



**CONDITIONS GENERALES POUR L'UTILISATION DE  
L'INFRASTRUCTURE TMR (CG TMR Infra)  
Valable dès le 01.01.2007**

**ANNEXE N° 1**

**1. Champ d'application et prescriptions en vigueur**

1.1 Les présentes conditions générales (CG TMR Infra) règlent, dans le cadre des dispositions légales, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par l'entreprise ferroviaire (nommée ci-après l'EF). Elles font partie intégrante de la convention d'accès au réseau.

1.2 L'EF se conforme aux Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT), aux prescriptions d'exploitation (PE) du gestionnaire d'infrastructure (nommé ci-après TMR) ainsi qu'aux recommandations techniques et d'exploitation pour l'utilisation de l'infrastructure.

1.3 L'EF se procure à ses frais auprès de TMR, les prescriptions et recommandations nécessaires à la fourniture des ses prestations de transport, et elle les tient à jour. TMR aide l'EF à rassembler cette documentation.

**2. Autorisation d'accès au réseau, certificat de sécurité et concession**

2.1 L'EF informe sans délai TMR, de tout événement susceptible d'influencer la validité de son autorisation d'accès au réseau, de son certificat de sécurité et/ou de sa concession.

2.2 L'EF est responsable de disposer d'un certificat de sécurité valable pour chaque ligne qu'elle parcourt.

2.3 TMR peut exiger de l'EF qu'elle prouve que les conditions requises sont réunies en présentant notamment une

autorisation d'accès au réseau, un certificat de sécurité en cours de validité ou des copies certifiées conformes.

**3. Matériel roulant**

L'EF n'utilise que des véhicules homologués, admis par l'Office fédéral des transports (OFT) et figurant dans le certificat de sécurité de l'OFT. L'EF répond de ce que ces véhicules se trouvent dans un état irréprochable d'entretien et de circulation.

**4. Personnel**

4.1 L'EF est responsable d'affecter du personnel répondant aux exigences de l'ordonnance sur les chemins de fer (RS 742.141.1).

4.2 L'EF veille à ce que son personnel puisse communiquer suffisamment bien dans la langue parlée sur le territoire de la ligne parcourue, aussi bien dans des conditions d'exploitation normales qu'extraordinaires.

4.3 L'EF veille à ce que son personnel dispose des connaissances requises pour ce qui concerne les installations de voies, des lignes et des gares. TMR donne les instructions correspondantes. Sur demande de TMR, l'EF pourra être tenue de transmettre au personnel d'autres EF les connaissances relatives aux lignes, contre indemnisation.

4.4 La formation du personnel incombe à l'EF. Elle est régie par les standards prescrits par la législation en vigueur.

## 5. Prestations de TMR et commande

5.1 Les prestations de TMR se répartissent en prestations de base, prestations complémentaires et prestations de service conformément au droit suisse (OARF). TMR publie un catalogue de ses prestations avec les prix officiels. Ce catalogue peut être obtenu auprès de TMR.

## 6. Horaire

6.1 Lors de l'attribution d'un sillon, TMR et l'EF conviennent d'un horaire à respecter de manière impérative.

6.2 Lors de situations exceptionnelles (perturbations de l'exploitation à cause d'accidents, influences de l'environnement, intempéries, travaux de construction ou de conservation imprévus et dictés par le respect de la sécurité, etc.) TMR peut adapter cet horaire. Il assurera dans la mesure du possible les correspondances prévues initialement.

6.3 Si l'horaire ne peut être respecté par suite de travaux de construction ou de conservation, la responsabilité de TMR selon le chiffre 16.2.2 est exclue si celui-ci a informé les EF des dérogations d'horaire au moins deux mois à l'avance.

6.4 TMR est tenu de respecter les caractéristiques du train convenues dans la convention d'accès au réseau (notamment la vitesse) pour pouvoir respecter l'horaire obligatoire conformément au chiffre 6.1.

## 7. Qualité de l'infrastructure, maintenance et exécution de travaux de construction

7.1 TMR garantit un standard d'infrastructure suffisant, dans des conditions d'exploitation normales, pour les prestations de trains prévues dans la convention sur l'accès au réseau. En cas d'événement extraordinaire, il s'engage à tout mettre en œuvre en vue de rétablir autant que possible l'état d'exploitation normal.

7.2 TMR se réserve le droit d'améliorer la qualité de l'infrastructure ou d'en modifier temporairement l'état technique en raison de travaux de construction et de conservation. TMR s'engage à effectuer les travaux de construction et de conservation le plus rapidement possible et elle tient compte dans la mesure du possible des besoins de l'EF. Les commandes de sillons pour l'horaire annuel peuvent être refusées sans octroi d'indemnité, si les capacités concernées ne sont pas disponibles en raison de travaux de conservation, et si TMR a indiqué ses besoins au plus tard un mois avant l'expiration du délai de réservation du sillon. Le délai de commande est défini selon l'art. 11 al. 1 OARF en relation avec l'art. 3 OH<sup>6</sup>.

7.3 Si des travaux de construction et de conservation occasionnent l'interruption de la ligne, TMR organisera un moyen de substitution du transport ferroviaire, d'entente avec l'EF.

7.4 Lorsqu'une interruption de la ligne selon le chiffre 7.3 sera annoncée au moins deux mois à l'avance à l'EF, celle-ci assumera les frais afférents au moyen de substitution (y compris les frais afférents à l'organisation mise en place par TMR). La rémunération du sillon commandé initialement n'est plus due pendant la durée du service de substitution. TMR décline toute responsabilité vis-à-vis de l'EF, dans les limites de la loi, selon chiffre 16.2.2.

7.5 Si TMR n'avise pas l'EF d'une interruption de ligne selon le chiffre 7.3 au moins deux mois à l'avance, l'EF peut – sous réserve des cas mentionnés au chiffre 7.6 – facturer à TMR le surcoût lié au moyen de substitution (y compris les frais afférents à l'organisation mise en place par TMR). La rémunération du sillon attribué initialement n'est plus due pendant la durée du service de substitution.

7.6 Lors d'interruptions de lignes selon le chiffre 7.3 provoquées par un cas de force majeure, une faute d'un tiers ou des travaux de construction et de conservation imprévus, dictés par le respect de la sécurité, l'EF assumera les

frais afférents au moyen de substitution (y compris les frais afférents à l'organisation mise en place par TMR). La rémunération du sillon attribué initialement n'est plus due pendant la durée du service de substitution. TMR décline toute responsabilité vis-à-vis de l'EF, dans les limites de la loi, selon le chiffre 16.2.2.

## 8. Droits de contrôle

8.1 TMR peut vérifier en tout temps si l'EF et son personnel, satisfont à toutes les exigences légales et contractuelles pour l'utilisation de l'infrastructure. Les contrôles de sécurité sont effectués sous forme d'audits annoncés ou non.

8.2 Les carences éventuellement constatées sont toujours communiquées par écrit à l'EF concernée. En cas de lacune grave, l'OFT sera en outre informé.

8.3 L'EF est tenue d'autoriser le personnel de TMR à circuler gracieusement sur les véhicules moteurs afin de procéder aux contrôles et aux vérifications des installations de ligne.

## 9. Instructions

9.1 TMR peut imposer à l'EF un délai raisonnable au cas par cas pour remédier à un état contraire à la loi ou au contrat. Si l'EF ne respecte pas l'instruction ou ne la satisfait pas dans les temps, TMR peut réaliser lui-même la mesure ordonnée ou en confier l'exécution à un tiers aux frais de l'EF. L'EF défaillante contrôle et réceptionne elle-même les prestations fournies. Si les prestations sont réalisées par une EF tierce, celle-ci les facture directement à l'EF défaillante.

9.2 l'EF consent à ce que TMR puisse faire appel au personnel spécialisé (visiteurs) d'une quelconque EF mandatée par ses soins, pour l'analyse et l'élimination des défaillances.

9.3 TMR ne répond pas des dommages causés au matériel roulant, en raison de l'insuffisance ou de la mise à disposition tardive du savoir-faire et/ou du matériel

nécessaire par l'EF lors de l'élimination des défaillances.

## 10. Informations

10.1 TMR est tenu d'informer l'EF :

a) avant le départ du train, sur l'état de l'infrastructure, en particulier sur les détournements, les ralentissements et les modifications dans la signalisation.

b) de la position du train, sur demande.

10.2 L'EF annonce à TMR pour tous les trains, avant le départ du train, sous forme électronique (e-mail) les éléments suivants :

Les données opérationnelles du train, si elles divergent des données prévues et convenues dans la convention sur l'accès au réseau :

- Catégorie de train et de freinage
- Nombre de wagons
- Vitesse maximale du train
- Tonnes brutes de la charge remorquée
- Poids des véhicules moteurs
- Longueur du train en mètres ou en nombre d'essieux.
- Formation du train
- etc.

10.3 L'EF est tenue de transmettre les données gracieusement à TMR sous forme électronique, tel que décrit au ch. 10.2

10.4 Si la prestation de TMR concerne non seulement le sillon, mais aussi les prestations complémentaires et les prestations de service, TMR peut exiger des indications supplémentaires.

10.5 Par ailleurs, les parties à la convention se communiquent réciproquement tous les événements et les faits qui pourraient compromettre l'exécution de la convention, notamment le respect de l'horaire.

10.6 Toute adaptation éventuelle des données nécessaires à l'exploitation en raison de modifications des prescriptions légales demeure réservée.

## 11. Perturbations de l'exploitation (cas de défaillance)

11.1 Les parties de la convention s'annoncent réciproquement, sans délais, toute perturbation de l'exploitation et toute irrégularité ayant une influence sur le déroulement du trafic. Les perturbations sont gérées par les services indiqués dans la convention d'accès au réseau

11.2 En cas de perturbations de l'exploitation, TMR est habilité à donner des instructions à l'EF. Il est autorisé à donner à l'EF et directement au personnel de celle-ci, toutes les instructions requises pour la sécurité, notamment la sécurité de l'exploitation et la sécurité des personnes.

11.3 Est réputée cas de défaillance, toute perturbation des mouvements de trains liée à un aspect technique ou à un accident, notamment lorsqu'un train ne peut poursuivre sa course pour lesdites raisons, que les installations défectueuses de l'infrastructure ne permettent plus d'assurer la circulation des trains selon l'horaire ou que d'autres incidents entravent la circulation sur les infrastructures en question.

11.4 En cas de défaillance, les parties prennent toutes les mesures raisonnables nécessaires pour éliminer la perturbation et maintenir le trafic. Conformément à l'art. 14 OARF, les parties sont tenues de s'aider mutuellement pour répondre aux besoins en matière de personnel et de matériel. Si le train accuse du retard en raison d'un cas de défaillance, le personnel impliqué doit s'efforcer de rattraper ce retard et non le répercuter sur les autres trains.

11.5 Un train de voyageurs ou de marchandises en détresse est acheminé jusqu'à la prochaine gare appropriée pour y être garé. TMR informe l'EF de l'incident. L'EF concernée prend une décision sur la composition ou la division du train de voyageurs ou de marchandises. Le chiffre 9 s'applique.

11.6 En cas de défaillance, TMR peut utiliser l'ensemble des capacités pour les trains d'extinction et de sauvetage, les trains de déblaiement de neige, les trains de secours, les locomotives de secours, les transports de matériel ainsi que d'autres mesures indispensables à l'exploitation. TMR garantit aux transporteurs une course sans perturbation sur son réseau, ou bien l'EF consent à ce que la poursuite de la course soit en général assurée selon les priorités suivantes :

a) Trains VIP pour visites officielles et grands magistrats suisses

b) Trains des offres du système en trafic voyageurs et marchandises

c) Trains complets du trafic marchandises à la demande, soumis à des spécifications d'acheminement édictées par les autorités ou les offices fédéraux

d) Trains en dehors de l'offre du système en trafic voyageurs et marchandises

e) Prestations de conservation des installations ainsi que courses de mesures et d'essai.

f) Acheminement du matériel roulant vers les ateliers ou le fabricant.

## 12. Redevance

12.1 La redevance est fonction des prix publiés pour les prestations de base et complémentaires, ainsi que des prestations de services offertes.

12.2 TMR établit la facturation chaque mois en francs suisses (CHF). L'EF paie les sommes dues dans les 30 jours à compter de la date de la facture. Les éventuelles réclamations devront parvenir à l'expéditeur de la facture au plus tard 45 jours après l'établissement de la facture.

12.3 TMR peut exiger de l'EF une garantie appropriée quant à la redevance.

12.4 Des acomptes peuvent être convenus pour les prestations périodiques.

12.5 La prescription de droits reposant sur le présent contrat est fixée par les art. 127 ss du Code des obligations suisse.

### 13. Compensation

Les parties ne peuvent procéder à une compensation, que lorsque la créance en contre-partie est incontestée ou qu'elle a été constatée comme exécutoire.

### 14. Renonciation à des prestations commandées

TMR peut disposer des prestations commandées mais non utilisées, ou les proposer à des tiers. Les frais d'annulation se fondent sur le catalogue des prestations.

### 15. Sous-traitants

Dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure, l'EF peut avoir recours à une entreprise sous-traitante pour fournir des prestations partielles ou pour utiliser un sillon. L'EF est responsable du respect par le sous-traitant des dispositions de la convention sur l'accès au réseau et des conditions qui en font partie intégrante, en particulier les dispositions concernant le matériel roulant et le personnel. TMR peut demander qu'on lui soumette le contrat avec le sous-traitant pour en prendre connaissance. La convention entre l'EF et TMR n'est pas touchée.

### 16. Responsabilité

16.1 Responsabilité de l'EF envers les voyageurs et les tiers.

L'EF est considérée comme propriétaire de l'entreprise ferroviaire au sens de l'art. 1 de la loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de La Poste Suisse. Elle répond des dommages subis par des voyageurs ou des tiers dans la mesure des dispositions légales en matière de responsabilité civile.

Dans ses rapports avec les personnes lésées, l'EF renoncera à se référer à l'art. 26, a. 2, let. c des "Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des voyageurs et des

bagages (CIV)" en assimilant le comportement de TMR à celui d'un tiers.

#### 16.2 Responsabilité entre TMR et l'EF.

16.2.1 L'EF ne répond que des dommages corporels et matériels qui ont été causés à TMR ou à ses auxiliaires, par le matériel roulant utilisé par l'EF ou encore par des personnes ou par des marchandises qu'elle a transportées lors de l'utilisation du sillon. L'EF est exemptée de cette responsabilité :

a) En cas de dommages corporels

- lorsque l'événement dommageable a été causé par des circonstances étrangères à l'exploitation et que l'EF n'a pas pu éviter ni écarter les conséquences malgré l'application de la vigilance requise en fonction du cas;

- dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne lésée ou de TMR;

- lorsque l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et que l'EF n'a pas pu éviter ni écarter les conséquences malgré l'application de la vigilance requise en fonction du cas;

b) En cas de dommages matériels

- lorsque le dommage a été causé par une faute de TMR, une consigne de TMR pour laquelle l'EF n'est pas fautive, ou par des circonstances que TMR n'a pas pu éviter ni écarter les conséquences, ou en raison d'un cas de force majeure;

- Lorsque le dommage est imputable à un tiers. Aucune responsabilité ne peut être déclinée en cas de dommages dus à un défaut du matériel roulant ou des marchandises transportées.

#### 16.2.2 TMR ne répond que

- des dommages corporels,
- des dommages matériels,
- des dommages pécuniaires qui résultent du fait que l'EF doit verser des indemnités conformément au droit national du transport

*(loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de La Poste Suisse, LREspC, (RS 221.112.742); loi fédérale sur le transport public, LTP, RS 742.40); Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages, CIV, (RS 0.742.403.1) ;*

qui sont causés à l'EF ou à ses auxiliaires par l'exploitation de l'infrastructure ou lors de son utilisation.

TMR est exempté de cette responsabilité

- a) lors de dommages corporels et lors de dommages pécuniaires qui résultent du fait que l'EF doit verser des indemnités conformément à la *LREspC et la CIV.*
- lorsque l'événement dommageable a été causé par des circonstances étrangères à l'exploitation et que TMR n'a pas pu éviter ni en écarter les conséquences malgré l'application de la vigilance requise en fonction du cas;

- dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne lésée ou de l'EF;

- lorsque l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et que TMR n'a pu ni l'éviter ni en écarter les conséquences malgré l'application de la vigilance requise en fonction du cas.

- lors de dommages matériels ou pécuniaires qui résultent du fait que l'EF doit verser des indemnités conformément à la LTP et à la CIM, lorsque le dommage a été causé par une faute de l'EF, une consigne de l'EF pour laquelle TMR n'est pas fautif, par un tiers ou en raison d'un cas de force majeure.

#### 16.2.3 Les principes ci-après sont applicables lors de la concomitance de plusieurs causes :

- a) Lorsque des causes devant être assumées par TMR et d'autres par l'EF ont un effet concomitant, chaque partenaire ne répond que de la proportion qu'il doit assumer conformément au chiffre 16.2.1. ou 16.2.2 et qui a contribué à la survenance du dommage. S'il n'est pas possible de constater la proportion dans laquelle la cause respective a contribué à la survenance du dommage, chaque partenaire supporte le dommage qu'il a subi.
- b) Cette règle s'applique par analogie lorsque des causes devant être assumées par TMR et d'autres par plusieurs EF, qui utilisent la même infrastructure, ont un effet concomitant.
- c) Lors de dommages selon le chiffre 16.2.1, la première phrase de la lettre a) s'applique par

analogie lorsque des causes devant être assumées par plusieurs EF qui utilisent la même infrastructure ont un effet concomitant. S'il n'est pas possible de constater la proportion dans laquelle la cause respective a contribué à la survenance du dommage, les EF répondent à parts égales envers TMR.

16.3 S'il n'est pas possible de constater quelle partie a causé un dommage, les deux parties répondent à parts égales. Lorsque d'autres EF co-utilisent les lignes ou les installations, le dommage est divisé dans la même proportion, à moins qu'une partie puisse prouver qu'elle n'a pas causé le dommage.

16.4 Les dommages-intérêts sont calculés en fonction de la valeur au moment du dommage ou de la destruction. Toute autre indemnité est exclue.

16.5 La responsabilité de TMR est exclue, dans les limites de la loi, pour des dommages dus à des actes de vandalisme alors que les véhicules de l'EF circulent ou sont garés sur des voies de TMR.

16.6 Si, en tant que propriétaire des installations, TMR est tenu – même sans faute de sa part – de réparer des dégâts à l'environnement causés par l'EF, cette dernière assumera les coûts des prestations de TMR ainsi que les coûts qui lui seront facturés par la défense hydrocarbures, les pompiers ou la défense chimique.

## 17. Confidentialité

17.1 Les partenaires traitent de façon confidentielle toutes les informations qui ne sont ni notoires, ni accessibles d'une manière générale. Ils ne les utiliseront qu'à des fins d'exploitation et d'assurance. Cette obligation existe déjà avant la conclusion de la convention et subsiste même après l'expiration de celle-ci. Restent réservés les obligations légales d'information.

17.2 Les partenaires garantissent une sécurité de leurs systèmes d'information

répondant aux exigences légales et à l'état actuel de la technique.

## 18. Cession de prétentions

Les prétentions découlant de la convention sur l'accès au réseau ne peuvent être cédées à des tiers qu'avec l'accord écrit de la partie co-contractante.

## 19. Nullité partielle

Si une disposition de la convention sur l'accès au réseau et de ses parties intégrantes devait être ou devenir nulle ou sans effet, le reste de la convention n'en serait pas touché. En cas de nullité ou de non-effet d'une clause, celle-ci devra être remplacée par une clause valable se rapprochant le plus possible du but économique visé par la disposition devenue sans effet en fonction des intentions initiales des parties.

## 20. Successeur de l'EF

Le transfert de la convention à un éventuel successeur juridique de l'EF est soumis à l'accord écrit de TMR.

## 21. Résiliation de la convention d'accès au réseau

21.1 En règle générale, la convention sur l'accès au réseau est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par les parties, toujours pour la fin d'une période horaire, moyennant un délai de préavis de 6 mois.

21.2 TMR peut résilier la convention d'accès au réseau en tout temps et sans préavis si

a) l'EF n'a plus l'autorisation d'utiliser l'infrastructure (art. 9 LCdF), le certificat de sécurité ou la concession pour le transport régulier de voyageurs (art. 5, al. 4 CLdF), ou bien si l'EF a enfreint son devoir d'information conformément au chiffre 2.3.

b) le personnel à impliquer et les véhicules à utiliser ne satisfont plus aux exigences de sécurité.

c) l'EF accuse un retard de paiement pour deux échéances consécutives qui correspondent à un montant supérieur à

la redevance mensuelle d'utilisation ou bien un retard de paiement pour plus de deux échéances qui correspondent à un montant de deux mois de redevance d'utilisation.

21.3 Chaque partie peut résilier en tout temps la convention d'accès au réseau sans préavis, si l'autre partie enfreint gravement des obligations légales ou contractuelles en dépit d'un avertissement écrit, dans la mesure où ladite obligation concerne la sécurité des personnes et des marchandises.

21.4 Chaque partie peut résilier en tout temps la convention sur l'accès au réseau sans préavis, si l'autre partie enfreint gravement des obligations légales ou contractuelles en dépit d'un avertissement écrit.

21.5 La partie contractante qui a donné lieu à la résiliation sans préavis de la convention sur l'accès au réseau répond, envers l'autre partie contractante, du dommage qui est ainsi causé, à moins qu'elle prouve que le dommage n'a pas été causé par sa faute.

## **22. Droit applicable**

Le droit suisse est applicable.

## **23. Règlement des litiges**

23.1 Tous les litiges entre TMR et l'EF qui concernent la convention sur l'accès au réseau ou qui sont en relation avec la conclusion d'une telle convention sont tranchés par la commission d'arbitrage selon l'art. 40a de la loi sur les chemins de fer (LCdF).

23.2 Les tribunaux ordinaires tranchent les autres litiges.

23.3 Le for exclusif est Martigny.

---