

CONDITIONS D'ACCES AUX RESEAUX

1 Champ d'application et prescriptions en vigueur

1.1 Les présentes conditions générales (CG- GI) règlent, dans le cadre des dispositions légales, l'utilisation de l'infrastructure MOB, en qualité de gestionnaire de l'infrastructure (GI) uniquement, par des entreprises ferroviaires (EF). Elles font partie intégrante de la convention sur l'accès au réseau.

1.2 L'EF se conformera aux prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) et aux dispositions d'exploitation (DE-PCT) MOB. Elle prendra connaissance des recommandations techniques et opérationnelles du MOB pour l'utilisation de l'infrastructure.

1.3 L'EF se procurera, à ses frais, auprès du MOB, les prescriptions et recommandations nécessaires à la fourniture de ses prestations de transport. Elle sera responsable de les tenir à jour.

2 Autorisation d'accès au réseau, certificat

2.1 L'EF informera par écrit le MOB sans délai 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 Le MOB peut exiger en tout temps la présentation de l'autorisation d'accès au réseau et du certificat de sécurité en cours de validité.

3 Matériel roulant

L'EF n'utilisera que des véhicules homologués et admis par l'Office fédéral des transports et figurant dans le certificat de sécurité. L'EF certifie que seul du matériel roulant permettant en tout temps une exploitation sûre est utilisé.

En cas de modification sur le matériel roulant, l'EF en informe par écrit le MOB dans les plus brefs délais.

4 Personnel

4.1 L'EF est responsable d'affecter du personnel répondant notamment aux exigences de l'ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM - RS 742.141.21). En particulier, l'EF doit donner à ses conducteurs les instructions nécessaires concernant les mouvements de manœuvre simple sur une voie interdite avec des véhicules moteurs avec ou sans charges remorquée (art. 10 al. 1 let b OCVM) et leur faire passer les examens requis (art. 10 al. 2 OCVM).

4.2 L'EF veille à ce que son personnel puisse communiquer clairement 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 concernant les installations de voies des lignes et des gares. Le MOB donnera les instructions correspondantes au frais de l'EF.

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

5 Prestations des MOB

5.1 Les prestations du MOB se répartissent en prestations de base, prestations complémentaires et prestations de service, conformément à l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF - RS 742.122). Pour chaque période d'horaire, le MOB publie un catalogue de ses prestations avec les prix officiels. Ce catalogue est publié sur le site internet MOB www.mob.ch.

6 Horaire

6.1 Lors de l'attribution d'un sillon, le MOB et l'EF conviennent d'un horaire à respecter impérativement.

6.2 Lors de situations exceptionnelles (notamment perturbations de l'exploitation, accidents, intempéries, entretien urgent et imprévu dicté par le respect de la sécurité, liste non exhaustive), le MOB peut adapter cet horaire. Elle assurera dans la mesure du possible les correspondances prévues initialement.

6.3 L'EF est tenue de respecter les caractéristiques du train convenues dans la convention sur l'accès au réseau (notamment la vitesse) pour assurer le respect de l'horaire.

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

7.1 Le MOB 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, elle s'engage à tout mettre en œuvre de façon proportionnée en vue de rétablir aussi rapidement que possible l'état d'exploitation normal.

7.2 Le MOB 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 d'entretien. Elle s'engage à effectuer les travaux de construction et d'entretien dans une mesure proportionnée le plus rapidement possible et elle tiendra compte, dans la mesure du possible, des besoins de l'EF. Le MOB informe l'EF suffisamment tôt des travaux prévus qui se répercutent sur l'exploitation.

8 Droits de contrôle

8.1 Le MOB 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 du MOB à circuler gracieusement sur ses véhicules-moteurs afin de procéder aux contrôles et aux vérifications des installations de ligne.

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

9 Instructions

Le MOB peut donner directement à l'EF, ainsi qu'à son personnel, toutes les instructions jugées nécessaires à la sécurité. Le MOB peut imposer à l'EF un délai raisonnable pour remédier un état contraire à la loi, aux prescriptions ou au contrat. Si l'EF ne régularise pas la situation dans les délais, le MOB peut réaliser ou faire réaliser par un tiers les mesures nécessaires. Celles-ci seront facturées à l'EF.

10 Informations

10.1 Le MOB informe l'EF :

- avant le départ du train, sur l'état de l'infrastructure et les modifications du tracé (travaux de construction, limitations de vitesse, modifications des signaux, etc.) ;
- sur demande, sur la position du train.

10.2 L'EF annonce au MOB par téléphone au centre d'exploitation concerné, pour tous les trains, avant le départ du train, les éléments suivants :

10.2.1 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 ;
- vitesse maximale du train ;
- tonnes brutes de la charge remorquée ;
- poids des véhicules moteurs ;
- longueur du train en mètres ou nombre d'essieux.

10.2.2 Les données destinées à l'information des voyageurs (en trafic voyageurs), si elles divergent des données prévues :

- formation du train ;

- voiture-restaurant ;
- etc.

10.3 Après l'exécution du transport, les données suivantes seront fournies par écrit pour le décompte des prestations conformément à la définition dans la convention sur l'accès au réseau :

- chiffres d'affaires (si la contribution de couverture doit être calculée sur la base des produits)
- tonnes brutes / tonnes nettes
- voyageurs-kilomètres
- kilowatts-heures consommés (au cas où un décompte est établi sur la base des valeurs effectives par train).

10.4 Pour les trains marchandises, l'EF fournit en outre, selon le format défini, les informations relatives aux wagons et nécessaires à l'exploitation. Ces données doivent au minimum contenir : la gare de départ et celle de destination, le poids brut et la tare, la longueur, les éventuelles limitations de vitesse, les éventuels envois dépassant le gabarit et la position des matières dangereuses. Si la prestation du MOB comprend, outre le sillon, des prestations complémentaires et de service (ex. manœuvre dans une gare de triage), d'autres indications doivent être fournies le cas échéant.

10.5 L'ampleur exacte des données et leur format sont fixés dans la convention sur l'accès au réseau.

10.6 Par ailleurs, les parties de la convention se communiquent réciproquement tous les événements et les faits qui pourraient empêcher d'exécuter ce qui a été convenu, surtout le respect de l'horaire (limitation de vitesse, panne de moteur au véhicule moteur, etc.).

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 sur l'accès au réseau et conformément aux règles de décision opérationnelles qui y figurent. La souveraineté de décision en cas de perturbation revient au MOB.

11.2 Les deux parties prennent toutes les mesures raisonnablement exigibles pour éliminer la perturbation et maintenir le trafic.

11.3 Les partenaires sont tenus de s'aider réciproquement avec du personnel et du matériel pour remorquer les trains en panne jusqu'à la prochaine gare appropriée ou pour évacuer les voyageurs bloqués.

11.4 L'EF est tenue d'annoncer au MOB sans délai via le centre d'exploitation concerné les problèmes survenant lors de la préparation du train et pouvant menacer le respect de l'horaire.

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 Le MOB 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.

12.3 Le MOB 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 L'EF remet au MOB, sur demande, un extrait actuel du registre des poursuites et faillites.

13 Renonciation à des prestations commandées

Le MOB peut disposer des prestations commandées mais non utilisées ou les proposer à des tiers. Les frais d'annulation se fondent sur l'édition la plus récente du catalogue des prestations.

14 Tiers

14.1 Dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure, l'EF peut avoir recours à un tiers pour fournir des prestations partielles ou pour l'utilisation du sillon. L'EF est responsable du respect par le tiers 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. Le MOB peut demander que le contrat avec le tiers lui soit présenté pour information. La convention entre l'EF et le MOB n'est pas affectée.

15 Responsabilité

15.1 La responsabilité de l'EF et du MOB envers les voyageurs et les tiers est régie par les dispositions légales, notamment par les art. 40b ss de la loi sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), par la Loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) et par la Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (LTM ; RS 742.41). En cas de faits d'ordre international, les dispositions de la COTIF et les appendices spécifiques s'appliquent.

Dans ses rapports avec les personnes lésées, l'EF renonce à se référer à l'art. 26, § 2, let. c de l'appendice A à la COTIF en assimilant le comportement du MOB à celui d'un tiers.

15.2 La responsabilité entre le MOB et l'EF est définie – même en trafic national – par les art. 8 ss de l'appendice E à la COTIF et les dispositions complémentaires exposées aux chiffres 15 et 16 des présentes CG- MOB

15.2.1 En complément de l'art. 9, § 2, let. a des "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure" (CUI). L'EF n'est pas responsable des dommages corporels résultant d'une faute du MOB.

15.2.2 En remplacement de l'art. 9, al. 2, let. b CUI, l'EF n'est pas responsable des dégâts matériels lorsque le dommage est causé par une faute du MOB, par un ordre du MOB qui n'est pas imputable à l'EF, par un tiers (sous réserve de l'art.14) ou en raison d'un cas de force majeure. L'exclusion de la responsabilité ne s'applique pas aux dommages dus à un défaut du matériel roulant ou des marchandises transportées.

15.2.3 Les dispositions de l'art. 8, § 1, let. c CUI, s'appliquent également au dédommagement prévu par la LCdF, la LTV et la LTM.

15.2.4 En complément à l'art. 8, § 2, let. a CUI, la responsabilité du MOB est exclue dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de l'EF.

15.2.5 En remplacement de l'art. 8, § 2, let. b CUI, la responsabilité du MOB est exclue pour les dommages matériels ou pécuniaires qui résultent du fait que l'EF doit verser des indemnités conformément à la CIM et à la LTM, lorsque le dommage a été causé par une faute de l'EF, par un ordre de l'EF qui n'est pas imputable au MOB, par un tiers (sous réserve de l'art.14) ou en raison d'un cas de force majeure.

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 La responsabilité du MOB 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 du MOB.

16 Demande envers MOB SA en qualité de perturbateur par situation

Si, en tant que propriétaire des installations, le MOB est tenu de réparer des dégâts à l'environnement causés – même sans qu'il y ait faute de sa part – par l'EF, l'EF assumera les coûts des prestations du MOB ainsi que les coûts qui lui seront facturés par notamment 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. Demeurent réservées 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 Successeur juridique de l'EF

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

20 Résiliation de la convention sur l'accès au réseau

20.1 En principe, 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 d'horaire, avec un délai de préavis de 6 mois.

20.2 Le MOB peut résilier la convention sur l'accès au réseau en tout temps et sans préavis :

- a) si l'EF n'a plus l'autorisation d'utiliser l'infrastructure ou le certificat de sécurité (art. 8c LCdF ou la concession pour le transport régulier de voyageurs, art. 6 LCdF), ou bien si l'EF a enfreint son devoir d'information conformément au chiffre 2.3 ;
- b) si le personnel ou les véhicules engagés ne satisfont plus exigences de sécurité ;
- c) si l'EF accuse un retard de paiement après deux rappels.

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

20.4 La parties contractant qui a donné lieu à la résiliation sans préavis de la convention sur l'accès au réseau, sans être dans les cas précités aux points 20.2 ou 20.3, 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 Droit applicable

21.1 Le droit suisse est applicable.

21.2 Le for exclusif est à Montreux