

Table des matières

1.	Champ d'application et prescriptions en vigueur	2
2.	Autorisation d'accès au réseau, certificat de sécurité et concession	2
3.	Matériel roulant	2
4.	Personnel	2
5.	Prestations de MOB Infra et commande	2
6.	Horaire	3
7.	Interdiction et interruptions de voies	3
8.	Droit de contrôle	3
9.	Instructions	3
10.	Informations	3
11.	Transport de marchandises	4
12.	Perturbations de l'exploitation	4
13.	Redevance	4
14.	Renonciation à des prestations commandées	5
15.	Tiers	5
16.	Responsabilité	5
17.	Demande envers le GI en qualité de perturbateur par situation	6
18.	Confidentialité	6
19.	Cession de prétentions	6
20.	Successeur de l'ETF	6
21.	Nullité partielle	6
22.	Compléments	6
23.	Durée de validité de la convention sur l'accès au réseau et résiliation	6
24.	Droit applicable	7
25.	Règlement des litiges	7

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

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 ferroviaire par l'entreprise de transport ferroviaire (ci-après « ETF ») et font partie intégrante de la convention sur l'accès au réseau.
- 1.2 L'ETF se conforme aux prescriptions suisses de circulation des trains, aux prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure (ci-après le « GI ») ainsi qu'aux recommandations techniques et d'exploitation pour l'utilisation de l'infrastructure.
- 1.3 L'ETF se procure à ses frais auprès du GI les prescriptions et recommandations nécessaires à la fourniture de ses prestations de transport et elle les tient à jour. Le GI aide l'ETF à rassembler cette documentation. Il incombe toutefois à l'ETF d'en assurer l'actualité et l'exhaustivité.

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

- 2.1 L'ETF informe le GI 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 Il incombe à l'ETF de disposer d'un certificat de sécurité valable pour chaque ligne qu'elle parcourt.
- 2.3 Le GI peut exiger la présentation de l'autorisation d'accès au réseau et du certificat de sécurité en cours de validité.

3. Matériel roulant

- 3.1 L'ETF n'utilise que des véhicules homologués, admis par l'Office fédéral des transports (OFT) et figurant dans les certificats de sécurité de l'OFT. L'ETF certifie que seul du matériel roulant permettant en tout temps une exploitation sûre est utilisé.
- 3.2 Si l'ETF utilise des caisses en bois, chaque voiture sera dotée d'un extincteur en cas de franchissement de tunnels de plus de 300 mètres.

4. Personnel

- 4.1 La formation du personnel incombe à l'ETF. Elle est régie par les standards prescrits par la législation en vigueur.
- 4.2 Il incombe à l'ETF d'affecter du personnel répondant aux exigences des règlements UE (No 1158/2010 ou 1169/2010).
- 4.3 L'ETF veille à ce que son personnel puisse communiquer suffisamment bien dans la langue parlée sur le territoire de la ligne parcourue, tant dans des conditions d'exploitation normales qu'extraordinaires. Ces connaissances incluent notamment la capacité de comprendre et de donner des instructions déterminantes pour la sécurité et de remplir des formulaires au sens de l'art. 13 de l'ordonnance du DETEC réglent l'admission aux activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OAASF ; RS 742.141.22) et du chiffre 1.3 du PCT R 300.3.
- 4.4 L'ETF veille à ce que son personnel dispose des connaissances requises sur les installations de voies des lignes et des gares. Le GI donne les instructions correspondantes. Sur demande du GI, l'ETF est tenue de transmettre au personnel d'autres ETF les connaissances relatives aux lignes, ceci contre indemnisation.

5. Prestations de MOB Infra et commande

Les prestations du GI se répartissent en prestations de base, prestations complémentaires et prestations de service, ceci conformément à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF : RS 742.122). En outre, le GI publie un catalogue de ses prestations avec les prix officiels. Ce catalogue peut être obtenu auprès du GI via son site internet.

Formulaire	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	2 / 7

6. Horaire

- 6.1 Lors de l'attribution d'un sillon, le GI et l'ETF conviennent d'un horaire à respecter de manière impérative.
- 6.2 Lors de situations exceptionnelles (perturbations de l'exploitation dues à des accidents, à l'influence de l'environnement, des intempéries, des travaux de construction ou de conservation imprévus et dictés par le respect de la sécurité, etc.), le GI peut adapter cet horaire. Il assure dans la mesure du possible les correspondances initialement prévues.
- 6.3 L'ETF est tenue de respecter les caractéristiques du train convenues dans la convention d'accès au réseau (notamment la vitesse) afin d'assurer le respect de l'horaire obligatoire, ceci conformément au ch. 6.1.

7. Interdiction et interruptions de voies

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

8. Droit de contrôle

- 8.1 Le GI peut vérifier en tout temps si l'ETF 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'ETF est tenue d'autoriser le personnel du GI à circuler gracieusement sur les véhicules moteurs afin de procéder aux contrôles et aux vérifications des installations de ligne.
- 8.3 Les carences éventuellement constatées sont toujours communiquées par écrit à l'ETF concernée. En cas de lacune grave, l'OFT est en outre informé.

9. Instructions

- 9.1 Le GI peut imposer à l'ETF un délai raisonnable au cas par cas pour remédier à un état contraire à la loi ou au contrat. Si l'ETF ne respecte pas l'instruction ou ne la satisfait pas dans les temps, le GI peut réaliser lui-même la mesure ordonnée ou en confier l'exécution à un tiers aux frais de l'ETF. L'ETF défaillante contrôle et réceptionne elle-même les prestations fournies. Si les prestations sont réalisées par une ETF tierce, celle-ci les facture directement à l'ETF défaillante.
- 9.2 L'ETF consent à ce que le GI puisse faire appel au personnel spécialisé (Spécialiste MR) d'une quelconque ETF mandatée par ses soins pour analyser et éliminer les défaillances.
- 9.3 Le GI 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'ETF lors de l'élimination des défaillances.

10. Informations

- 10.1 Le GI est tenu d'informer l'ETF :
- a) Avant le départ du train, sur l'état de l'infrastructure, en particulier sur les ralentissements et les modifications dans la signalisation.
 - b) Sur demande, de la position du train.
- 10.2 L'ETF est tenue de transmettre au GI les données de circulation de tous les trains au plus tard avant leur départ. Elles contiennent au minimum les éléments suivants :
- Formation, véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s)/à vapeur, (y-compris le type du véhicule), type de voiture(s) ou wagon(s)
 - Tonnage brut
 - Longueur du train (véhicules moteurs inclus)
 - Catégorie de train et de freinage
 - Vitesse maximale.

Formulaire	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	3 / 7

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BÉRNAIS	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Processus	QSE
		Sous- processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.	Date	09.05.2023

- 10.3 L'ETF est tenue de transmettre les données gracieusement, sous la forme électronique.
- 10.4 Si la prestation du GI concerne non seulement le sillon, mais aussi les prestations complémentaires et les prestations de services, le GI peut exiger des indications complémentaires.
- 10.5 L'ETF remet au GI, sur demande de ce dernier, un extrait actuel du registre des poursuites et faillites.
- 10.6 Par ailleurs, les parties à la convention sur l'accès au réseau se communiquent réciproquement tous les événements et les faits qui pourraient compromettre l'exécution de la convention, notamment le respect de l'horaire.
- 10.7 Toute adaptation éventuelle des données nécessaires à l'exploitation en raison de modification des prescriptions légales demeure réservée.

11. Transport de marchandises

En cas de convoi de marchandises chargé, l'ETF est tenu de communiquer au GI la nature du chargement lors de la commande du sillon. Le GI se réserve le droit de refuser l'autorisation d'accès au réseau, notamment si la nature ou le mode de transport de cette marchandise contrevient aux dispositions de l'ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412) ou/et au chiffre 1.4.3 du PCT R 300.5.

12. Perturbations de l'exploitation

- 12.1 Les parties s'annoncent réciproquement, sans délai, toute perturbation de l'exploitation et toute irrégularité susceptible d'influer sur le déroulement du trafic.
- 12.2 En cas de perturbations de l'exploitation, le GI est habilité à donner des instructions à l'ETF (Art. 14 OARF). Il est autorisé à donner à l'ETF 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).
- 12.3 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, les parties doivent s'efforcer de rattraper ce retard et non le répercuter sur les autres trains.
- 12.4 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. Le GI informe l'ETF de l'incident. L'ETF concernée prend une décision sur la composition ou la division du train de voyageurs ou de marchandises. Le chiffre 9 s'applique.
- 12.5 En cas de défaillance, le GI peut utiliser tout ou partie des sillons 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 pour d'autres mesures. L'ETF consent à ce que la poursuite de la course soit en général assurée selon les priorités suivantes :
- a) Trains VIP pour visites officielles ou événement protocolaires ;
 - b) Trains de l'offre du système en trafic voyageurs ;
 - c) Trains en dehors de l'offre du système en trafic voyageurs ;
 - d) Prestations de conservation des installations ainsi que courses de mesure et d'essai ;
 - e) Acheminement de matériel roulant vers les ateliers ou le fabricant.

13. Redevance

- 13.1 La redevance liée à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est fonction des prix publiés pour les prestations de base et complémentaires ainsi que des prestations de services offertes.
- 13.2 Le GI établit la facture en francs suisses (CHF).
- 13.3 L'ETF effectue les paiements dans les 30 jours à compter de l'établissement de la facture. Les éventuelles réclamations doivent également parvenir à l'expéditeur de la facture au plus tard 30 jours après l'établissement de celle-ci.

Formulaire	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	4 / 7

	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

- 13.4 Le GI peut exiger de l'ETF une garantie correspondant à trois redevances mensuelles.
- 13.5 Des acomptes peuvent être convenus pour les prestations périodiques.

14. Renonciation à des prestations commandées

Le GI peut disposer des prestations commandées mais non utilisées, ou les proposer à des tiers. Les frais d'annulation se fondent sur la version en vigueur du catalogue des prestations.

15. Tiers

Dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure, l'ETF peut faire appel à des tiers pour fournir des prestations partielles ou pour utiliser un sillon. L'ETF est responsable du respect par le tiers des dispositions de la convention sur l'accès au réseau et de ses éléments constitutifs, notamment les dispositions concernant le matériel roulant et le personnel. Le GI peut exiger que le contrat avec le tiers lui soit présenté pour information. La convention entre l'ETF et le GI n'en est pas affectée.

16. Responsabilité

- 16.1 La responsabilité de l'ETF et du GI envers les voyageurs et les tiers est régie par les dispositions légales, notamment par les art. 40b ss de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), par la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) et par la loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM ; RS 742.41). En cas de faits d'ordre international, les dispositions de la COTIF et les appendices spécifiques s'appliquent.
- 16.2 Dans ses rapports avec les personnes lésées, l'ETF renonce à se référer à l'art 26 § 2, let. c de l'appendice A à la COTIF en assimilant le comportement du GI à celui d'un tiers.
- 16.3 La responsabilité entre le GI et l'ETF 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-GI.
- 16.4 En complément de l'art. 9, § 2, let. a CUI, l'ETF n'est pas responsable des dommages corporels résultant d'une faute du GI.
- 16.5 En remplacement de l'art. 9, § 2, let. b CUI, l'ETF n'est pas responsable des dégâts matériels lorsque le dommage est causé par une faute du GI, par un ordre du GI qui n'est pas imputable à l'ETF, par un tiers 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.
- 16.6 Les dispositions de l'art. 8, § 1, let c CUI s'appliquent également au dédommagement prévu par la LCdF, la LTV et la LTM.
- 16.7 En complément à l'art. 8, § 2, let. a CUI, la responsabilité du GI est exclue dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de l'ETF.
- 16.8 En remplacement de l'art. 8, § 2, let. b CUI, la responsabilité du GI est exclue pour les dommages matériels ou pécuniaires qui résultent du fait que l'ETF doit verser des indemnités conformément à la CIM et à la LTM, lorsque le dommage a été causé par une faute de l'ETF, par un ordre de l'ETF qui n'est pas imputable au GI, par un tiers ou en raison d'un cas de force majeure.
- 16.9 S'il n'est pas possible de constater quelle partie a causé un dommage, les deux parties répondent à parts égales. Lorsque d'autres ETF 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.
- 16.10 Les dommages-intérêts sont calculés en fonction de la valeur au moment du dommage ou de la destruction. Toute autre indemnité est exclue.
- 16.11 La responsabilité du GI est exclue, dans les limites de la loi, pour des dommages dus à des actes de vandalisme alors que les véhicules de l'ETF circulent ou sont garés sur des voies du GI.

Formulaire	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	5 / 7

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BÉRNAIS	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

17. Demande envers le GI en qualité de perturbateur par situation

Si, en tant que propriétaire des installations, le GI est tenu – même sans faute de sa part – de réparer des dégâts à l'environnement causés par l'ETF, cette dernière assume les coûts des prestations du GI ainsi que les coûts qui lui sont facturés par la défense hydrocarbures, les pompiers ou la défense chimique.

18. Confidentialité

- 18.1 Les parties traitent de façon confidentielle l'ensemble des 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 avant même la conclusion de la convention sur l'accès au réseau et subsiste après l'expiration de celle-ci. Les obligations légales d'information demeurent réservées.
- 18.2 Les parties garantissent que la sécurité de leurs systèmes d'information répond aux exigences légales et à l'état actuel de la technique.

19. Cession de prétentions

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

20. Successeur de l'ETF

Le transfert de la convention sur l'accès au réseau à un éventuel successeur juridique de l'ETF est soumis à l'accord écrit du GI.

21. 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.

22. Compléments

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. La transmission de documents signés par courriel est permise.

23. Durée de validité de la convention sur l'accès au réseau et résiliation

- 23.1 En règle générale, la convention sur l'accès au réseau est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties, toujours pour la fin d'une période horaire, avec un préavis écrit de 6 mois.
- 23.2 Le GI peut résilier la convention sur l'accès au réseau en tout temps et sans préavis si :
- L'ETF n'a plus l'autorisation d'utiliser l'infrastructure, qu'elle ne dispose plus d'un certificat de sécurité (art. 8c LCdF) ou de concession pour le transport régulier de voyageurs (art. 6 LCdF).
 - L'ETF a enfreint le devoir d'information au sens du ch. 10 ci-devant.
 - Le personnel ou les véhicules engagés ne satisfont plus aux exigences de sécurité.
 - L'ETF accuse un retard de paiement de ses redevances.
- 23.3 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.

Formulaire	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	6 / 7

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

23.4 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.

24. Droit applicable

Seul le droit suisse est applicable.

25. Règlement des litiges

25.1 Tous les litiges entre le GI et l'ETF qui concernent la convention sur l'accès au réseau ou qui sont en relation avec la conclusion d'une telle convention sont traités par la RailCom selon l'art. 40ater de la loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 741.101)

25.2 Les tribunaux ordinaires tranchent les autres litiges.

25.3 Le for juridique exclusif est à Montreux, siège du MOB et MVR.

Les présentes conditions générales ont été émises par la Direction du chemin de fer MOB et MVR à Montreux, elles entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Formulaire	Conditions générales pour l'utilisation Infra MOB-MVR-P	Auteur	C. BlondelVianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	7 / 7