

CONDITIONS GÉNÉRALES RELATIVES A L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE CJ

ANNEXE 1 A LA CONVENTION D'ACCES AU RESEAU

CONDITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE CJ
VALABLES À PARTIR DU 01.01.2021
 Applicables pour VOIE NORMALE et VOIE ÉTROITE

1. Champ d'application et prescriptions en vigueur

- 1.1 Les présentes conditions générales règlent, dans le cadre des dispositions légales, en particulier de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF, RS 742.122), l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire des CJ par des entreprises de transport ferroviaires (ETF), et elles font partie intégrante de la convention sur l'accès au réseau. Elles s'appliquent aussi bien au réseau à voie normale que celui à voie étroite.
- 1.2 L'ETF se conformera aux Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) et aux prescriptions d'exploitation des CJ (DE-PCT-CJ). Elle prendra connaissance des recommandations techniques et opérationnelles des CJ pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les règlements de gare et de chargement/manutention sont en outre également applicables.
- 1.3 L'ETF se procurera, à ses frais auprès des CJ, les prescriptions et recommandations nécessaires à la fourniture de ses prestations de transport, et elle les tiendra à jour. Les CJ aideront l'ETF à rassembler cette documentation.

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

- 2.1 L'ETF informera les CJ 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'ETF est responsable de disposer d'un certificat de sécurité valable pour chaque ligne qu'elle parcourt.

3. Matériel roulant

L'ETF n'utilisera que des véhicules homologués et admis par les instances compétentes. L'ETF répond de ce que ces véhicules se trouvent dans un état irréprochable d'entretien et de circulation.

4. Personnel

- 4.1 L'ETF est responsable d'affecter du personnel répondant aux exigences de la législation sur les chemins de fer. En outre, l'ETF est responsable de l'application de la législation sur la durée du travail (LDT, RS 822.21 et OLD, RS 822.211).
- 4.2 L'ETF 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. Le français est la langue couvrant l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire CJ.
- 4.3 L'ETF veille à ce que son personnel dispose des connaissances requises en ce qui concerne les installations de voies des lignes et des gares. Les CJ donneront les instructions correspondantes.
- 4.4 La formation du personnel incombe à l'ETF. Elle est régie par les standards prescrits par la législation en vigueur, en particulier par :
 a) l'Ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM, RS 742.141.21),
 b) l'Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF, RS 742.141.2).

5. Prestations des CJ

Les prestations des CJ se répartissent en prestations de base, prestations complémentaires et prestations de service. Pour chaque période d'horaire, les CJ publient sur leur site internet un catalogue de leurs prestations avec les prix officiels. Ce catalogue peut également être obtenu auprès de la direction des CJ.

6. Horaire

- 6.1 Lors de l'attribution d'un sillon, les CJ et l'ETF conviennent d'un horaire à respecter impérativement.
- 6.2 Lors de situations exceptionnelles (perturbations de l'exploitation, accidents, influences de l'environnement, intempéries, entretien imprévu dicté par le respect de la sécurité, etc.), les CJ peuvent adapter cet horaire. Ils assureront dans la mesure du possible les correspondances prévues initialement. La responsabilité des CJ selon ch. 16 est alors exclue.
- 6.3 Si l'horaire ne peut être respecté par suite de travaux de construction ou d'entretien, la responsabilité des CJ selon ch. 16 est exclue si l'ETF a été informée des dérogations d'horaire au moins deux mois à l'avance.
- 6.4 Il n'existe aucune garantie sur le respect de l'horaire si l'ETF ne respecte pas les caractéristiques de train convenues dans la convention sur l'accès au réseau (avant tout pour ce qui concerne la vitesse).

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

- 7.1 Les CJ garantissent 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, ils s'engagent à tout mettre en œuvre en vue de rétablir autant que possible l'état d'exploitation normal.
- 7.2 Les CJ se réservent 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. Ils s'engagent à effectuer les travaux de construction et d'entretien rapidement et tiendront compte, dans la mesure du possible, des besoins de l'ETF.
- 7.3 Si des travaux de construction et d'entretien occasionnent l'interruption d'une ligne, les CJ :
- Offriront dans la mesure du possible un itinéraire de détournement, sachant que ce n'est pas forcément possible dans tous les cas.
 - Organiseront un moyen de substitution du transport ferroviaire, d'entente avec l'ETF et en fonction de la nature du transport à assurer.
 - Proposeront, dans le cas de transports occasionnels ou sporadiques, un déplacement calendaire des transports, en fonction de la durée prévue de l'interruption.

- 7.4 Une interruption de ligne selon ch. 7.3 doit être annoncée suffisamment tôt à l'ETF. En outre, les dispositions spécifiques de l'art. 11b de l'OARF (RS 742.122) et de la section 4 de l'OARF-OFT (RS 742.122.4) s'appliquent.

8. Droits de contrôle

- 8.1 Les CJ peuvent 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 Les carences éventuellement constatées seront toujours communiquées par écrit à l'ETF concernée. En cas de lacune grave, l'Office fédéral des Transports (OFT) sera en outre informé.
- 8.3 A des fins de contrôle et pour examiner les installations de la ligne, les CJ sont autorisés à faire circuler, sans frais, du personnel sur les véhicules moteurs de l'ETF.

9. Instructions

Les CJ peuvent 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 du personnel.

10. Informations

- 10.1 Les CJ informent l'ETF 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.) et, sur demande, sur la position du train.
- 10.2 L'ETF annonce aux CJ pour tous les trains, avant le départ du train, sous forme écrite ou sous une forme électronique prédéfinie (par système d'information cargo CIS, courriel, etc.), les données relatives à la marche du train, soient 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.

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

- Formation du train,
- Voiture-restaurant,
- Autres, etc.

10.3 Après l'exécution du transport, les données suivantes seront fournies 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 et tonnes nettes
- Voyageurs-kilomètres
- Kilowattheures consommés, au cas où un décompte est établi sur la base des valeurs effectives par train

10.4 Pour les trains de marchandises, l'ETF fournit en outre, selon le format défini, les informations relatives aux wagons et nécessaires à l'exploitation. Ces données doivent au moins donner :

- la position de chaque wagon dans le train au départ,
- la gare de départ et celle de destination (peuvent se limiter au parcours du train),
- le poids brut et la tare,
- la longueur,
- les éventuelles limitations de vitesse,
- les éventuels envois dépassant le gabarit,
- la position des matières dangereuses.

Si la prestation des CJ comprend aussi, outre le sillon, des prestations complémentaires et de service (p. ex. manœuvres), d'autres indications devront être fournies le cas échéant.

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

10.6 Par ailleurs, les parties de la convention se communiqueront réciproquement tous les événements et faits qui pourraient empêcher la réalisation de ce qui a été convenu et, en particulier, ce qui a trait au 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'annonceront 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 aux CJ.

11.2 Les deux parties prendront toutes les mesures raisonnablement exigibles pour éliminer la perturbation et assurer 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'ETF est tenue d'annoncer aux CJ les problèmes survenant lors de la préparation du train et pouvant menacer le respect de l'horaire.

12. Redevance

12.1 La redevance (coût du sillon et autres prestations) est régie par les prix publiés pour les prestations de base et complémentaires, ainsi que des prestations de services offertes.

12.2 Les CJ établissent un décompte des prestations chaque mois, facturé en francs suisses (CHF). L'ETF paie les sommes dues dans les 30 jours à compter de la date de la facture.

12.3 Les CJ peuvent exiger de l'ETF une garantie appropriée quant à la redevance.

12.4 Des acomptes peuvent être convenus pour les prestations périodiques.

13. Compensation

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

14. Renonciation à des prestations commandées

Les CJ peuvent 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.

15. Sous-traitants et cession de sillons

- 15.1 Dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure, l'ETF peut avoir recours à une entreprise sous-traitante pour fournir des prestations partielles ou pour utiliser un sillon. L'ETF 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. Les CJ peuvent demander qu'on leur soumette le contrat avec le sous-traitant pour en prendre connaissance. La convention entre l'ETF et les CJ n'est pas touchée.
- 15.2 L'accord écrit des CJ est requis lorsque l'ETF cède l'utilisation d'un sillon à un tiers, de sorte que celui-ci adhère à la convention en lieu et place de l'ETF.

16. Responsabilité

- 16.1 La responsabilité de l'ETF et des CJ 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 sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) et par la loi 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 des CJ à celui d'un tiers.
- 16.3 La responsabilité entre les CJ et l'ETF est définie, également en trafic national, par les art. 8ss de l'appendice E à la COTIF et les dispositions complémentaires exposées au chiffre 16 des présentes CG.
- 16.3.1 En complément de l'art. 9, § 2, let. a des « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure (CUI) », l'ETF n'est pas responsable des dommages corporels résultant d'une faute des CJ.
- 16.3.2 En remplacement de l'art. 9, al. 2, let. b CUI, l'ETF n'est pas responsable des dégâts matériels lorsque le dommage est causé par une faute des CJ, par un ordre des CJ 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.

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

16.3.4 En complément à l'art. 8, § 2, let. a CUI, la responsabilité des CJ est exclue dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de l'ETF.

16.3.5 En remplacement de l'art. 8, § 2, let. b CUI, la responsabilité des CJ 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 aux CJ, par un tiers ou en raison d'un cas de force majeure.

16.4 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.

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

16.6 La responsabilité des CJ 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 des CJ.

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 également après l'expiration de celle-ci. Restent 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. 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. 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.

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

- 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 d'horaire, avec un délai de préavis de 6 mois.
- 21.2 Les CJ peuvent 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.
- 21.3 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.
- 21.4 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.

22. Successeur juridique de l'ETF

Le transfert de la convention à un éventuel successeur juridique de l'ETF est soumis à l'accord écrit des CJ.

23. Droit applicable

Seul le droit suisse est applicable.

24. Règlement des litiges

- 24.1 Tous les litiges entre les CJ 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. 40a^{ter} de la loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 741.101).
- 24.2 Les tribunaux ordinaires tranchent les autres litiges.
- 24.3 Le for exclusif est à Tavannes, Suisse, siège des CJ.

Les présentes conditions générales ont été émises par la Direction des Chemins de fer du Jura à Tavannes. Elles entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021.