

Ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et les Chemins de fer fédéraux suisses SA (CFF) (annexe 1)

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et AlpTransit Gotthard SA (ATG) (annexe 2)

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA (BLS) (annexe 3)

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et BLS AlpTransit SA (BLS AT) (annexe 4)

Vu l'arrêté fédéral du 20 mars 1998 sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics¹ et la révision du 20 mars 1998 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991 sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin)², de nouvelles conventions sur la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (Saint-Gothard et Lötschberg) ont été conclues entre la Confédération, d'une part, les CFF ainsi que leur filiale ATG, et le BLS, ainsi que sa filiale BLS AT, d'autre part. Ces conventions remplacent celles qui ont été conclues en 1993 entre la Confédération et les chemins de fer³.

5 juillet 2000

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication:

Moritz Leuenberger

¹ Art. 196, ch. 3, de la Constitution du 18 avril 1999.

² RS 724.104

³ FF 1994 III 1523

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et les Chemins de fer fédéraux SA (CFF)

**concernant la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers
les Alpes conformément à l'art. 5^{bis}, let. a et c, de l'arrêté sur le transit
alpin**

Section 1 Généralités

Art. 1 Conditions-cadres

Les conditions générales de la présente convention sont notamment définies dans les arrêtés fédéraux suivants:

- arrêté fédéral du 20 mars 1998 relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics⁴;
- arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin)⁵;
- arrêté fédéral du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (règlement du fonds)⁶;
- arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global pour la NLFA (arrêté sur le financement du transit alpin)⁷.

Art. 2 Objet de la convention

¹ La présente convention régit les rapports entre la Confédération et les CFF en ce qui concerne la réalisation de la ligne de base du Saint-Gothard et du tunnel de base du Zimmerberg (sans la liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Saint-Gothard) conformément à l'art. 5^{bis}, let. a et c, de l'arrêté sur le transit alpin.

² Les projets d'aménagement du reste du réseau selon l'art. 9 de l'arrêté sur le transit alpin font l'objet d'une convention distincte.

⁴ RO 1999 741

⁵ RS 742.104

⁶ RS 742.140

⁷ FF 2000 142

Section 2 Construction de l'infrastructure

Art. 3 Commande de l'ouvrage

La Confédération commande auprès d'AlpTransit Gothard SA l'infrastructure mentionnée à l'art. 2, al. 1.

Art. 4 Obligation des CFF de transférer le mandat

¹ Les CFF s'engagent à transférer à sa filiale AlpTransit Gothard SA tous les droits et obligations nécessaires à l'établissement des plans et à la construction de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2, al. 1.

² AlpTransit Gothard SA est entièrement responsable envers la Confédération de l'établissement des plans et de la construction de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2, al. 1, ainsi que du respect de l'enveloppe financière.

Art. 5 AlpTransit Gothard SA

¹ AlpTransit Gothard SA est une société anonyme conforme aux dispositions du code des obligations⁸, dont la majorité des actions est détenue par les CFF.

² Le conseil d'administration de la société compte huit membres au plus. La Confédération en désigne au plus trois conformément à l'art. 762 du code des obligations. Les administrateurs sont, si possible, sélectionnés d'un commun accord entre les CFF et la Confédération.

³ La Confédération a le droit de participer à AlpTransit Gothard SA. Les participations de tiers sont autorisées. L'al. 1 est réservé.

Art. 6 Rapports entre les CFF et AlpTransit Gothard SA

¹ L'influence des CFF sur AlpTransit Gothard SA se limite aux compétences attribuées à l'assemblée générale par la loi.

² Une convention règle la coopération entre les CFF et AlpTransit Gothard SA.

³ L'art. 9 de la présente convention est réservé.

Art. 7 Rapports entre la Confédération et AlpTransit Gothard SA

Les rapports entre la Confédération et AlpTransit Gothard SA sont régis par une convention distincte.

Section 3 Intérêts du gestionnaire

Art. 8 Sauvegarde des intérêts du gestionnaire

¹ Les CFF représentent envers AlpTransit Gothard SA les intérêts du gestionnaire de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2, al. 1, en tenant compte de la commande de la Confédération et des projets publiés et approuvés.

² Ils doivent faire en sorte qu'il demeure possible de transférer la gestion de l'infrastructure à un tiers.

³ Ils répondent envers la Confédération de la bonne sauvegarde des intérêts.

Art. 9 Modalités

¹ En accord avec AlpTransit Gothard SA, les CFF tiennent compte des intérêts du gestionnaire dans les plans. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) statue définitivement en cas de différend.

² En cas de transfert de propriété (art. 17), les CFF peuvent mettre les frais découlant de la sauvegarde des intérêts d'AlpTransit Gothard SA à la charge du projet de construction.

Section 4 Financement

Art. 10 Principe

Sous réserve de l'approbation des crédits par le Parlement, la Confédération alloue directement les fonds nécessaires à AlpTransit Gothard SA.

Art. 11 Conditions de financement

¹ Les fonds alloués à AlpTransit Gothard SA pour réaliser l'infrastructure selon l'art. 5^{bis}, let. c, de l'arrêté sur le transit alpin, auxquels s'ajoutent les intérêts cumulés, sont convertis à la fin de l'année comme suit:

- un quart en montants à fonds perdu;
- la moitié en prêts à taux variable conditionnellement remboursables;
- un quart en prêts remboursables rémunérés au taux du marché.

² Les fonds alloués à AlpTransit Gothard SA pour réaliser le tunnel de base du Zimmerberg selon l'art. 5^{bis}, let. c, de l'arrêté sur le transit alpin, auxquels s'ajoutent les intérêts cumulés, sont convertis à la fin de l'année comme suit:

- trois quarts en prêts à taux variable conditionnellement remboursables;
- un quart en prêts remboursables rémunérés au taux du marché.

³ La durée des prêts consentis au taux du marché est de dix ans. Les prêts échus avant la fin des travaux de construction seront automatiquement convertis en nouveaux prêts remboursables rémunérés au taux du marché.

⁴ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne peuvent pas être dénoncés durant la construction dans le but d'en obtenir le remboursement.

⁵ Si des modifications importantes interviennent (notamment de la commande) et qu'elles compromettent la rentabilité, les modalités convenues ci-dessus seront renégociées.

Art. 12 Rémunération des prêts

¹ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne produisent pas d'intérêts pendant la phase de la construction.

² Le taux d'intérêt des prêts rémunérés au taux du marché correspond aux coûts d'émission (y compris la taxe d'émission) d'un emprunt fédéral d'une durée de dix ans, calculé à la fin de l'année.

Art. 13 Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Les conséquences de l'assujettissement à la TVA des prestations faisant l'objet de la présente convention, notamment une éventuelle réduction de la déduction de l'impôt préalable, seront traitées dans une convention distincte entre les CFF, AlpTransit Gothard SA et la Confédération, représentée par le Département fédéral des finances (DFF) et le DETEC.

Art. 14 Autres modalités de financement

Les autres modalités de financement font l'objet de la convention entre la Confédération et AlpTransit Gothard SA.

Art. 15 Autres modèles de financement

¹ Après consultation des CFF et d'AlpTransit Gothard SA, la Confédération statue sur d'autres modèles de financement (comme, p. ex., un financement privé) de l'infrastructure ou de certaines de ses parties, notamment des installations techniques ferroviaires, du tunnel de base du Zimmerberg et/ou du tunnel de base du Ceneri.

² Les CFF s'engagent à contribuer à adapter la présente convention pour mettre en œuvre les modèles de financement choisis.

Section 5 Propriété de l'infrastructure

Art. 16 Propriété de l'infrastructure

¹ Selon l'art. 5^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin, le réseau des CFF s'accroît de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2, al. 1.

² Durant la phase de la construction, AlpTransit Gotthard SA acquiert la propriété des bien-fonds et des droits matériels liés à l'infrastructure mentionnée à l'art. 2, al. 1.

Art. 17 Transfert de la propriété à la Confédération

¹ Si la Confédération veut devenir propriétaire de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2, al. 1, ou de parties de celle-ci, les bases légales doivent, si nécessaire, être adaptées en conséquence. Si une adaptation a eu lieu ou si elle ne se révèle pas nécessaire, la Confédération peut acquérir la propriété de l'infrastructure concernée.

² Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par la reprise d'AlpTransit Gotthard SA, la Confédération se limite, en contrepartie, à verser aux actionnaires un montant équivalant au capital-actions libéré (y compris les réserves légales).

³ Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par l'acquisition de la propriété foncière et des autres droits sur la nouvelle infrastructure, la Confédération se limite, en contrepartie, à renoncer au remboursement des prêts accordés et de leurs éventuels intérêts.

⁴ Les autres modalités du transfert de propriété seront réglées par les parties d'un commun accord.

Section 6 Dispositions finales

Art. 18 Litiges

¹ Un tribunal d'arbitrage, composé de trois juges des instances cantonales supérieures, statue sur les litiges survenant lors de l'application de la présente convention.

² Les deux parties désignent chacune un juge. Les juges ainsi nommés en désignent un troisième comme président.

³ Si, dans les 60 jours à compter du jour auquel une partie déclare par écrit vouloir faire appel au tribunal d'arbitrage, les juges ne parviennent pas à se mettre d'accord, ou seulement sur certains points, ou si une partie refuse de collaborer, l'ensemble du tribunal d'arbitrage est nommé par le président du Tribunal fédéral.

⁴ Le tribunal d'arbitrage a son siège à Berne. L'arbitrage est régi par les art. 19 ss de l'ordonnance du 3 février 1993 concernant l'organisation et la procédure des commissions fédérales de recours et d'arbitrage⁹.

⁵ La décision du tribunal d'arbitrage est soumise au recours de droit administratif au Tribunal fédéral en vertu de l'art. 98, let. e, de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943¹⁰.

⁹ RS 173.31

¹⁰ RS 173.110

Art. 19 Entrée en vigueur; dénonciation de la convention actuelle

¹ La convention entrera en vigueur dès qu'elle aura été signée par les parties.

² Elle remplace la convention des 18/25 octobre 1993 entre la Confédération et les CFF.

³ En cas de modifications des conditions générales, la présente convention doit être adaptée en conséquence. Les CFF renoncent dans ce cas à faire valoir d'éventuels droits acquis en vertu de la présente convention ou à en demander le dédommagement de la Confédération.

19 septembre 2000	Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Adolf Ogi La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz
27 septembre 2000	Au nom de Chemins de fer fédéraux SA: Le président du Conseil d'administration, Lalive Le directeur, Weibel

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et AlpTransit Gothard SA (ATG)

**sur la planification, la construction et le financement de la nouvelle
ligne ferroviaire à travers les Alpes conformément à l'art. 5^{bis},
let. a et c, de l'arrêté sur le transit alpin**

Section 1 Généralités

Art. 1 Conditions générales

Les conditions générales de la présente convention sont notamment définies dans les arrêtés fédéraux suivants:

- arrêté fédéral du 20 mars 1998 relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (arrêté FTP)¹¹;
- arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin)¹²;
- arrêté fédéral du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (règlement du fonds)¹³.
- arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global NLFA (arrêté sur le financement du transit alpin)¹⁴.

Art. 2 Objet de la convention

La présente convention régit les rapports entre la Confédération et ATG en ce qui concerne la planification, la construction et le financement du tronçon de base du Saint-Gothard et du tunnel de base du Zimmerberg (sans liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Saint-Gothard), conformément à l'art. 5^{bis}, let. a et c, de l'arrêté sur le transit alpin.

Section 2 Commande

Art. 3 Commande de la Confédération

¹ ATG s'engage à planifier et à réaliser l'infrastructure mentionnée à l'art. 2 ci-dessus conformément à la commande de la Confédération.

¹¹ RO 1999 741

¹² RS 742.104

¹³ RS 742.140

¹⁴ FF 2000 142

² La commande de la Confédération porte sur les prestations (y compris les standards) ainsi que sur les objectifs en matière de coûts et de délais mentionnés en annexe¹⁵.

Art. 4 Responsabilité d'ATG

¹ ATG est responsable envers la Confédération de la planification et de la réalisation soignées de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2 ci-dessus conformément à la commande de la Confédération, ainsi que de l'emploi efficace des moyens financiers mis à disposition.

² La responsabilité de la société est définie par les dispositions légales.

Art. 5 Attribution des risques

¹ ATG est seule responsable de tous les risques en rapport avec la planification et la construction de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2 ci-dessus.

² Sont exceptés de sa responsabilité les risques suivants, dont la Confédération est responsable:

- modifications des commandes de la Confédération
- modifications de l'arrêté FTP, de l'arrêté sur le transit alpin, du règlement du fonds et de l'arrêté sur le financement du transit alpin;
- retards dans les procédures d'approbation du plan sectoriel et des avant-projets pour des raisons politiques justifiées par ATG;
- retard dans la mise à disposition des moyens financiers nécessaires ou non-fourniture desdits moyens;
- risques dépendant de la nature du sol dans la mesure où les conditions réelles ne correspondent pas aux pronostics des rapports géologiques (y compris la marge de variation) au niveau du projet de construction.

³ La gestion des risques est régie par le chapitre 16 de la directive sur le contrôle de la NLFA.

Section 3 Intérêts du gestionnaire

Art. 6 Intérêts du gestionnaire

¹ ATG doit tenir compte des intérêts du gestionnaire lors de la planification et de la construction.

² Ceux-ci sont représentés par les Chemins de fer fédéraux SA (CFF) qui tiennent compte de la commande de la Confédération ainsi que des projets approuvés mis à l'enquête.

¹⁵ Non publiée dans la Feuille fédérale.

³ En accord avec ATG, les CFF tiennent compte des intérêts du gestionnaire dans les plans. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) statue en cas de différend.

Section 4 Phase de construction

Art. 7 Direction du projet

¹ La Confédération dirige le projet en se conformant à la directive sur le contrôle de la NLFA. ATG l'y aide en lui garantissant l'accès à ses documents.

² La Confédération exerce en outre la surveillance de la planification, de la construction et du financement de l'infrastructure.

Art. 8 Programme de construction et achèvement

¹ ATG décide du programme de construction dans le respect des contraintes légales et financières.

² ATG indique à la Confédération et aux CFF quand l'infrastructure ou les parties d'ouvrages prêtes à l'exploitation sont terminées.

Section 5 Financement

Art. 9 Mise à disposition de moyens financiers

¹ La Confédération met les moyens financiers nécessaires à disposition d'ATG sous réserve de l'approbation des crédits par le Parlement. Ce faisant, elle tient compte des crédits d'engagement autorisés par le Parlement et des dispositions du règlement du fonds.

² Les fonds sont mis à disposition sur un compte courant.

Art. 10 Intérêts intercalaires

Un quart des prélèvements d'ATG sur le compte courant est rémunéré au taux mentionné à l'art. 12, al. 2, ci-dessous. Le reste des prélèvements est exempt d'intérêts intercalaires.

Art. 11 Conditions de financement

¹ Les fonds alloués à ATG pour réaliser l'infrastructure selon l'art. 5^{bis}, let. a, de l'arrêté sur le transit alpin, auxquels s'ajoutent les intérêts cumulés, sont convertis à la fin de l'année de la manière suivante:

- un quart en montants à fonds perdu;
- la moitié en prêts à taux variable conditionnellement remboursables;
- un quart en prêts remboursables, rémunérés aux taux du marché.

² Les fonds alloués à ATG pour réaliser le tunnel de base du Zimmerberg selon l'art. 5^{bis}, let. c, de l'arrêté sur le transit alpin, auxquels s'ajoutent les intérêts cumulés, sont convertis à la fin de l'année de la manière suivante:

- trois quarts en prêts à taux variable conditionnellement remboursables;
- un quart en prêts remboursables, rémunérés aux taux du marché.

³ La durée des prêts consentis au taux du marché est de dix ans. Les prêts échus avant la fin des travaux de construction seront automatiquement convertis en nouveaux prêts remboursables, rémunérés aux taux du marché.

⁴ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne peuvent pas être dénoncés durant la construction dans le but d'en obtenir le remboursement.

⁵ Si des modifications importantes interviennent (notamment de la commande) et qu'elles compromettent la rentabilité prévue, les modalités convenues ci-dessus seront renégociées.

Art. 12 Rémunération des prêts

¹ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne produisent pas d'intérêts pendant la phase de la construction.

² Le taux d'intérêt des prêts consentis aux taux du marché correspond aux coûts d'émission (y compris la taxe d'émission) d'un emprunt fédéral d'une durée de dix ans, calculés à la fin de l'année.

Art. 13 Modalités de financement

En accord avec la Confédération, ATG peut appliquer d'autres modalités de financement si elles se révèlent plus avantageuses économiquement dans un cas particulier.

Art. 14 Directives pour la présentation des comptes

¹ Après consultation avec ATG, le DETEC établit les directives nécessaires à l'application de la présente convention en ce qui concerne la présentation des comptes, notamment les modalités d'amortissement et d'inscription à l'actif, l'emploi des montants à fonds perdu et l'imputation des frais de surveillance du projet.

² Ce faisant, le DETEC tient compte des dispositions pertinentes du droit des obligations ainsi que, dans la mesure du possible, des recommandations relatives à la présentation des comptes (RPC).

Art. 15 Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Les conséquences de l'assujettissement à la TVA des prestations formant l'objet de la présente convention, notamment une éventuelle réduction de la déduction de l'impôt préalable, seront traitées dans une convention distincte entre les CFF, ATG et la Confédération, représentée par le Département fédéral des finances (DFF) et le DETEC.

Art. 16 Renchérissment

¹ Les coûts mentionnés en annexe sont calculés sur la base de 1991 et sont adaptés actuellement à l'évolution du renchérissement d'après l'indice zurichois des coûts de construction de logements. Les parties savent qu'il n'existe pas aujourd'hui d'indice fiable du renchérissement pour la construction souterraine et les installations de technique ferroviaire.

² La Confédération établira un indice applicable à la construction souterraine avec la collaboration d'ATG immédiatement après l'adjudication des grands lots de percements de tunnels.

Art. 17 Autres modèles de financement

¹ Après consultation d'ATG et des CFF, la Confédération statue sur d'autres modèles de financement (comme, p. ex., un financement privé) de l'infrastructure ou de certaines de ses parties, notamment des installations ferroviaires, du tunnel de base du Zimmerberg et/ou du tunnel de base du Ceneri.

² ATG s'engage à contribuer à l'adaptation de la présente convention pour mettre en œuvre les modèles de financement choisis.

Section 6 Propriété de l'infrastructure

Art. 18 Propriété de l'infrastructure

¹ Selon l'art. 5^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin, le réseau des CFF s'accroît de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2 ci-dessus.

² Durant la phase de la construction, ATG acquiert la propriété des biens-fonds et des droits matériels liés à l'infrastructure mentionnée à l'art. 2 ci-dessus.

Art. 19 Transfert de la propriété à la Confédération

¹ Si la Confédération veut devenir propriétaire de l'infrastructure mentionnée à l'art. 2 ci-dessus ou de certaines de ses parties, les bases légales doivent, si nécessaire, être adaptées en conséquence. Si une adaptation a eu lieu ou si elle ne se révèle pas nécessaire, la Confédération peut acquérir la propriété de l'infrastructure concernée.

² Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par la reprise d'ATG, la contrepartie de la Confédération se limite à verser aux actionnaires un montant équivalant au capital-actions libéré (y compris les réserves légales).

³ Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par l'achat de la propriété foncière et des autres droits sur la nouvelle infrastructure, la Confédération se limitera, en contrepartie, à renoncer au remboursement des prêts accordés et leurs éventuels intérêts.

⁴ Les autres modalités du transfert de propriété seront réglées par les parties d'un commun accord.

Section 7 Dispositions finales

Art. 20 Litiges

¹ Un tribunal d'arbitrage, composé de trois juges des instances cantonales supérieures, statue sur les litiges survenant lors de l'application de la présente convention.

² Les deux parties désignent chacune un juge. Les deux juges ainsi nommés en désignent un troisième comme président.

³ Si les juges ne peuvent se mettre d'accord que partiellement ou pas du tout dans un délai de 60 jours après la convocation écrite du tribunal d'arbitrage par une des parties, ou si une des parties refuse de participer, le président du Tribunal fédéral nomme tous les membres du tribunal d'arbitrage.

⁴ Le tribunal d'arbitrage a son siège à Berne. L'arbitrage est conforme aux art. 19 ss de l'ordonnance du 3 février 1993 concernant l'organisation et la procédure des commissions fédérales de recours et d'arbitrage¹⁶.

⁵ La décision du tribunal d'arbitrage est soumise au recours de droit administratif au Tribunal fédéral en vertu de l'art. 98, let. e, de la loi fédérale du 16 décembre 1943 d'organisation judiciaire¹⁷.

Art. 21 Entrée en vigueur; résiliation de la convention actuelle

¹ La convention entrera en vigueur dès qu'elle aura été signée par les parties.

² En cas de modifications des conditions générales et/ou de la convention entre la Confédération et les CFF sur la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, la présente convention doit être adaptée en conséquence. ATG renonce en ce cas à faire valoir ou à exiger vis-à-vis de la Confédération le dédommagement des éventuels droits acquis en vertu de la présente convention.

19 septembre 2000 Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Adolf Ogi
La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

8 octobre 2000 Au nom de AlpTransit Gotthard SA:
Le président du Conseil d'administration, Blum
Le directeur de l'entreprise, Zbinden

¹⁶ RS 173.31

¹⁷ RS 173.110

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA (BLS)

concernant la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes conformément à l'art. 5^{bis}, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin (ligne de base du Lötschberg)

Section 1 Généralités

Art. 1 Conditions générales

Les conditions générales de la présente convention sont notamment définies dans les arrêtés fédéraux suivants:

- arrêté fédéral du 20 mars 1998 relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics¹⁸;
- arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin)¹⁹;
- arrêté fédéral du 26 septembre 1991 relatif à l'extension et à la prolongation de la concession de la société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne–Lötschberg–Simplon²⁰;
- arrêté fédéral du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (règlement du fonds)²¹
- arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global pour la NLFA (arrêté sur le financement du transit alpin)²².

Art. 2 Objet de la convention

¹ La présente convention régit les rapports entre la Confédération et le BLS en ce qui concerne la réalisation de la ligne de base du Lötschberg conformément à l'art. 5^{bis}, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin.

² Les projets d'aménagement du reste du réseau selon l'art. 9 de l'arrêté sur le transit alpin font l'objet d'une convention distincte.

¹⁸ RO 1999 741

¹⁹ RS 742.104

²⁰ FF 1993 118

²¹ RS 742.140

²² FF 2000 142

Section 2 Construction de la ligne de base du Lötschberg

Art. 3 Commande de la Confédération

La Confédération commande auprès de BLS AlpTransit SA la ligne de base du Lötschberg.

Art. 4 Obligation du BLS de transférer le mandat

¹ Le BLS s'engage à transférer à sa filiale BLS AlpTransit SA tous les droits et obligations nécessaires à l'établissement des plans et à la construction de la ligne de base du Lötschberg.

² BLS AlpTransit SA est entièrement responsable envers la Confédération de l'établissement des plans et de la construction de la ligne de base du Lötschberg ainsi que du respect de l'enveloppe financière.

Art. 5 BLS AlpTransit SA

¹ BLS AlpTransit SA est une société anonyme conforme aux dispositions du Code des obligations²³, dont la majorité des actions est détenue par le BLS.

² Le conseil d'administration de la société compte sept membres au plus. La Confédération en désigne au plus trois, conformément à l'art. 762 du code des obligations. Les administrateurs sont, si possible, sélectionnés d'un commun accord entre le BLS et la Confédération.

³ La Confédération a le droit de participer à BLS AlpTransit SA. Les participations de tiers sont autorisées. L'al. 1 est réservé.

Art. 6 Rapports entre le BLS et BLS AlpTransit SA

¹ L'influence du BLS sur BLS AlpTransit SA se limite aux compétences attribuées à l'assemblée générale par la loi.

² Une convention règle la coopération entre le BLS et BLS AlpTransit SA.

³ L'art. 9 de la présente convention reste réservé.

Art. 7 Rapports entre la Confédération et BLS AlpTransit SA

Les rapports entre la Confédération et BLS AlpTransit SA sont régis par une convention distincte.

Art. 8 Concession

¹ Le BLS s'engage à transférer à BLS AlpTransit SA la concession nécessaire pour construire la ligne de base. L'approbation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est réservée.

² Si la gestion de l'infrastructure des axes de transit du Lötschberg est confiée à un tiers en vertu d'une décision fédérale, le BLS s'engage à contribuer à résoudre la question de la concession.

Section 3 Intérêts du gestionnaire

Art. 9 Sauvegarde des intérêts du gestionnaire

¹ Le BLS représente envers BLS AlpTransit SA les intérêts du gestionnaire de la ligne de base du Lötschberg en tenant compte de la commande de la Confédération et des projets publiés et approuvés.

² Le BLS doit faire en sorte qu'il demeure possible de transférer la gestion de l'infrastructure à un tiers.

³ Le BLS répond envers la Confédération de la bonne sauvegarde des intérêts.

Art. 10 Modalités

¹ En accord avec BLS AlpTransit SA, le BLS tient compte des intérêts du gestionnaire dans les plans. Le DETEC statue définitivement en cas de différend.

² En cas de transfert de la propriété (art. 18), le BLS peut mettre les frais découlant de la sauvegarde des intérêts de BLS AlpTransit SA à la charge du projet de construction.

Section 4 Financement

Art. 11 Principe

Sous réserve de l'approbation des crédits par le Parlement, la Confédération alloue directement les fonds nécessaires à BLS AlpTransit SA.

Art. 12 Conditions de financement

¹ Les fonds alloués à BLS AlpTransit SA pour réaliser l'infrastructure selon l'art. 5^{bis}, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin, auxquels s'ajoutent les intérêts cumulés, sont convertis à la fin de l'année comme suit:

- un quart en montants à fonds perdu;
- la moitié en prêts à taux variable conditionnellement remboursables;
- un quart en prêts remboursables rémunérés au taux du marché.

² La durée des prêts consentis au taux du marché est de dix ans. Les prêts échus avant la fin des travaux de construction seront automatiquement convertis en nouveaux prêts remboursables rémunérés au taux du marché.

³ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne peuvent pas être dénoncés durant la construction dans le but d'en obtenir le remboursement.

⁴ Si des modifications importantes interviennent (notamment de la commande) et compromettent la rentabilité, les modalités convenues ci-dessus seront renégociées.

Art. 13 Rémunération des prêts

¹ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne produisent pas d'intérêts pendant la phase de la construction.

² Le taux d'intérêt des prêts consentis au taux du marché correspond aux coûts d'émission (y compris la taxe d'émission) d'un emprunt fédéral d'une durée de dix ans, calculés à la fin de l'année.

Art. 14 Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Les conséquences de l'assujettissement à la TVA des prestations faisant l'objet de la présente convention, notamment une éventuelle réduction de la déduction de l'impôt préalable, seront traitées dans une convention distincte entre le BLS, BLS AlpTransit SA et la Confédération, représentée par le Département fédéral des finances (DFF) et le DETEC.

Art. 15 Autres modalités de financement

Les autres modalités de financement font l'objet de la convention entre la Confédération et BLS AlpTransit SA.

Art. 16 Autres modèles de financement

¹ Après consultation du BLS et de BLS AlpTransit SA, la Confédération statue sur d'autres modèles de financement (comme, p. ex., un financement privé) de l'infrastructure ou de certaines de ses parties, notamment des installations techniques ferroviaires.

² Le BLS s'engage à contribuer à l'adaptation de la présente convention pour mettre en œuvre les modèles de financement choisis.

Section 5 Propriété de l'infrastructure

Art. 17 Propriété de l'infrastructure

¹ Selon l'art. 5^{bis}, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin, le réseau du BLS s'accroît de la ligne de base du Lötschberg.

² Durant la phase de la construction, BLS AlpTransit SA acquiert la propriété des bien-fonds et des droits matériels liés à la ligne de base du Lötschberg.

Art. 18 Transfert de la propriété à la Confédération

¹ Si la Confédération veut devenir propriétaire de la ligne de base du Lötschberg, les bases légales doivent, si nécessaire, être adaptées en conséquence. Si une adaptation

a eu lieu ou si elle ne se révèle pas nécessaire, la Confédération peut acquérir la propriété de l'infrastructure concernée.

² Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par la reprise de BLS Alp-Transit SA, la Confédération se limite, en contrepartie, à verser aux actionnaires un montant équivalant au capital-actions libéré (y compris les réserves légales).

³ Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par l'acquisition de la propriété foncière et des autres droits sur la nouvelle infrastructure, la Confédération se limite, en contrepartie, à renoncer au remboursement des prêts accordés et de leurs éventuels intérêts.

⁴ Les autres modalités du transfert de propriété seront réglées par les parties d'un commun accord.

⁵ En prenant sa décision sur le transfert de propriété mentionné à l'al. 1, la Confédération tient compte des liens existant entre l'exploitation de la ligne de base du Lötschberg et celle du tunnel de faîte.

Section 6 Dispositions finales

Art. 19 Litiges

¹ Un tribunal d'arbitrage, composé de trois juges des instances cantonales supérieures, statue sur les litiges survenant lors de l'application de la présente convention.

² Les deux parties désignent chacune un juge. Les juges ainsi nommés en désignent un troisième comme président.

³ Si, dans les 60 jours à compter du jour auquel une partie déclare par écrit vouloir faire appel au tribunal d'arbitrage, les juges ne parviennent pas à se mettre d'accord, ou seulement sur certains points, ou si une partie refuse de collaborer, l'ensemble du tribunal d'arbitrage est nommé par le président du Tribunal fédéral.

⁴ Le tribunal d'arbitrage a son siège à Berne. L'arbitrage est régi par les art. 19 ss de l'ordonnance du 3 février 1993 concernant l'organisation et la procédure des commissions fédérales de recours et d'arbitrage²⁴.

⁵ La décision du tribunal d'arbitrage est soumise au recours de droit administratif au Tribunal fédéral en vertu de l'art. 98, let. e, de la loi fédérale du 16 décembre 1943 d'organisation judiciaire²⁵.

Art. 20 Entrée en vigueur; dénonciation de la convention actuelle

¹ La convention entrera en vigueur dès qu'elle aura été signée par les parties.

² Elle remplace la convention des 8/17 décembre 1993 entre la Confédération et le BLS.

²⁴ RS 173.31

²⁵ RS 173.110

³ En cas de modifications des conditions générales, la présente convention doit être adaptée en conséquence. Le BLS renonce dans ce cas à faire valoir d'éventuels droits acquis en vertu de la présente convention ou à en demander le dédommagement de la Confédération.

19 septembre 2000 Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Adolf Ogi
La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

26 septembre 2000 Au nom du BLS Chemin de fer du Lötschberg:
Le président du Conseil d'administration, Nydegger
Le directeur, Tromp

Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et BLS AlpTransit SA (BLS AT)

**sur la planification, la construction et le financement de la nouvelle
ligne ferroviaire à travers les Alpes conformément à l'art. 5^{bis}, let. b,
de l'arrêté sur le transit alpin (ligne de base du Lötschberg)**

Section 1 Généralités

Art. 1 Conditions générales

Les conditions générales de la présente convention sont notamment définies dans les arrêtés fédéraux suivants:

- arrêté fédéral du 20 mars 1998 relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (arrêté FTP)²⁶;
- arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin)²⁷;
- arrêté fédéral du 26 septembre 1991 relatif à l'extension et à la prolongation de la concession de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne–Lötschberg–Simplon²⁸;
- arrêté fédéral du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (règlement du fonds)²⁹;
- arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global NLFA (arrêté sur le financement du transit alpin)³⁰.

Art. 2 Objet de la convention

La présente convention régit les rapports entre la Confédération et BLS AT en ce qui concerne la planification, la construction et le financement du tronçon de base du Lötschberg conformément à l'art. 5^{bis}, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin.

²⁶ RO 1999 741

²⁷ RS 742.104

²⁸ FF 1993 118

²⁹ RS 742.140

³⁰ FF 2000 142

Section 2 Commande

Art. 3 Commande de la Confédération

¹ BLS AT s'engage à planifier et à réaliser le tronçon de base du Lötschberg conformément à la commande de la Confédération.

² La commande de la Confédération porte sur les prestations (y compris les standards) ainsi que sur les objectifs en matière de coûts et de délais mentionnés en annexe³¹.

Art. 4 Responsabilité de BLS AT

¹ BLS AT est responsable envers la Confédération de la planification et de la réalisation soignées du tronçon de base du Lötschberg conformément à la commande de la Confédération, ainsi que de l'emploi efficace des moyens financiers mis à disposition.

² La responsabilité de la société est définie par les dispositions légales.

Art. 5 Attribution des risques

¹ BLS AT est seule responsable de tous les risques en rapport avec la planification et la construction du tronçon de base du Lötschberg.

² Sont exceptés de sa responsabilité les risques suivants, dont la Confédération est responsable:

- modifications des commandes de la Confédération
- modifications de l'arrêté FTP, de l'arrêté sur le transit alpin, du règlement du fonds et de l'arrêté sur le financement du transit alpin;
- retards dans les procédures d'approbation du plan sectoriel et des avant-projets pour des raisons politiques justifiées par BLS AT;
- retard dans la mise à disposition des moyens financiers nécessaires ou non-fourniture desdits moyens;
- risques dépendant de la nature du sol dans la mesure où les conditions réelles ne correspondent pas aux pronostics des rapports géologiques (y compris la marge de variation) au niveau du projet de construction.

³ La gestion des risques est régie par le chapitre 16 de la directive sur le contrôle de la NLFA.

³¹ Non publiée dans la Feuille fédérale.

Section 3 Intérêts du gestionnaire

Art. 6 Intérêts du gestionnaire

¹ BLS AT doit tenir compte des intérêts du gestionnaire lors de la planification et de la construction.

² Ceux-ci sont représentés par le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA (BLS) qui tient compte de la commande de la Confédération ainsi que des projets approuvés mis à l'enquête.

³ En accord avec BLS AlpTransit SA, le BLS tient compte des intérêts du gestionnaire dans les plans. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) statue définitivement en cas de différend.

Art. 7 Concession

BLS AT prend connaissance du fait que le BLS, sous réserve de l'approbation du DETEC, est tenu de lui céder la concession de construction du tronçon de base du Lötschberg.

Section 4 Phase de construction

Art. 8 Direction du projet

¹ La Confédération dirige le projet en se conformant à la directive sur le contrôle de la NFLA. BLS AT l'y aide en lui garantissant l'accès à ses documents.

² La Confédération exerce en outre la surveillance de la planification, de la construction et du financement de l'infrastructure.

Art. 9 Programme de construction et achèvement

¹ BLS AT décide du programme de construction dans le respect des contraintes légales et financières.

² BLS AT indique à la Confédération et au BLS quand l'infrastructure ou les parties d'ouvrages prêtes à l'exploitation sont terminées.

Section 5 Financement

Art. 10 Mise à disposition de moyens financiers

¹ La Confédération met les moyens financiers nécessaires à disposition de BLS AT sous réserve de l'approbation des crédits par le Parlement. Ce faisant, elle tient compte des crédits d'engagement autorisés par le Parlement et des dispositions du règlement du fonds.

² Les fonds sont mis à disposition sur un compte courant.

Art. 11 Intérêts intercalaires

Un quart des prélèvements de BLS AT sur le compte courant est rémunéré au taux mentionné à l'art. 13, al. 2, ci-dessous. Le reste des prélèvements est exempt d'intérêts intercalaires.

Art. 12 Conditions de financement

¹ Les fonds alloués à BLS AlpTransit SA pour réaliser l'infrastructure selon l'art. 5bis, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin, auxquels s'ajoutent les intérêts cumulés, sont convertis à la fin de l'année de la manière suivante:

- un quart en montants à fonds perdu;
- la moitié en prêts à taux variable conditionnellement remboursables;
- un quart en prêts remboursables, rémunérés aux taux du marché.

² La durée des prêts consentis au taux du marché est de dix ans. Les prêts échus avant la fin des travaux de construction seront automatiquement convertis en nouveaux prêts remboursables, rémunérés aux taux du marché.

³ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne peuvent pas être dénoncés durant la construction dans le but d'en obtenir le remboursement.

⁴ Si des modifications importantes interviennent (notamment de la commande) et qu'elles compromettent la rentabilité prévue, les modalités convenues ci-dessus seront renégociées.

Art. 13 Rémunération des prêts

¹ Les prêts à taux variable conditionnellement remboursables ne produisent pas d'intérêts pendant la phase de la construction.

² Le taux d'intérêt des prêts consentis aux taux du marché correspond aux coûts d'émission (y compris la taxe d'émission) d'un emprunt fédéral d'une durée de dix ans, calculés à la fin de l'année.

Art. 14 Modalités de financement

En accord avec la Confédération, BLS AT peut appliquer d'autres modalités de financement si elles se révèlent plus avantageuses économiquement dans un cas particulier.

Art. 15 Directives pour la présentation des comptes

¹ Après consultation avec BLS AT, le DETEC établit les directives nécessaires à l'application de la présente convention en ce qui concerne la présentation des comptes, notamment les modalités d'amortissement et d'inscription à l'actif, l'emploi des montants à fonds perdu et l'imputation des frais de surveillance du projet.

² Ce faisant, le DETEC tient compte des dispositions pertinentes du droit des obligations ainsi que, dans la mesure du possible, des recommandations relatives à la présentation des comptes (RPC).

Art. 16 Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Les conséquences de l'assujettissement à la TVA des prestations formant l'objet de la présente convention, notamment une éventuelle réduction de la déduction de l'impôt préalable, seront traitées dans une convention distincte entre le BLS, BLS AlpTransit SA et la Confédération, représentée par le Département fédéral des finances (DFF) et le DETEC.

Art. 17 Renchérissment

¹ Les coûts mentionnés en annexe sont calculés sur la base de 1991 et sont adaptés actuellement à l'évolution du renchérissement d'après l'indice zurichois des coûts de construction des logements. Les parties savent qu'il n'existe pas aujourd'hui d'indice fiable du renchérissement pour la construction souterraine et les installations de technique ferroviaire.

² La Confédération établira un indice applicable à la construction souterraine avec la collaboration de BLS AT immédiatement après l'adjudication des grands lots de percements de tunnels.

Art. 18 Autres modèles de financement

¹ Après consultation de BLS AT et du BLS, la Confédération statue sur d'autres modèles de financement (comme, p. ex., un financement privé) de l'infrastructure ou de certaines de ses parties, notamment des installations ferroviaires.

² BLS AT s'engage à contribuer à l'adaptation de la présente convention pour mettre en œuvre les modèles de financement choisis.

Section 6 Propriété de l'infrastructure

Art. 19 Propriété de l'infrastructure

¹ Selon l'art. 5^{bis}, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin, le réseau du BLS s'accroît de la ligne de base du Lötschberg.

² Durant la phase de la construction, BLS AT acquiert la propriété des biens-fonds et des droits matériels liés à la ligne de base du Lötschberg.

Art. 20 Transfert de la propriété à la Confédération

¹ Si la Confédération veut devenir propriétaire de la ligne de base du Lötschberg, les bases légales doivent, si nécessaire, être adaptées en conséquence. Si une adaptation a eu lieu ou si elle ne se révèle pas nécessaire, la Confédération peut acquérir la propriété de l'infrastructure concernée.

² Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par la reprise de BLS AT, la Confédération se limitera, en contrepartie, à verser aux actionnaires un montant équivalant au capital-actions libéré (y compris les réserves légales).

³ Si le transfert de propriété mentionné à l'al. 1 s'opère par l'achat de la propriété foncière et des autres droits sur la nouvelle infrastructure, la contrepartie de la Confédération se limite à renoncer au remboursement des prêts accordés et de leurs éventuels intérêts.

⁴ Les autres modalités du transfert de propriété seront réglées par les parties d'un commun accord.

⁵ En prenant sa décision sur le transfert de propriété mentionné à l'al. 1, la Confédération tient compte des liens existant entre l'exploitation de la ligne de base du Lötschberg et celle du tunnel de faîte.

Section 7 Dispositions finales

Art. 21 Litiges

¹ Un tribunal d'arbitrage, composé de trois juges des instances cantonales supérieures, statue sur les litiges survenant lors de l'application de la présente convention.

² Les deux parties désignent chacune un juge. Les deux juges ainsi nommés en désignent un troisième comme président.

³ Si les juges ne peuvent se mettre d'accord que partiellement ou pas du tout dans un délai de 60 jours après la convocation écrite du tribunal d'arbitrage par une des parties, ou si une des parties refuse de participer, le président du Tribunal fédéral nomme tous les membres du tribunal d'arbitrage.

⁴ Le tribunal d'arbitrage a son siège à Berne. L'arbitrage est conforme aux art. 19 ss de l'ordonnance du 3 février 1993 concernant l'organisation et la procédure des commissions fédérales de recours et d'arbitrage³².

⁵ La décision du tribunal d'arbitrage est soumise au recours de droit administratif au Tribunal fédéral en vertu de l'art. 98 let. e de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943³³.

³² RS 173.31

³³ RS 173.110

Art. 22 Entrée en vigueur; résiliation de la convention actuelle

¹ La convention entrera en vigueur dès qu'elle aura été signée par les parties.

² En cas de modifications des conditions générales et/ou de la convention entre la Confédération et le BLS sur la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, la présente convention doit être adaptée en conséquence. Le BLS renonce en ce cas à faire valoir la présente ou à exiger vis-à-vis de la Confédération le dédommagement des éventuels droits acquis en vertu de la présente convention.

19 septembre 2000 Au nom du Conseil fédéral suisse:
 Le président de la Confédération, Adolf Ogi
 La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

27 septembre 2000 Au nom de BLS AlpTransit SA:
 Le président du Conseil d'administration, Josi
 Le directeur de l'entreprise, Teuscher