



**CONDITIONS GENERALES POUR L'UTILISATION DE  
L'INFRASTRUCTURE TMR (CG TMR Infra)  
Valable dès le 01.03.2015**

**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 de 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 la présentation de l'autorisation d'accès au réseau et du certificat de sécurité en cours de validité.

**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 garantit que ses véhicules se trouvent dans un état irréprochable d'entretien et de circulation.

**4. Personnel**

- 4.1 Il incombe à l'EF d'affecter du personnel répondant aux exigences des règlements UE (n° 1158/2010 ou n° 1169/2010).
- 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 sur les installations de voies, des lignes et des gares. TMR donne les instructions correspondantes. Sur demande de TMR, l'EF est 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**

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 consulté sur Internet ou 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 impérativement.
- 6.2 Lors de situations exceptionnelles (perturbations de l'exploitation à cause d'accidents, d'une influence de l'environnement, d'intempéries, de travaux de construction ou d'entretien imprévus et dictés par le respect de la sécurité, etc.), TMR peut adapter cet horaire. Il assure, dans la mesure du possible les correspondances prévues initialement. La responsabilité de TMR selon le ch. 16.2.2 est alors exclue.
- 6.3 Si l'horaire ne peut être respecté à la suite de travaux de construction ou d'entretien, la responsabilité de TMR est exclue si celle-ci a informé les EF des dérogations d'horaire au moins deux mois à l'avance.
- 6.4 L'EF est tenue 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

Les interdictions et interruptions de voies résultant de travaux de construction ou d'entretien sont conformes aux dispositions de l'art. 11b al. 1 et 2 OARF.

## 8. Droit 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 l'EF est tenue d'autoriser le personnel TMR à circuler gracieusement sur les véhicules moteurs afin de procéder aux contrôles et aux vérifications des installations.
- 8.3 Les carences éventuellement constatées sont toujours communiquées

par écrit à l'EF concernée. En cas de lacune grave, l'OFT est en outre informée.

## 9. Instructions

- 9.1 TMR peut 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 du personnel).
- 9.2 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 elle-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.
- 9.3 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.
- 9.4 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 tenue 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) sur demande, de la position du train.
- 10.2 L'EF annonce à TMR pour tous les trains, avant leur départ, par email sur les données opérationnelles du train divergeant 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, sans frais, à TMR par email, 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 de 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 et irrégularités

- 11.1 Les parties de la convention s'annoncent réciproquement, sans délai, 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 habilitée à donner des instructions à l'EF. Elle est autorisée 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 du personnel.
- 11.3 En cas de défaillance, les parties prennent raisonnablement toutes les mesures 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 sans le répercuter sur les autres trains.

- 11.4 Un train qui ne peut poursuivre sa course en raison d'un dérangement 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.
- 11.5 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'essais ;

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

adhère à la convention en lieu et place de l'EF.

## 12. Redevance

12.1 La redevance est régie par les 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 doivent parvenir à l'expéditeur de la facture au plus tard 15 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 l'art. 127 ss du Code des obligations suisse.

## 13. 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 de prestations.

## 14. Sous-traitants et cession de sillons

14.1 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.

14.2 L'accord écrit de TMR est requis lorsque l'EF cède l'utilisation d'un sillon à un tiers, de sorte que celui-ci

## 15. Responsabilité

15.1 La responsabilité de l'EF et de TMR envers les voyageurs et les tiers est régie par les dispositions légales, notamment par l'art. 40b ss de la loi sur les chemins de fer (LCdF), par la loi sur le transport de voyageurs (LTV) et par la loi sur le transport de marchandises (LTM).

15.2 La responsabilité de TMR en qualité de GI :

15.2.1 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 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 ;
- Lorsque l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et que l'EF n'a pas pu éviter, ni en 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 en écarter les conséquences ;
- 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.

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

b) TMR est exemptée de cette responsabilité :

- lors de dommages corporels et lors de dommages pécuniaires qui résultent du fait que l'EF doit verser des indemnités conformément à la LResp et la RU 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 consé-

quences 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 ;
- 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 LTM et des RU CIM, lorsque le dommage a été causé par une faute de l'EF, une consigne de l'EF pour laquelle TMR n'est pas fautive, par un tiers ou en raison d'un cas de force majeure.

15.2.3 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 15.2.1 ou 15.2.2 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 par plusieurs EF, qui utilisent la même infrastructure, ont un effet concomitant.

c) Lors de dommages selon le chiffre 15.2.1, 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.

15.3 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.

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

15.5 Dans la mesure où TMR n'enfreint aucune obligation légale ou contractuelle, leur responsabilité est exclue pour des dommages dus à des actes de vandalisme causés par des tiers alors que les véhicules de l'EF circulent ou sont garés sur des voies de TMR.

15.6 Si, en tant que propriétaire des installations, TMR est tenue – 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 les différents organes d'intervention tels que la défense

hydrocarbures, les pompiers ou la défense chimique.

## 16. Confidentialité

16.1 Les parties traitent de façon confidentielle toutes les informations qui ne sont ni publiques ni généralement accessibles et ne les utilisent 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.

16.2 Les parties garantissent que la sécurité de leurs systèmes d'information répond aux exigences légales et à l'état actuel de la technique.

## 17. 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.

## 18. 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.

## 19. Complément

Les compléments et les modifications de la convention sur l'accès au réseau avec tous ses éléments n'ont force obligatoire que s'ils ont été convenus par écrit et expressément prévus dans un avenant.

## 20. Durée de validité de la convention d'accès au réseau et résiliation

20.1 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, avec un délai de préavis de 6 mois.



20.2 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 LCdF), 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.

20.3 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.

20.4 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.

20.5 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.

## **21. Successeur juridique de l'EF**

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

## **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 ss de la loi sur les chemins de fer (LCdF).

23.2 Les tribunaux ordinaires tranchent les autres litiges.

23.3 Le for exclusif est à Martigny.