globalement le haut niveau de sécurité.

Section 3

Description des prestations à fournir [= art. 20, let. c, OCFIF]

Art. 10 Principes de la commande d'infrastructure

¹ Les coûts non couverts planifiés (exploitation et amortissement) pour les années 2013 à 2016 conformément à l'offre visée à l'art. 1 servent de base pour le calcul des indemnités d'infrastructure. Les adaptations ultérieures de la planification financière n'ont aucun effet sur le montant de ces indemnités.

² [Ne concerne pas HBS] Aux termes de l'art. 49, al. 1, LCdF, les commanditaires financent en commun l'infrastructure ferroviaire. Le calcul des parts s'effectue sur la base de l'OPCTR et de la clé de répartition intercantonale. Les parts apparaissent dans les annexes 1 à 3.

³ [Uniquement pour SOB, BLS, HBS et ZB] Aux termes de l'art. 49, al. 3, LCdF, la Confédération finance seule les tronçons d'importance nationale. Par conséquent, les coûts non couverts du/des tronçon(s) ... sont financés exclusivement par la Confédération.

⁴ [Concerne uniquement SZU, TPC, MVR, WAB, BOB] Les tronçons sans fonction de desserte sont exclus des prestations de la Confédération conformément à l'art. 49, al. 2, LCdF. L'entreprise garantit que les fonds de la Confédération ne seront pas utilisés pour l'exploitation et l'entretien de ces tronçons.

Art. 11 Nœuds à exploiter

¹ L'infrastructure à exploiter par l'entreprise aux termes de la présente convention (tronçons) figure aux annexes 1 à 3.

² La commande des prestations par les commanditaires comprend l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et le développement ou l'extension de l'infrastructure conformément à l'art. 62 LCdF et conformément aux annexes 1 à 3, pour les années 2013 à 2016 y compris les installations de garage requises pour le matériel roulant.

³ La planification des travaux d'extension et d'entretien est axée sur les besoins. L'entreprise définit ces travaux en accord avec les ETF conformément aux dispositions sur l'accès au réseau.

⁴ [Uniquement pour ...] Elle entretient les voies de débord en service au 1^{er} janvier 2013. Seules les voies qui ne seront plus utilisées dans un proche avenir ou dont la maintenance est très onéreuse peuvent être fermées. Les commanditaires doivent être informés à l'avance de tout projet de fermeture.

⁵ 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.

Art. 12 Etendue des prestations commandées

¹ 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. la distribution de titres de transport;
- b. la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de production de courant;
- c. la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations d'alimentation en eau et en électricité à 50 Hz, dans la mesure où les besoins propres sont couverts;
- d. les investissements, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure des systèmes d'information des clients qui vont au-delà des normes à élaborer avec les commanditaires et ne concernent pas la plate-forme d'information centrale définie à l'al. 2, let. e;
- e. la construction et l'exploitation de terminaux pour le transport combiné [financement par la présente convention possible en l'absence de subventions financées au titre de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMA; RS 740.12)];
- f. la construction et l'exploitation de voies de raccordement [financement par la présente convention possible en l'absence de subventions financées au titre de l'ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement (OVR; RS 742.141.51), à condition que l'installation soit ouverte à l'accès au réseau];
- g. les prestations de service (conformément à l'art. 23, OARF) pour les ETF;
- h. la reprise partielle de tâches (coûts) qui ne sont pas en rapport avec le secteur Infrastructure;
- i. le financement préalable d'investissements.

² Les prestations suivantes fournies en faveur de l'infrastructure ferroviaire suisse font l'objet d'une commande centralisée auprès de CFF Infrastructure selon la convention de prestations avec les CFF. Elles ne sont pas à fournir par les autres entreprises et ne seront pas indemnisées par les commanditaires. Les CFF continuent à effectuer le décompte des coûts directs uniquement. L'OFT veille à ce que ces prestations soient fournies d'une manière non discriminatoire, à savoir:

- a. l'établissement de l'horaire annuel des lignes gérées par le service d'attribution des sillons;
- b. la fourniture et le développement des instruments de planification (NeTS) pour la planification de l'horaire;
- c. l'établissement de l'horaire officiel pour tous les transports publics et du recueil public de l'horaire;

- d. la planification des capacités à moyen et à long terme pour le réseau à voie normale (y compris les projets à financement spécial);
- e. l'exploitation d'une plate-forme d'information centrale pour l'information de la clientèle;
- f. la fourniture des prestations de gestionnaire du système ETCS pour le réseau à voie normale;
- g. la fourniture et l'offre de prestations du réseau GSM-R en tant que gestionnaire du système pour tout le réseau ferré suisse;
- h. la construction, l'exploitation et l'entretien de sous-stations et de groupes convertisseurs de fréquences nécessaires à l'alimentation du réseau à voie normale en courant de traction;
- i. la responsabilité de la planification du réseau dans toute la Suisse et responsabilité de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des installations d'alimentation en courant de traction 132 kV/16,7 Hz pour le réseau à voie normale.

Section 4 Allocation des parts annuelles [= art. 20, let. d, OCFIF]

Art. 13 Indemnisation de l'exploitation

Les commanditaires allouent à l'entreprise les contributions d'exploitation définies à l'art. 16 pour les années 2013 à 2016 (indemnisation de l'exploitation de l'infrastructure).

Art. 14 Contributions d'investissement

¹ Les commanditaires allouent à l'entreprise, pour les années 2013 à 2016, les contributions définies à l'art. 16 destinées aux amortissements, y compris les amortissements directs ainsi que les prêts sans intérêts remboursables sous condition mentionnés dans la même disposition.

² Les écarts entre planification et réalisation des amortissements et entre planification et réalisation des coûts d'exploitation entraînent un bénéfice ou un déficit par secteur, qu'il convient de comptabiliser conformément à l'art. 67 LCdF. Toutefois, il y a lieu d'utiliser toute l'indemnité d'amortissement pour les investissements d'infrastructure.

Art. 15 Affectation des contributions d'investissement

¹ Les contributions d'investissement servent en premier lieu à maintenir l'infrastructure de l'entreprise en bon état et à l'adapter aux exigences du trafic et de la technique. Les commanditaires financent ainsi, pour les années 2013 à 2016 et en faisant appel à des contributions de tiers, les investissements des entreprises

d'infrastructure concessionnaires, afin d'augmenter la sécurité, la rentabilité ainsi que la performance, assurant ainsi à long terme l'exploitation du réseau concerné.

² Les contributions des commanditaires sont fondées sur les données financières et les délais figurant dans la planification à moyen terme sur quatre ans ainsi que dans la liste des investissements de première priorité de l'entreprise. [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 les commanditaires préalablement à leur réalisation et de la disponibilité des crédits nécessaires: (liste des projets concernés).

³ La liste des objets de la planification à moyen terme des investissements est contraignante. Le plan des investissements doit être actualisé annuellement. Les adaptations des listes des objets et des priorités ainsi que l'anticipation du début des travaux conformément à l'art. 26, al. 3, LSu, sont soumises à l'approbation écrite de tous les commanditaires. Sont exclus de cette disposition les nouveaux objets attribuables aux rubriques globales Renouvellement de la superstructure, Ligne de contact, Installations de barrières et installations de signaux à feux clignotants, Sous-station/redresseur de courant, Véhicule de service, Biens meubles et Rehaussement de quais qui répondent aux prescriptions de la LHand.

Art. 16 Plafond de dépenses pour l'infrastructure de l'entreprise

¹ La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur un plafond de dépenses défini pour les années 2013 à 2016 selon le tableau ci-dessous. Les fonds seront utilisés conformément à l'offre de planification à moyen terme du [JJ.MM.AAAA]. Les modalités d'attribution aux tronçons ou groupes de tronçons respectifs figurent aux annexes 1 à 3.

Montant en CHF pour 2013	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

Montant en CHF pour 2014	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse,
le(s) canton(s) de ... et le gestionnaire d'infrastructure XXX SA,
applicable aux années civiles 2013 à 2016

Montant en CHF pour 2015	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

Montant en CHF pour 2016	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

² Les commanditaires s'engagent à verser leur part sous réserve de l'approbation de leur budget respectif.

³ Les contributions fédérales sont allouées sous réserve que les cantons s'engagent définitivement à verser les montants prévus par colonne et par année.

⁴ Les contributions mentionnées contiennent la compensation du renchérissement qui ne doit pas être mentionnée séparément. Par ailleurs, les contributions contiennent la déduction de l'impôt préalable sur la TVA.

⁵ S'il ressort des attestations semestrielles de provenance et d'emploi des fonds que les obligations de payer sont nettement inférieures aux moyens financiers reçus, les commanditaires peuvent négocier une seule fois avec l'entreprise, à partir de 2015, le paiement de tranches résiduelles des prêts. La convocation de négociations a lieu lorsque les fonds du compte d'investissement [compte bancaire] selon l'art. 18 s'élèvent à plus de 10 % des fonds d'investissement annuels moyens convenus selon l'art. 16, al. 1, (indemnité d'amortissement y c. amortissements directs et prêts) aux dates de référence des 30 juin 2014, 31 décembre 2014 et/ou 30 juin 2015. Il est possible de renoncer à des négociations lorsque l'entreprise atteste de circonstances particulières (par ex. une part élevée à des ouvrages d'art), lesquelles justifient des fonds plus élevés sur le compte d'investissement.

⁶ S'il ressort des attestations semestrielles de provenance et d'emploi des fonds en date du 31 décembre 2015 et/ou du 30 juin 2016 que les fonds du compte d'investissement s'élèvent à plus de 10 % des fonds d'investissement annuels moyens convenus selon l'art. 16, al. 1 (indemnité d'amortissement y c. amortissements directs et prêts), il faut en tenir compte dans la planification à moyen terme et dans la planification des investissements pour les années 2017 et suivantes (imputation des fonds excédentaires).

Art. 17 Versement des contributions

¹ Les indemnités d'exploitation et d'amortissement conformément à l'art. 49 LCdF fixées dans la présente convention seront en principe versées chaque année en quatre parts égales à la mi-février, à la mi-mai, à la mi-août et à la mi-novembre.

² Les prêts d'investissement conformément à l'art. 56 LCdF sont versés chaque année à raison de 40 % en juin, de 35 % en octobre et de 25 % à fin décembre.

³ L'entreprise peut demander un paiement anticipé des tranches des prêts à condition qu'elle puisse attester que ses obligations de payer dépassent les liquidités disponibles.

Section 5 Gestion des fonds

Art. 18 Gestion des contributions d'investissement

L'entreprise gère les contributions d'investissement (contributions d'amortissement, prêts et contributions de tiers) du secteur Infrastructure séparément des autres ressources de l'entreprise. Elle dispose à cet effet d'un compte bancaire spécial (compte d'investissement). [ou ajouter ici toute autre solution praticable]. Les intérêts sont inscrits en tant que recettes du secteur Infrastructure, même lorsque les contributions d'investissement ont servi à un financement intermédiaire à court terme d'autres secteurs ou qu'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 exigences précitées, elle doit tenir un compte bancaire séparé pour les contributions d'investissements du secteur Infrastructure.]

Art. 19 Contributions de tiers

L'entreprise veille à exiger à temps le versement de la totalité des contributions financières de tiers prévues par la loi. L'attestation ad hoc doit être présentée lors de l'approbation des comptes annuels. L'entreprise présente aux commanditaires, d'ici à la fin de 2012, un concept expliquant dans quels cas et sur quelle base juridique des contributions de tiers ou d'autres sources sont exigées.

Art. 20 Affectation des fonds

¹ L'entreprise se porte garante vis-à-vis des commanditaires que les contributions allouées au titre de la présente convention seront employées exclusivement pour financer les coûts et les investissements en rapport avec les infrastructures indemnisées. En cas de doute, l'OFT décide.

² Les prêts ne peuvent être utilisés que pour des investissements activables, hors TVA.

³ Les montants de la TVA sont traités conformément aux bases légales en vigueur. L'indemnisation de l'exploitation et des amortissements, y compris des amortisse-

ments directs, est considérée comme une subvention soumise à la réduction forfaitaire de l'impôt préalable.

⁴ Les fonds destinés à l'infrastructure peuvent être affectés à des installations qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau conformément à l'art. 62, al. 2, LCdF, uniquement si des contributions d'amortissement ne sont pas nécessaires ailleurs, notamment pour assurer la sécurité des installations ferroviaires. L'entreprise est responsable de la sécurité des installations ferroviaires. Les fonds sont rémunérés conformément à l'art. 15, al. 2, OITRV, à un taux actuel de [à mettre à jour: 1,48 %]. Il y a lieu de présenter annuellement l'attestation de la rentabilité de ces investissements sur la base des coûts complets conformément à l'art. 64, al. 2, LCdF; le cas échéant, les déficits doivent être imputés en premier lieu à d'autres activités annexes, éventuellement au secteur Transport régional de voyageurs.

Art. 21 Remboursements des prêts

¹ L'OFT décide si et dans quelle mesure les prêts remboursables sous condition alloués par la Confédération sont à rembourser sur les fonds d'amortissement ou sur les excédents d'exploitation non réinvestis. Il peut également, sous réserve des décisions nécessaires prises par l'assemblée générale de l'entreprise, décider à tout moment que la part fédérale des prêts remboursables sous condition soit transformée en capital propre indépendamment de la part cantonale.

² Les cantons décident du remboursement ou de la transformation de la part cantonale des prêts remboursables sous condition.

³ En règle générale, les fonds d'amortissement non réinvestis doivent être utilisés pour rembourser les prêts (art. 49, al. 4, LCdF), à moins qu'une autre utilisation ne figure dans le plan à moyen terme. Les autres liquidités excédentaires doivent être affectées au remboursement lorsque la réserve de liquidités dépasse un montant normal. Les besoins de liquidités des années à venir doivent être pris en compte lors de la décision portant sur le remboursement.

⁴ La part au remboursement de chaque commanditaire se détermine sur la base des prêts remboursables sous condition accordés à l'entreprise, avec état à la fin de l'année précédente.

⁵ Pour le reste, les dispositions des art. 23 à 32 LSu sont applicables.

⁶ Se fondant sur les dispositions ci-avant, l'entreprise effectue le remboursement des prêts suivants:

- 2013: CHF xxx millions
- 2014: CHF xxx millions
- 2015: CHF xxx millions
- 2016: CHF xxx millions

[à adapter par entreprise ou biffer le cas échéant]

Art. 22 Garantie de prêt

¹ L'entreprise s'engage à annoncer à l'avance à l'OFT, avec copie aux cantons, tout changement notable de propriétaire (valeur supérieure à CHF 100 000) et ce, pour tout type d'installations, notamment les installations construites ou acquises avec des contributions d'investissement allouées par les pouvoirs publics. L'OFT négocie la marche à suivre avec les cantons.

² En cas de changement d'affectation, de vente ou de changement de propriétaire d'un objet dans le contexte des aides financières selon les art. 49 et 56 LCdF, l'art. 29 LSu est applicable.

³ Les modifications ultérieures du droit fédéral s'appliquent aux prêts dès l'entrée en vigueur des modifications.

Art. 23 Mises au concours et adjudications

¹ L'entreprise s'engage à adjudger les mandats pour les investissements financés selon les art. 49 et 56 LCdF en vertu des principes de l'économie de marché.

² [Variante n° 1, à adapter, s'il y a lieu, au droit ferroviaire] La Confédération étant actionnaire majoritaire de la [XXX SA], la procédure de mise au concours est en principe régie par la LMP, ainsi que par la procédure juridique prévue dans ce cadre, à savoir la possibilité de faire appel aux instances fédérales de recours (tribunal administratif fédéral, tribunal fédéral).

[Variante n° 2, év. droit cantonal] La Confédération n'étant pas actionnaire majoritaire de l'entreprise, la procédure de mise au concours est en principe régie par l'AIMP.

Section 6 Controlling

Art. 24 Controlling du financement de l'infrastructure

¹ Le controlling (pilottage) du financement de l'infrastructure assuré par la Confédération repose sur les art. 13 et 22 OCFIF. Il contribue à une utilisation efficace des fonds alloués pour l'infrastructure.

² L'entreprise est responsable des décisions opérationnelles et des mesures à prendre pour atteindre les objectifs de la présente convention; elle est également responsable du contrôle du projet en termes d'investissements, d'agenda du chantier, de finances et de respect des délais.

³ L'entreprise veille à ce que la planification des investissements soit toujours à jour (principe de la planification continue).

⁴ L'entreprise informe les commanditaires selon les modalités convenues de l'état de la réalisation des objectifs et du programme de construction selon l'al. 2. Le flux de l'information est notamment assuré par:

- a. des discussions régulières;
- b. un rapport intermédiaire [avec une certaine flexibilité au niveau de la forme, le cas échéant le texte peut-être adapté] au 30 juin et livré au plus tard le 31 août de l'année en cours, et
- c. un rapport annuel au 31 décembre, livré au plus tard le 15 mars de l'année suivante, assorti du rapport final sur les objets terminés durant l'année sous revue.

[év. renvoi à la publication de rapports/résultats selon art. 22, al. 3, OCFIF]

⁵ Les variations significatives doivent être documentées avec indication de leurs causes et des mesures de compensation. L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) dans le cadre du rapport intermédiaire ne signifie pas que cette évolution sera acceptée par les commanditaires. Si l'OFT constate que les crédits ne peuvent pas être respectés et considère les mesures prises comme insuffisantes, il prend contact avec l'entreprise et les cantons et engage les mesures nécessaires.

⁶ L'entreprise met à la disposition de l'OFT et des cantons toutes les informations nécessaires pour procéder à un controlling efficace du financement de l'infrastructure. Une fois par an, elle remet un rapport sur l'état du réseau, élaboré conformément aux instructions de l'OFT, qui fournit des renseignements sur l'évolution de l'état des installations d'infrastructure.

⁷ L'OFT adresse par écrit à l'entreprise et aux cantons le résultat de l'examen des rapports annuels.

Art. 25 Procédure en cas d'écarts par rapport à l'objectif

En cas d'écarts par rapport à l'objectif, l'OFT peut ordonner des sanctions d'organisation ou financières fondées sur l'art. 22, al. 4, OCFIF.

Art. 26 Documents

¹ Nonobstant l'art. 24, l'entreprise met à la disposition de l'OFT tous les documents nécessaires au controlling de l'exécution de la présente convention.

² Les documents de planification nécessaires à l'élaboration de la présente convention doivent être conservés dix ans.

Art. 27 Présentation des comptes

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

Section 7

Etablissement, modifications, entrée en vigueur, durée de validité

Art. 28 Etablissement de la convention

¹ La présente convention est établie lorsque toutes les parties ont apposé leur signature. Les contributions et allocations fixées dans la convention signée sont – sous réserve de l'art. 16, al. 5 – contraignantes pour les commanditaires. [Exception pour les cantons sans décrets pluriannuels: la signature des cantons [XX, YY] ne vaut que pour les montants d'indemnités et l'allocation des prêts de 2013. Avant la fin du mois de juin de l'année concernée, les cantons [XX,YY] assurent, d'une manière valable et en donnant copie aux autres commanditaires, le financement des ressources à libérer pour les années 2014 à 2016.]

² Lorsque l'engagement formel n'a pas lieu, les contributions de la Confédération en question sont caduques et les éventuelles tranches versées préalablement doivent être remboursées dans le mois.

Art. 29 Différends

En cas de différends sur l'interprétation des conventions selon les art. 49 et 56 LCdF, l'art. 51, al. 5 et 6, LCdF est applicable.

Art. 30 Dispositions pénales

L'exécution des conventions est soumise par ailleurs aux dispositions pénales et aux mesures administratives selon les art. 88 et 89 LCdF ainsi qu'au code pénal (CP; RS 311.0).

Art. 31 Modifications de la convention

Si des changements notables affectent un ou plusieurs des critères mentionnés dans la section 1 de la présente convention, les parties contractantes entament des négociations en vue d'une modification de la convention. Elles l'adapteront de manière à rétablir l'équilibre des intérêts et des obligations de la présente convention.

Art. 32 Annexes

Les annexes suivantes font partie intégrante de la présente convention:

- a. répartition des indemnités d'exploitation sur les tronçons [ou groupes de tronçons conformément à l'art. 14, al. 2, OCEC] (annexe 1);
- b. répartition des indemnités d'amortissement sur les tronçons (annexe 2);
- c. répartition des prêts remboursables sous condition alloués sur les tronçons (annexe 3);
- d. planification à moyen terme du [JJ.MM.AAAA], signée (annexe 4);

- e. indicateurs et objectifs (annexe 5);
- f. modalités du calcul du prix du sillon (annexe 6).

Art. 33 Entrée en vigueur et période de validité

La présente convention est valable durant les années 2013 à 2016. Les dispositions qui s'appliquent aux prêts remboursables sous condition s'appliquent jusqu'au terme du remboursement ou jusqu'à renoncement au remboursement.

Office fédéral des transports:

Peter Füglistaler
Directeur

Pierre-André Meyrat
Directeur suppléant

3003 Berne, le

Canton [Z, pour chaque canton une page séparée]:

Madame/Monsieur X

9999 Lieu, le

[Entreprise SA]:

Madame/Monsieur X
Présidente/Président du Conseil d'administration

9999 Lieu, le

Madame/Monsieur X
Directrice/Directeur

9999 Lieu, le