



Network Statement 2026

Propriétaire :	TPF INFRA	Page 1 de 47
Auteur	Serge Salomon	
Validé par	Béatrice Duperrut, resp. CE TPF	
Date de version / Numéro	13.12.2024	Version 3.5
Remplace version du		
Référence :	Network Statement 2026	

Statut juridique et responsabilité

Les dispositions sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire publiées dans le présent NWS s'appliquent sous réserve de modification de la législation et des directives en vigueur. Les exigences introduites dans le cadre d'une révision des lois et ordonnances suisses après publication du NWS seront impérativement respectées. Le GI et le SAS ne sont pas responsables des conséquences résultant du non-respect des directives ou décrets modifiés. Le GI et le SAS s'attachent à garantir l'exactitude des informations figurant dans le présent NWS et ne peuvent être tenus responsables des dommages directs ou indirects pouvant résulter de lacunes manifestes constatées dans le présent document ou tout autre publication. Par ailleurs, toute responsabilité relative au contenu des sites externes auxquels le présent document fait référence (liens) est décliné. En cas de divergence entre le contenu des sites externes et les informations ici présentées, seules ces dernières font foi. Cette réserve ne concerne pas les liens vers des pages officielles de lois et d'ordonnances suisses. Le présent NWS est publié gratuitement et seulement en français sur internet.

Durée de validité, mise à jour et publication

Le présent NWS est valable pour la commande et la réalisation de transports pendant la période d'horaire 2026, du 14 décembre 2025 au 12 décembre 2026. Le NWS est maintenu à jour. Les versions mises à jour sont communiquées conformément aux dispositions de la convention sur l'accès au réseau.

Le NWS est publié exclusivement sous forme électronique à l'adresse www.networkstatement.ch

Des fichiers PDF à des fins de preuves existent dans les archives.

Gestion des modifications du document

Version	Date	Nom de l'auteur	Contenu / Commentaire / Statut
1	30.10.2020	GI – Clément Granier, Xavier Vonlanthen, Serge Salomon	Première édition – Abrogée
1.1	10.05.2021	GI - Serge Salomon	Révision - Abrogée
2.0	26.07.2022	CSP - Serge Salomon	Révision - Abrogée
2.1	02.02.2023	CSP - Serge Salomon	Révision - Abrogée
2.2	19.12.2023	CE - Serge Salomon	Révision - Abrogée
3.0	05.03.2024	CE - Serge Salomon	Révision - Abrogée
3.1	15.03.2024	CE - Serge Salomon	Révision - Abrogée
3.2	23.04.2024	CE - Serge Salomon	Révision - Abrogée

3.3	15.06.2024	CE - Serge Salomon	Révision - Abrogée
3.4	01.12.2024	CE - Serge Salomon	Edition 2025 - En vigueur
3.5	12.12.2024	CE - Serge Salomon	Edition 2026 - En vigueur

Table des matières

1	Contexte et objectifs	9
2	Conditions fondamentales de l'accès au réseau	9
2.1	Conditions générales d'accès au réseau	9
2.2	Convention sur l'accès au réseau	9
2.2.1	Conditions pour une demande de sillons (SAS).....	10
2.2.2	Dispositions contractuelles	10
2.2.3	Conventions avec des tiers qui ne sont pas des EF (SAS).....	10
2.3	Règlements.....	10
2.4	Transports exceptionnels et transports lourds	10
2.5	Marchandises dangereuses	10
2.6	Homologation des véhicules et exigences techniques.....	10
2.6.1	Service d'homologation	10
2.6.2	Système de contrôle de la marche des trains	10
2.6.2.1	Réseau à voie normale.....	10
2.6.2.2	Réseau à voie étroite.....	11
2.6.2.3	Courses sans système de contrôle de la marche des trains suffisant.....	11
2.6.2.4	Interaction voie-véhicule	11
2.6.3	Interface rail-roue.....	11
2.6.4	Interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure	11
2.6.5	Interface pantographe/ligne de contact	11
2.6.6	Lubrification des boudins de roue.....	11
2.6.7	Exigences électriques relatives aux véhicules moteurs	12
2.6.7.1	Compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie	12
2.6.8	Installations de communication	12
2.6.9	Freinage.....	12
2.6.10	Sablage.....	12
2.6.11	Demande d'un nouveau genre de circulation	12
2.7	Homologation du personnel.....	13
2.8	Transmissions des données relatives aux trains.....	13
2.9	Accès technique au réseau pour les véhicules de service	13
3	Caractéristiques du réseau ferroviaire	14
3.1	Généralités	14
3.2	Description générale du réseau TPF INFRA.....	14
3.3	Catégorie de ligne et charge maximale par essieu	15
3.4	Profil d'espace libre et longueur maximale des trains	15
3.4.1	Profil d'espace libre et codes de lignes	15
3.4.2	Conditions relatives aux pantographes	16
3.4.3	Longueur maximale des trains	17

3.5	Tracé.....	17
3.5.1	Cadre légal	17
3.5.2	Ecartement de voie.....	17
3.5.3	Rayons minimaux	17
3.5.4	Dévers maximaux.....	17
3.5.5	Déclivités maximales	18
3.5.6	Longueur des voies d'évitement.....	18
3.6	Vitesse maximale admise	18
3.7	Alimentation électrique	18
3.7.1	Réseau à voie normale.....	18
	3.7.1.1 Exigences liées à l'admittance d'entrée.....	18
	3.7.1.2 Exigences liées à la limitation de puissance	19
3.7.2	Réseau à voie étroite.....	19
3.8	Equipements de sécurité	19
3.8.1	Systèmes de signaux.....	19
3.8.2	Système de contrôle de la marche des trains	19
	3.8.2.1 Voie normale	19
	3.8.2.2 Voie étroite	19
3.8.3	Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie	20
3.9	Restrictions de circulation.....	20
3.10	Disponibilité de l'infrastructure.....	20
3.10.1	Heures d'ouverture des lignes.....	20
3.10.2	Restrictions de capacités.....	21
3.11	Installations de service	21
3.11.1	Gares voyageurs	21
3.11.2	Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination....	21
3.11.3	Installations de secours	21
3.12	Installations de service de tiers	21
3.13	Prochains aménagements.....	21
4	Attribution des capacités [SAS].....	23
4.1	Introduction	23
4.1.1	Bases légales	23
4.1.2	Conditions à réunir pour la commande de sillons	23
4.1.3	Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons.....	23
4.1.4	Champ d'application local.....	23
4.2	Déroulement général du processus.....	24
4.2.1	Aperçu	24
4.2.2	Aperçu des procédures de commande suisses	25
4.2.3	Études de sillons.....	26
	4.2.3.1 Principe.....	26

4.2.3.2	Caractère obligatoire des études de sillons	26
4.2.3.3	Possibilité d'accompagnement par le SAS pour la réalisation d'études.....	26
4.2.4	Outils de commande.....	26
4.2.5	Corridors de fret ferroviaire.....	26
4.2.6	Catalogues de sillons nationaux.....	26
4.2.7	Indications nécessaires pour la commande de sillons	26
4.2.7.1	Prestations de base, indications requises.....	26
4.2.7.2	Prestations de base, conclusion et bases	27
4.2.7.3	Prestations de base avec spécialités	27
4.2.8	Indications nécessaires et directives à prendre en compte pour les prestations complémentaires	28
4.2.8.1	Prestations complémentaires, indications nécessaires.....	28
4.2.8.2	Prestations complémentaires, directives à prendre en compte.....	28
4.2.9	Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons	28
4.3	Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires.....	28
4.3.1	Principe de base	28
4.3.2	Délais et information des demandeurs.....	29
4.4	Contrats-cadres	29
4.4.1	Déclaration-cadre de capacité.....	29
4.4.2	Situation actuelle	29
4.5	Attribution des capacités	29
4.5.1	Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC1).....	29
4.5.1.1	Délais	29
4.5.1.2	Procédures de commande suisses pour l'horaire annuel (PC1).....	29
4.5.1.3	Demande de sillons	30
4.5.1.4	Demande et attribution de prestations complémentaires	30
4.5.1.5	Attribution des capacités restantes.....	31
4.5.1.6	Commande et attribution définitives des sillons	31
4.5.2	Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC2 et PC3).....	31
4.5.2.1	Délais	31
4.5.2.2	Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel.....	31
4.5.2.3	Demande de sillons	31
4.5.3	Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire sous-annuel et l'horaire à court terme (PC4a, PC4b et PC5).....	32
4.5.3.1	Délais	32
4.5.3.2	Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel à court terme (PC4a, PC4b et PC5).....	32
4.5.3.3	Demande de sillons	32
4.5.3.4	Dispositions dérogatoires	32
4.5.4	Processus de coordination	33
4.5.4.1	Principes, interdiction de commandes abusives	33

4.5.4.2	Commandes multiples pour un même mandat de transport	33
4.5.4.3	Obligation de collaboration dans le cadre du processus de coordination	33
4.5.4.4	Prestations complémentaires	34
4.5.5	Résolution de conflits.....	34
4.5.5.1	Résolution de conflits relatifs à l’attribution de sillons sur la base du plan d’utilisation du réseau (PLUR)	34
4.5.5.2	Ordre de priorité	34
4.5.5.3	Mise aux enchères.....	35
4.5.5.4	Prestations complémentaires	35
4.6	Lignes surchargées	36
4.7	Transports exceptionnels et marchandises dangereuses	36
4.7.1	Transports exceptionnels	36
4.7.2	Marchandises dangereuses	36
4.8	Règles suite à l’attribution des sillons.....	37
4.8.1	Règles applicables en cas de modification des sillons par le demandeur	37
4.8.2	Règles applicables en cas de modification des sillons par les GI	37
4.8.3	Règles applicables en cas de non-utilisation des sillons par le demandeur	37
4.8.4	Règles applicables à l’annulation de sillons par le demandeur.....	37
4.9	TTR for Smart Capacity Management.....	37
4.9.1	Objectifs du TTR	38
4.9.2	Composantes du processus	38
4.9.3	Introduction	38
4.9.3.1	Stratégie de capacité.....	38
4.9.3.2	Modèle et annonces de besoins de capacité.....	38
4.9.3.3	Offre de capacité.....	38
4.9.3.4	Etudes de faisabilité	38
4.9.4	Projet pilote TTR ou introduction de certaines composantes du processus	38
5	Prestations et prix.....	38
5.1	Introduction	38
5.2	Principes de facturation	39
5.3	Prestations de base et prix selon l’OARF (UE : ensemble des prestations minimales selon 2012/34/UE).....	39
5.3.1	Prix de base.....	39
5.3.2	Contribution de couverture	39
5.3.3	Prix de l’électricité.....	39
5.4	Prestations complémentaires et prix selon l’OARF (UE : prestations complémentaires selon 2012/34/UE)	40
5.5	Prestations de services et prix selon l’OARF (UE : Prestations connexes selon 2012/34/UE)	40
5.6	Taxes, incitations et rabais	40
5.7	Tarification basée sur les prestations	41

5.8	Modification des tarifs et des taxes	41
5.9	Conventions relatives à la facturation [SAS]	41
6	Répartition des capacités	41
6.1	Introduction	41
6.1.1	Objectifs	41
6.1.2	Cadre légal	41
6.1.3	Commande de sillons	41
6.1.4	Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons.....	41
6.2	Description du processus	42
6.2.1	Processus global de répartition des capacités	42
6.2.2	Demande/commandes de sillons	42
6.2.2.1	Etudes de sillons	42
6.2.2.2	Demandes de sillons dans l'horaire annuel	42
6.2.2.3	Demande de sillons dans l'horaire sous-annuel	42
6.2.2.4	Demandes de prestations complémentaires	42
6.2.2.5	Informations nécessaires pour la commande de sillons	42
6.2.2.6	Modifications de demandes et de commandes de sillons	43
6.2.3	Processus d'attribution des sillons	43
6.2.3.1	Principes	43
6.2.3.2	Horaire annuel	43
6.2.3.3	Horaire sous-annuel	44
6.2.3.4	Prestations complémentaires	44
6.2.3.5	Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution des sillons	44
6.2.3.6	Commande de capacités au moyen de la convention-cadre	44
6.2.4	Renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement.....	44
6.2.5	Attribution de sillons en cas de restrictions temporaires de capacité.....	45
6.2.6	Mesures spéciales lors de perturbations	45
7	Prestations du gestionnaire d'infrastructure	45
7.1	Prestations de base	45
7.2	Accès aux installations de service et obtention des prestations	46
7.2.1	Gares voyageurs	46
7.2.2	Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination....	46
7.2.3	Installations de contrôle des trains	46
7.2.4	Installations de secours	46
7.2.5	Mouvement de manœuvre dans les installations de service.....	46
7.3	Prestations complémentaires	46
7.3.1	Alimentation en électricité.....	46
7.3.2	Approvisionnement en eau	46
7.3.3	Transport exceptionnels et transports de marchandises dangereuses.....	46
7.4	Prestations de service	46

7.4.1	Accès au réseau de télécommunication	46
7.4.2	Information voyageurs	46
7.4.3	Canaux de vente des billets	47
7.4.4	Commandes de prescriptions	47
8	Tarification	47
8.1	Principe des redevances	47
8.2	Système de décompte	47
8.3	Prix.....	47
8.4	Redevances d'annulation et rabais	47
8.5	Application des valeurs par défaut	47
8.6	Modification des tarifs et des taxes	47

1 Contexte et objectifs

Le Network Statement (NWS) contient les conditions d'accès et d'utilisation du réseau, conformément à l'art. 10 al 1 lettre d de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire [OARF] et à la directive européenne 2012/34 et fait partie intégrante des conventions sur l'accès au réseau conclue entre TPF INFRA et les entreprises ferroviaires (EF).

Le NWS est rédigé, publié et mis à jour par le Département Sillons du Centre d'Exploitation (CE) de TPF INFRA.

2 Conditions fondamentales de l'accès au réseau

2.1 Conditions générales d'accès au réseau

L'accès au réseau est régi par la loi sur les chemins de fer (LCdF), RS 742.101, l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF), RS 742.141.1, l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF), RS 742.122 et l'ordonnance de l'Office Fédéral des Transports (OFT) relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT), RS 742.122.4.

Pour pouvoir circuler sur le réseau de TPF INFRA, les EF doivent disposer d'une autorisation d'accès au réseau, d'un certificat de sécurité et d'une convention sur l'accès au réseau conclue avec TPF INFRA. En vertu des prescriptions légales et des autres dispositions mentionnées dans le présent document, toute EF est autorisée à demander l'accès au réseau de TPF INFRA. L'autorisation d'accès au réseau est accordée par l'OFT et se fonde sur l'art. 8c et 8d LCdF. L'autorisation est octroyée pour dix ans au plus et peut être renouvelée. L'accès au réseau pour les entreprises étrangères est régi par les accords internationaux *ad hoc*.

L'examen de la compatibilité technique des véhicules avec les lignes à parcourir incombe à l'EF. La procédure à suivre est décrite dans le One-Stop Shop (OSS) de l'European Union Agency for Railways (ERA).

2.2 Convention sur l'accès au réseau

Les dispositions relatives à la convention sur l'accès au réseau sont définies aux art. 15 à 17 OARF.

Si toutes les conditions énoncées au chiffre 2.1 sont remplies, une convention sur l'accès au réseau peut être conclue. Dans la mesure où l'OFT n'a pas délivré à temps les autorisations demandées, la convention sur l'accès au réseau est conclue sous réserve de présentation ultérieure desdites autorisations.

La convention sur l'accès au réseau arrête les principales dispositions relatives à la collaboration entre TPF INFRA et l'entreprise ferroviaire. Elle est rédigée en français et établie en deux exemplaires. Elle comprendra au moins :

- les conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (CG-GI),
- le catalogue des prestations du gestionnaire d'infrastructure,
- le NWS de TPF INFRA
- les prestations de base et les prestations complémentaires à fournir
- la demande de sillon du demandeur ou la commande de prestations

La conclusion d'une convention sur l'accès au réseau n'engage pas l'EF à commander des sillons. Un modèle de convention sur l'accès au réseau est disponible sur l'OSS de l'ERA. TPF INFRA garantit à la commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (RailCom) un droit de regard dans les conventions sur l'accès au réseau.

Conformément à l'art. 12b OARF, le demandeur et TPF INFRA peuvent conclure des conventions-cadres.

2.2.1 Conditions pour une demande de sillons (SAS)

Les sillons pour le trafic marchandises peuvent être demandés par toute entreprise qui souhaite effectuer un transport ferroviaire. Les autorisations d'accès au réseau, certificats de sécurité et conventions sur l'accès au réseau ne sont pas nécessaires à ce stade. Au plus tard un mois avant la circulation, le commanditaire doit présenter une autorisation d'accès au réseau ou mandater une entreprise de transport ferroviaire (EF) pour effectuer le transport. Le certificat de sécurité doit être disponible au plus tard au début des courses (art. 9a al. 4 LCdF).

2.2.2 Dispositions contractuelles

2.2.3 Conventions avec des tiers qui ne sont pas des EF (SAS)

Les entreprises qui ne sont pas des EF peuvent également demander des sillons en trafic marchandises, conformément à l'art.9a al.4 de la LCdF (cf. aussi ch.2.2.1).

Une convention avec le GI ou le SAS n'est pas indispensable. Au plus tard un mois avant la circulation, le tiers mandate une EF, laquelle dispose d'une convention sur l'accès au réseau avec le GI, pour l'exécution du transport. Tous les droits et devoirs du tiers sont transférés à l'ETF dès l'octroi du mandat (cf. chiffre 4.1.3).

2.3 Règlements

TPF INFRA met tout en œuvre pour gérer le trafic sur son réseau en toute sécurité et avec ponctualité. Les conditions de sécurité et les recommandations sont réglées, entre autres, par les Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) ainsi que par les Prescriptions d'exploitation TPF INFRA.

Selon l'article 1.2 des Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure TPF (CG-GI TPF INFRA), l'EF a l'obligation de se conformer aux Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT), aux prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure ainsi qu'aux recommandations techniques et d'exploitation pour l'utilisation de l'infrastructure.

L'EF veille à ce que les prescriptions d'exploitations soient distribuées ou accessibles au personnel.

2.4 Transports exceptionnels et transports lourds

Le demandeur fournit les données nécessaires du transport exceptionnel (TE) avec la commande de sillons. L'autorisation de transport d'Infrastructure (AS) doit être disponible au moment de la demande de sillon et le numéro AS doit être transmis.

2.5 Marchandises dangereuses

L'acheminement de wagons de marchandises dangereuses selon le règlement du transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est interdit sur l'ensemble du réseau TPF.

2.6 Homologation des véhicules et exigences techniques

2.6.1 Service d'homologation

L'homologation du matériel roulant (obtention de l'autorisation d'exploitation et homologation de série) est du ressort de l'OFT. Cette activité repose sur les dispositions de la LCdF, de l'OCF et des DE-OCF. L'OFT édicte des directives pour l'homologation des véhicules ferroviaires et pour l'admission des véhicules ferroviaires historiques.

2.6.2 Système de contrôle de la marche des trains

2.6.2.1 Réseau à voie normale

Les véhicules souhaitant emprunter le réseau à voie normale de TPF INFRA doivent au minimum être équipés du système ETM-M (système ZUB).

Les systèmes requis doivent disposer au moins des versions logicielles suivantes :

- ETM-M : version 01.00
- ZUB 262 ct (variante DAZ) : version 14 *
- ZUB 262 ct (variante MVB) : version 14 *
- ZUB 262 (variante light) : version 15
- ETCS Baseline 3 : BL 3.4.0

* La disposition transitoire communiquée par l'OFT est applicable.

2.6.2.2 Réseau à voie étroite

Les véhicules souhaitant emprunter le réseau à voie étroite de TPF INFRA doivent être équipés du système « ZSI 127 Migration » avec la version software 05.03.00 et pourvu des paramètres infrastructures du véhicule permettant l'interprétation des aimants de voie du système ZSI-90 des TPF.

2.6.2.3 Courses sans système de contrôle de la marche des trains suffisant

De manière générale, tous les véhicules de tête doivent être équipés du système de contrôle de la marche des trains prescrit sur l'infrastructure sur laquelle ils circulent. Si cela n'est pas possible (p. ex. pour le matériel roulant historique), une dérogation doit être sollicitée auprès de l'OFT. L'OFT a édicté une directive applicable en pareil cas.

2.6.2.4 Interaction voie-véhicule

Sur demande, l'EF met les données relatives aux systèmes de contrôle de la marche des trains (p. ex. configuration hardware et software des unités embarqués) à la disposition du GI en temps voulu et gracieusement. Le GI traite les données en toute confidentialité.

2.6.3 Interface rail-roue

Les conditions-cadres et les valeurs limites des DE-OCF s'appliquent à titre de bases pour évaluer l'interaction rail/roue. Dans le respect de la législation et spécialités suisse, les essais techniques et l'évaluation doivent être réalisés conformément à la norme EN 14363 (Essais en vue de l'homologation du comportement dynamique des véhicules ferroviaires – Sécurité, fatigue de la voie et qualité de marche/CEN). A cet égard, les véhicules doivent être contrôlés selon la norme en vigueur dans leur position habituelle au sein du convoi et avec un état de graissage des tampons et des attelages correspondant à l'exploitation ordinaire. La RTNN (règles techniques nationales notifiées) CH-TSI LOC&PAS-003 concernant le domaine d'application de l'interaction rail-roue dans des courbes inférieures à 250m doit être appliquée en complément aux domaines d'application de la norme EN14363.

2.6.4 Interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure

En vertu de la norme EN 15528 et du règlement I-50064 (spécification technique pour la réalisation de l'interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure basée sur la norme européenne EN 15528), le poids par essieu et la masse par unité de longueur déterminent la catégorie de ligne. Le véhicule du train qui présente la charge la plus importante, c'est-à-dire l'évaluation de catégorie la plus élevée, est toujours déterminant pour définir la catégorie de ligne du train complet. Il y a compatibilité lorsque, en tenant compte de la limite de vitesse correspondante, la catégorie de ligne du véhicule (ou la charge utile maximale du wagon) est inférieure ou égale à la catégorie de la ligne.

2.6.5 Interface pantographe/ligne de contact

Les pantographes utilisés requièrent une homologation de composants de l'OFT conformément à la directive de ce dernier « Homologation des véhicules de chemin de fer ».

2.6.6 Lubrification des boudins de roue

L'exigence de lubrification des boudins de roue est imposée au matériel roulant sur le réseau ferroviaire de TPF INFRA. Pour la voie normale, les exigences de la norme R RTE 49410 de l'UTP (type de lubrifiant, quantité et intervalle d'application) doivent être respectées.

2.6.7 Exigences électriques relatives aux véhicules moteurs

2.6.7.1 Compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie

Il convient de respecter la norme EN 50238 afin d'assurer la compatibilité électromagnétique entre les véhicules et les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie. La vérification de compatibilité des circuits de voie et des compteurs d'essieux doit être effectuées selon la norme EN 50238 respectivement SN EN 50592.

2.6.8 Installations de communication

Les lignes voies normale et voies étroites de TPF INFRA sont couvertes par le « roaming national » via l'actuel réseau GSM des opérateurs mobiles publics. Pour la communication, le réseau « roaming national » doit être utilisé. Seul le point d'exploitation de Givisiez-Dépôt est couvert par le GSM-R.

La liste des appareils GSM-R homologués peut être consultée à la rubrique « domaine technique de sécurité » sur le site de l'OFT.

Les appareils radio portables ne sont autorisés dans les trains réguliers, conformément à l'OFT, que sous conditions :

- Le mode « mains-libres. » doit être disponible. Le mécanicien ne doit pas être détourné de ses tâches par le maniement de l'appareil radio portable.
- La réception dans la cabine de conduite doit être suffisante pour une bonne communication vocale. L'atteinte du niveau sonore minimal relève de la responsabilité de l'EF. Une antenne extérieure n'est pas obligatoire à cet égard.
- L'appareil radio portable doit pouvoir être alimenté en externe.

Le règlement I-30131 eRADN indique les moyens de communication à utiliser pour chaque parcours.

2.6.9 Freinage

Sur le réseau de TPF INFRA, seuls les freins électriques ou électrodynamiques doivent être utilisés, y compris pour les freinages d'urgence. En cas de défaillance des freins électriques, il convient d'assurer que le freinage d'urgence se poursuit automatiquement et de manière fiable (p. ex. panne de l'approvisionnement énergétique).

Le recours au frein magnétique sur rails peut être utilisé dans le cadre du serrage d'urgence. Ceci comprend également les serrages rapides déclenchés par le conducteur du véhicule moteur soit en baissant la pression dans la conduite générale conformément à la fiche UIC 541-06 (différents seuils de vitesse), soit par une commande manuelle directe.

Le recours au frein à courants de Foucault ou à d'autres systèmes de freinage indépendant du frottement entre la roue et le rail n'est autorisée qu'après examens locaux supplémentaires ou adaptation de la voie. La compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie doit être prouvée sur les tronçons concernés (les compteurs d'essieux non prévus à cet effet peuvent être durablement endommagés ou détruits) et la voie ferrée doit être homologuée en la matière

2.6.10 Sablage

Les dispositifs procédant automatiquement à un sablage dans le cadre d'un serrage d'urgence ou rapide ne sont pas autorisés et doivent être désactivés sur le réseau de TPF INFRA.

2.6.11 Demande d'un nouveau genre de circulation

Avant l'introduction sur le réseau de TPF INFRA d'un véhicule nouveau ou modifié (d'un point de vue technique), il convient de l'affecter à un genre de circulation. C'est sur cette base que seront déterminés les temps de parcours pour la planification des sillons et pour les systèmes d'exploitation ainsi que pour le calcul du prix du sillon. Pour ce faire, les valeurs dynamiques de circulation doivent être transmises à TPF INFRA. Pour toute demande de renseignement, veuillez envoyer un message à l'adresse électronique sillons@tpf.ch.

2.7 Homologation du personnel

L'homologation du personnel est du ressort de l'OFT. Les dispositions des règlements (EU) n°1158/2010 et n°1169/2010 s'appliquent.

2.8 Transmissions des données relatives aux trains

L'EF est tenue de transmettre au GI les données de circulation de tous les trains au plus tard avant leur départ. L'EF est tenue de transmettre les données gracieusement, sous la forme électronique.

Elles contiennent au minimum les éléments suivants :

- Formation, véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s) (y c. type), type de wagon
- Tonnage brut
- Longueur du train (véhicules moteurs inclus)
- Catégorie de train et de freinage (avec rapport de freinage)
- Vitesse maximale

2.9 Accès technique au réseau pour les véhicules de service

Par accès technique on entend la circulation d'un véhicule de service sur voie interdite depuis la voie de son garage à la zone du réseau TPF dans laquelle les activités et/ou les travaux doivent être exécutés. Les véhicules de service, comme définis dans les DE-OCF ad art. 57 DE 57.1, sont des véhicules ferroviaires, automoteurs ou tractés, destinés à la construction, à la maintenance et à l'inspection de la superstructure, des ouvrages d'art, de l'infrastructure et des installations de la ligne de contact (ligne de contact aérienne et rail de contact), ainsi qu'à l'exploitation sur des voies avec dispositif de détection de trains. Les véhicules de service, comme définis dans les DE-OCF ad art. 57 DE 57.1, sont des véhicules ferroviaires, automoteurs ou tractés, destinés à la construction, à la maintenance et à l'inspection de la superstructure, des ouvrages d'art, de l'infrastructure et des installations de la ligne de contact (ligne de contact aérienne et rail de contact), ainsi qu'à l'exploitation sur des voies avec dispositif de détection de trains. Ils sont détaillés en sous-catégories comme suit :

- Machines de construction et de maintenance empruntant exclusivement les voies ferrées (SN EN 14033)
- Machines rail-route et équipements associés (SN EN 15746)
- Machines dérailables et éléments associés (SN EN 15955)
- Remorques et éléments associés (SN EN 15954)
- Machines portables et lorries pour la construction et la maintenance (SN EN 13977)

Les machines portables, les lorries pour la construction et maintenance (SN EN 13977) et les outils de travail ne sont pas concernés par le présent article 2.9. Si un véhicule de service est transporté et livré en mode « wagon » par une entreprise de transport ferroviaire (ETF), aucune autorisation d'accès au réseau (AAR) est nécessaire pour le véhicule de service. Les véhicules de service qui souhaitent effectuer des courses commerciales, de manœuvre ou de transport sur le réseau TPF doivent remplir les mêmes exigences d'infrastructure que les véhicules ferroviaires conventionnels. (Voir article 2 et suivants)

Pour qu'un véhicule de service puisse obtenir l'accès technique au réseau TPF, le requérant doit en faire la demande à sillons@tpf.ch et fournir les documents suivants :

Pour le réseau TPF à voie normale :

- Autorisation d'exploiter de l'OFT et, le cas échéant, homologation de série selon la Directive Homologation des véhicules ferroviaires.
- Attestation de conformité à la norme SN EN correspondant au type de véhicule objet de la demande.
- Permis de travail CFF si prescrit pour la catégorie du véhicule objet de la demande conformément à la réglementation CFF I-40036.

Pour le réseau TPF à voie métrique :

- Autorisation d'exploiter de l'OFT et, le cas échéant, homologation de série selon la Directive Homologation des véhicules ferroviaires.
- Attestation de conformité à la norme SN EN correspondant au type de véhicule objet de la demande.
- Déclaration sur les données techniques relatives aux machines et véhicules engagés sur le réseau VM TPF (Annexe 4 D-RTE49530)

Sous réserve de réception du dossier complet et conforme, l'autorisation d'accès technique pour les véhicules de service est octroyée dans le 30 jours suivantes la réception de la demande. L'autorisation d'accès technique au réseau TPF pour les véhicules de service reste valable autant que l'Autorisation d'exploiter de l'OFT est en cours de validité. Il est de la responsabilité du détenteur de communiquer immédiatement tous faits affectant la validité de l'autorisation. Les Réglementations CFF I-40036 et D-RTE 49530 sont intégralement applicables et complètent le présent chapitre 2.9

3 Caractéristiques du réseau ferroviaire

3.1 Généralités

L'infrastructure ferroviaire regroupe, conformément à l'art. 62 LCdF, l'ensemble des composants (personnel et installations) nécessaires au bon déroulement du trafic ferroviaire, à savoir :

- les voies,
- les ouvrages d'art (ponts, tunnels, *etc.*),
- les installations de courant de traction (ligne de contact, sous-stations, *etc.*),
- les installations de sécurité (enclenchements, passages à niveau autonomes, *etc.*),
- les consommateurs à basse-tension et les installations de télécommunication (fibre optique, switches, information voyageurs *etc.*),
- les installations d'accueil des voyageurs (quais et accès).

3.2 Description générale du réseau TPF INFRA

Le réseau de TPF INFRA se compose de :

- 60.193 km de voie à écartement normal, répartis sur deux lignes : Broc-Chocolaterie-Romont et Fribourg – Morat – Anet (les segments de ligne entre Fribourg et Givisiez et entre Morat et Montilier sont gérés par CFF Infrastructure)
- 51.187 km de voie étroite à écartement métrique sur une ligne : Palézieux – Bulle – Montbovon.

3.3 Catégorie de ligne et charge maximale par essieu

Les charges par essieu maximales autorisées sont les suivantes :

- Réseau à voie normale : 22.5 tonnes/essieu (catégorie de ligne D4)
- Réseau à voie étroite : 16 tonnes/essieu

3.4 Profil d'espace libre et longueur maximale des trains

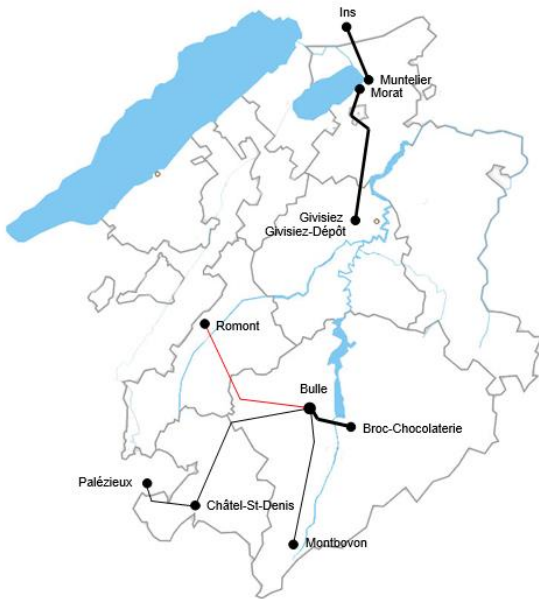
3.4.1 Profil d'espace libre et codes de lignes

L'accès au réseau de TPF INFRA n'est permis de façon régulière que pour les véhicules respectant les profils d'espace libre suivants :

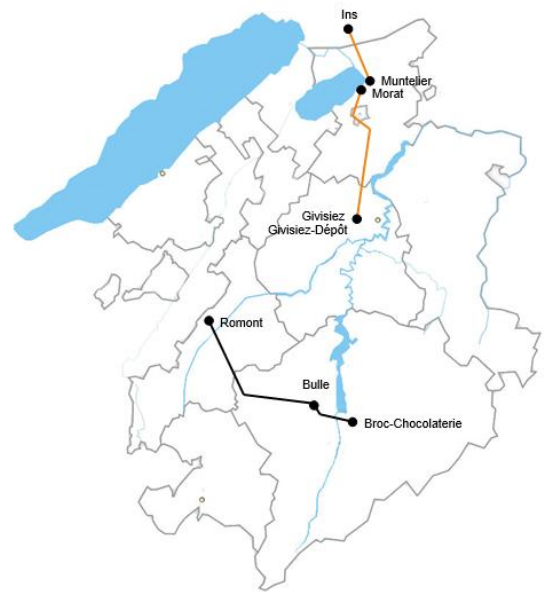
- Réseau à voie normale :
 - Ligne Romont-Bulle :
 - Profil d'espace libre OCF1 selon DE-OCF art. 18, feuille 11 N.
 - Gabarit limite d'obstacles OCF1 selon DE-OCF art. 18, feuille 6 N.
 - Profil d'espace libre pour le pantographe OCF S1 selon DE-OCF art. 18, feuille 16 N.
 - Le transport combiné accepté est le C25/344. (DE18.5 ch.1.2.1)
 - Ligne Bulle-Broc-Chocolaterie :
 - Profil d'espace libre OCF2 selon DE-OCF art. 18, feuille 12 N.
 - Gabarit limite d'obstacles OCF2 selon DE-OCF art. 18, feuille 7 N.
 - Profil d'espace libre pour le pantographe OCF S2 selon DE-OCF art. 18, feuille 16 N.
 - Les transports combinés acceptés sont C60/384, P60/384 et NT50/375 (DE18.5 ch. 2)
 - Ligne Fribourg-Morat-Anet :
 - Profil d'espace libre OCF2 selon DE-OCF art. 18, feuille 12 N.
 - Gabarit limite d'obstacles OCF2 selon DE-OCF art. 18, feuille 7 N.
 - Profil d'espace libre pour le pantographe OCF S2 selon DE-OCF art. 18, feuille 16 N.
 - Les transports combinés acceptés sont C60/384, P60/384 et NT50/375 (DE18.5 ch. 2)

Les véhicules ayant un profil OCF 02 (p. ex : véhicules à 2 niveaux) ne peuvent circuler que sur les voies principales des lignes selon la carte synoptique ci-après. La circulation sur les voies secondaires autres qu'en gare de Bulle est interdite. Les exceptions se trouvent dans les prescriptions locales (INFRA-DIR-0036).

La circulation sur les lignes non-ouvertes à ce type de véhicule est possible uniquement en tant que transport exceptionnel.



— Autorisé aux véhicules selon profil OCF 02
 — Interdit aux véhicules dépassant le profil OCF 01
 — Autorisé aux véhicules selon profil A



Sont autorisés les chargements jusqu'au maximum de :
 — P60/384 - C60/384 - NT50/375
 — C25/344

- Réseau à voie étroite :
 - Profil d'espace libre PEL A selon DE-OCF art. 18.2, feuille 5 M.
 - Gabarit limite d'obstacles OCF A selon DE-OCF art. 18 feuille 6M
 - Profil d'espace libre pour le pantographe selon DE-OCF art. 18, feuille 12 M.

3.4.2 Conditions relatives aux pantographes

L'accès au réseau de TPF INFRA n'est permis de façon régulière que pour les véhicules respectant les conditions suivantes :

- Réseau à voie normale :
 - Géométrie et courbe enveloppante des archets selon fiche UIC 608, archet de 1450 mm avec cornes isolées.
 - Largeur d'archet de min 1320mm.
 - Distance entre les bandes de frottement < 0.6 mètres.
 - Force moyenne de contact statique : 70 N environ.
 - Nombre de pantographe en service : 1 par motrice.
 - Distance minimale entre 2 pantographes en service : 75 mètres.
 - Désaxement du fil de contact de ± 150 mm en alignement à ± 250 mm en courbe.
- Réseau à voie étroite :
 - Géométrie et courbe enveloppante des archets selon fiche UIC 608, archet de 1450 mm avec cornes isolées.
 - Largeur d'archet de min 1320mm.
 - Distance entre les bandes de frottement < 0.5 mètres.
 - Force moyenne de contact statique 65 N nominale, 80 N en hiver.
 - Nombre de pantographe en service : 2 par motrice.
 - Distance minimale entre 2 pantographes en service :

Distances entre les pantographes levés	Vmax	Observations
Inférieure à 5,50 mètres	interdit	
de 5,50 à 11 mètres	20 km/h	
de 12 à 25 mètres	85 km/h	
supérieure à 25 mètres	100 km/h	

- Désaxement du fil de contact de ± 150 mm en alignement à ± 250 mm en courbe.

3.4.3 Longueur maximale des trains

L'accès au réseau de TPF INFRA n'est permis de façon régulière que pour les compositions respectant les longueurs maximales suivantes :

- Réseau à voie normale : 200m (300m entre Montilier et Ins)
- Réseau à voie étroite : 120m

Tronçons / Points d'exploitation	Limitation en mètres	Remarques
ROM-BUL	160	Plus sur demande
BUL-BROF	180	
GIV-MRT	202	Plus sur demande
MUN-INS	300	Plus sur demande
GIVD	202	Plus sur demande

3.5 Tracé

3.5.1 Cadre légal

Le réseau de TPF INFRA est aménagé sur la base des prescriptions sur le tracé en vigueur (art. 17 DE-OCF).

3.5.2 Ecartement de voie

Réseau à voie normale = 1435mm

Réseau à voie étroite = 1000mm

3.5.3 Rayons minimaux

Les rayons de courbes minimaux sont les suivants :

- Réseau à voie normale :
 - Voie de circulation : $R_{min} = 150m$
 - Voie secondaire (garage, triage, raccordement) : $R_{min} = 100m$
- Réseau à voie étroite :
 - Voie de circulation : $R_{min} = 90m$
 - Voie secondaire (garage, triage, raccordement) : $R_{min} = 40m$

Le rayon minimal (R_{min}) que doivent pouvoir franchir les véhicules interopérables destinés à la voie normale selon les STI est de 150m.

3.5.4 Dévers maximaux

Les dévers maximaux sont les suivants :

- Réseau à voie normale : 160mm
- Réseau à voie étroite : 105mm

Sur le réseau à voie étroite, les compositions munies de bogies transporteurs sont interdites.

3.5.5 Déclivités maximales

Les déclivités maximales sont les suivantes :

- Réseau à voie normale : 45 ‰
- Réseau à voie étroite : 42.63 ‰

3.5.6 Longueur des voies d'évitement

Les longueurs des voies d'évitement varient d'une gare à l'autre. Sous réserve des différentes modifications apportées, les longueurs maximales mesurées sont les suivantes :

Réseau à voie normale

- | | |
|---------------------------|------------|
| • Vuisternens | 200 mètres |
| • Sâles | 201 mètres |
| • Vaulruz-Nord | 165 mètres |
| • Bulle | 237 mètres |
| • Belfaux-Village | 203 mètres |
| • Pensier | 382 mètres |
| • Courtepin | 233 mètres |
| • Münchenwiler-Courgevoux | 254 mètres |
| • Sugiez | 307 mètres |
| • Broc-Chocolaterie | 192 mètres |

Réseau à voie étroite

- | | |
|---------------------|------------|
| • Montbovon | 190 mètres |
| • Villars-sous-Mont | 71 mètres |
| • Gruyères | 137 mètres |
| • Bulle | 229 mètres |
| • Vaulruz-Sud | 97 mètres |
| • La Verrerie | 76 mètres |
| • Semsales | 88 mètres |
| • Châtel-St-Denis | 141 mètres |
| • Palézieux | 122 mètres |

En cas de doute et pour toute question, prendre contact avec TPF INFRA via l'adresse électronique sillons@tpf.ch

3.6 Vitesse maximale admise

La vitesse maximale dépend du tronçon de ligne et du rapport de freinage du train. Elle est mentionnée dans le règlement I-30131 RADN. Ceci est valable également pour la voie étroite. Toutes EF souhaitant circuler sur le réseau à voie étroite de TPF INFRA doit se munir des tabelles de parcours correspondantes. Aucune vitesse n'est signalée aux abords des voies.

Les restrictions opérationnelles de vitesse, p. ex. dans le cas d'une circulation exceptionnelle, sont réservées.

3.7 Alimentation électrique

3.7.1 Réseau à voie normale

Alimentation en courant alternatif 15 kV 16 / 2/3 Hz fournie par CFF et selon standards CFF.

3.7.1.1 Exigences liées à l'admittance d'entrée

Pour éviter que les convertisseurs statiques des locomotives (régulateurs inclus) ne favorisent les résonnances du réseau et, partant, l'instabilité du réseau d'alimentation en courant de traction, la caractéristique de fréquence de l'admittance d'entrée doit être passive au-delà d'un seuil limite. Les exigences correspondantes sur l'admittance d'entrée de convertisseurs statiques des locomotives et la

spécification sur les mesures de caractéristique de fréquence du véhicule de traction sont conformes au règlement CFF I-20005. Cette dernière est une prescription d'exploitation obligatoire au sens de l'art. 12, al. 4, let. g OCF.

3.7.1.2 Exigences liées à la limitation de puissance

Afin d'éviter des ruptures en raison d'une sous-production ou surproduction dans le cadre de configurations du réseau d'alimentation en courant de traction, il convient d'équiper les véhicules moteurs d'une limitation de puissance en fonction de la fréquence conformément à la réglementation CFF I-50068. En cas de faiblesse du réseau électrique, par ex. en cas d'alimentation en dérivation sur une longue durée ou de conditions d'alimentation particulières, comme lors de la défaillance d'une sous-station, les véhicules de traction doivent être équipés d'une limitation de puissance ou de courant en fonction de la tension conformément à la réglementation CFF I-50069 pour éviter un effondrement de tension. Ces réglementations sont des prescriptions d'exploitation obligatoires au sens de l'art. 12, al. 4, let. g OCF pour les véhicules homologués depuis le 1^{er} janvier 2011. Pour les anciens véhicules moteurs, l'objectif est de parvenir à une telle situation dans le cadre d'adaptations logicielles générales.

3.7.2 Réseau à voie étroite

Alimentation en courant continu 900V fournie par les sous-stations TPF.

Afin d'éviter des ruptures en raison d'une sous-production ou surproduction dans le cadre de configurations du réseau d'alimentation en courant de traction, il convient d'équiper les véhicules moteurs d'une limitation de puissance en fonction de la vitesse. En cas de faiblesse du réseau électrique, le fonctionnement avec n-1 sous-stations est possible moyennant une puissance prélevée limitée et par conséquent une vitesse limitée afin d'éviter un effondrement de la tension.

3.8 Equipements de sécurité

3.8.1 Systèmes de signaux

Pour la signalisation extérieure, les signaux principaux sont de types L et N sur les réseaux ferroviaires à voie normale et à voie étroite.

De plus amples informations figurent dans les PCT, au chapitre R 300.2 Signaux et dans les DE-PCT de TPF INFRA.

3.8.2 Système de contrôle de la marche des trains

3.8.2.1 Voie normale

Sur les tronçons du réseau voie normale de TPF INFRA, le système de contrôle de la marche des trains ETCS Level 1 LS est utilisé.

Les informations de surveillance de la vitesse sont transmises de l'Eurobalise au véhicule de la manière suivante :

- Paquet 44 envoyé à l'antenne ETM système ETM-M ou ZUB 262 (ZUB) (ETCS Level 0)
- Télégramme ETCS envoyé à l'antenne ETCS d'un véhicule équipé de l'ETCS conformément à la norme Baseline 3 (ETCS Level 1 Limited Supervision)

3.8.2.2 Voie étroite

Sur les tronçons du réseau voie étroite de TPF INFRA, les systèmes de contrôle de la marche des trains ZSI 90 et ZSI 127 sont utilisés.

La position des signaux (impulsions : voie libre, avertissement et d'arrêt) du ZSI 90 sont transmises aux véhicules via des aimants de voie conventionnels.

Les informations de surveillance de la vitesse du ZSI 127 sont transmises de l'Eurobalise au véhicule par un télégramme envoyé à l'antenne du véhicule conformément au standard national ZBMS.

Equipement des tronçons :

Tronçons	ZSI 90	ZSI 127
PAL - CHSD		x
CHSD (excl.) – SEMS	x	Horizon 2026
SEMS - VERI		x
VERI - VUA	x	Horizon 2026
VUA - BUL		x
BUL – MTB		x

3.8.3 Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie

Sur la voie étroite, les EF souhaitant circuler sur le réseau de TPF INFRA avec des véhicules équipés de roues à rayons doivent fournir la preuve que les essieux sont correctement comptés respectivement décomptés. Des essais, à la charge de l'EF, peuvent être exigés par TPF INFRA.

3.9 Restrictions de circulation

Il n'existe aucune restriction d'utilisation du réseau TPF INFRA au sens des directives (UE) 2012/34 et (UE) 2016/2370.

Les parties s'annoncent réciproquement, sans délai, toute perturbation de l'exploitation et toute irrégularité susceptible d'influer sur le déroulement du trafic.

En cas de perturbations de l'exploitation, le GI est habilité à donner des instructions à l'EF (art. 14 OARF). Il est autorisé à donner à l'EF et directement au personnel de celle-ci toutes les instructions requises pour la sécurité (notamment la sécurité de l'exploitation et la sécurité des personnes).

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.

Un convoi 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'EF de l'incident. L'EF concernée prend une décision sur la composition ou la division du train de voyageurs ou de marchandises. Le chiffre 9 s'applique.

En cas de défaillance, le GI peut utiliser l'ensemble 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'EF consent à ce que la poursuite de la course soit en général assurée selon les priorités suivantes :

- a) Trains VIP pour visites officielles et grands magistrats suisses
- b) Trains de l'offre du système en trafic voyageurs et marchandises
- c) Trains complets du trafic marchandises à la demande, soumis à des spécifications d'acheminement édictées par les autorités ou les offices fédéraux
- d) Trains en dehors de l'offre du système en trafic voyageurs et marchandises
- e) Prestations de conservation des installations ainsi que courses de mesure et d'essai
- f) Acheminement du matériel roulant vers les ateliers ou le fabricant

3.10 Disponibilité de l'infrastructure

3.10.1 Heures d'ouverture des lignes

L'intégralité du réseau TPF INFRA est ouvert à la circulation des trains 24/24, 365 jours par année.

3.10.2 Restrictions de capacités

La capacité des lignes peut être restreinte, par exemple lors de travaux d'entretien nécessitant une interdiction de la voie. La durée des travaux dépend du travail de maintenance à fournir.

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.

Les différentes interdictions sont transmises 1 fois par année (selon OARF art. 11b) resp. en cas de nécessité par Sillons aux EF par un courriel d'interruption des tronçons.

3.11 Installations de service

3.11.1 Gares voyageurs

Les longueurs de quais sur le réseau à voie normale sont de 160m ; sur le réseau à voie étroite, elles sont de 120m.

3.11.2 Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination

Ces installations sont régies par l'art. 22 OARF, al. e sur les prestations complémentaires à proposer de manière non-discriminatoires.

Evacuation des matières fécales et des eaux usées

TPF INFRA ne dispose d'aucune installation d'évacuation des matières fécales et des eaux usées. Les entreprises ferroviaires peuvent s'adresser auprès de TPF TRAFIC disposant d'installations à Givisiez-Dépôt (voie normale) et à Bulle-Planchy (voie normale et étroite).

Installation de préchauffage

TPF INFRA ne dispose d'aucune installation de préchauffage.

Installations eau/électricité

La gare de Bulle dispose depuis 2022 de distributeurs d'eau claire sur les quais 2 et 3 ainsi que des installations électriques à courant fort 230/400VAC. Ce type d'installation n'est pas disponible à Givisiez-Dépôt ou dans les autres gares.

3.11.3 Installations de secours

Une entente de collaboration contractuelle existe avec les CFF concernant l'intervention du train de secours et d'extinction (TES) sur le réseau à voie normale et sur le réseau à voie étroite. Sur le réseau à voie étroite, TPF TRAFIC intervient en cas de besoin.

La décision de mise à disposition est prise au niveau opérationnel, après avoir évalué la situation et la nécessité d'intervention. La décision incombe au responsable dispositions du centre d'exploitation (CE).

3.12 Installations de service de tiers

Il existe des ateliers ferroviaires à Givisiez et à Bulle. L'utilisation, la mise à disposition et l'entretien de ces installations sont régis par des contrats de mise à disposition séparés.

3.13 Prochains aménagements

Les informations suivantes donnent un aperçu de la planification au moment de la publication du présent NWS. Elles sont destinées à informer les EF de manière anticipée. TPF INFRA n'assume aucune responsabilité quant au respect des dates annoncées.

Des informations détaillées relatives à l'extension du réseau ferroviaire en Suisse peuvent être obtenues sur les pages Internet consacrées aux [projets de TPF Infrastructure](#).

Mise en conformité LHand

De manière générale, TPF INFRA met en œuvre le programme de mise en conformité LHand. Ces aménagements permettent simultanément d'augmenter la longueur totale des quais.

- Sur la voie étroite, tous les quais seront construits à 120m à l'horizon 2028.
- Sur la voie normale, le principe général de bordures de quai pour des trains de 150m prévaut et sera appliqué sur tout le réseau à l'horizon 2025.

L'accessibilité autonome aux trains est décrite dans les concepts de lignes LHand pour chaque ligne pour les horizons temporels 2025-2030 (contacter raphael.zuerch@tpf.ch). Selon l'instruction de planification LHand de l'OFT (version 2-0, chapitre 5.3), le principe est qu'une personne à mobilité réduite qui peut monter dans un train dans un lieu A avec un accès à niveau puisse redescendre dans un lieu B souhaité également par un accès à niveau et par la même porte du train. Le cas échéant, des dispositions devront être prises au niveau de l'entreprise ferroviaire pour indiquer au voyageur les portes présentant des différences de niveau avec la bordure de quai en fonction du matériel roulant engagé.

Mise en conformité LHand de la gare de Vaulruz-Sud

Des travaux de la voie sont entrepris entre La Verrerie et Vaulruz-Sud, afin de renouveler l'intégralité du tronçon. La gare de Vaulruz-Sud sera mise en conformité de la loi LHand. La fin des travaux est prévue le 27 août 2026.

4 Attribution des capacités [SAS]

4.1 Introduction

Le présent chapitre définit les procédures d'attribution des capacités.

4.1.1 Bases légales

Les dispositions légales déterminantes pour la commande et l'attribution de sillons et de prestations complémentaires figurent dans la loi sur les chemins de fer (notamment art. 9a et 9b LCdF), dans l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (section 4 OARF) et dans l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT). Cette énumération n'est pas exhaustive.

Les délais de commande de sillons et de prestations complémentaires sont définis et publiés par l'Office fédéral des transports.

4.1.2 Conditions à réunir pour la commande de sillons

L'utilisation des réseaux ferroviaires interopérables à voie normale (y c. des installations dans lesquelles sont fournies des prestations complémentaires) en Suisse est subordonnée à la commande et à l'attribution d'un sillon. Ce principe s'applique également aux gestionnaires de l'infrastructure (GI) pour assurer la coordination avec d'autres trafics, en cas de circulation propre sur leur réseau (p. ex. trains spéciaux de service) ou de besoin d'utiliser des parties du réseau (p. ex. garage de véhicules dans les gares de triage).

Le principe de la commande obligatoire s'applique indépendamment de la fréquence et de la régularité de l'utilisation envisagée. Il s'applique aussi bien aux sillons réguliers (train circulant régulièrement) qu'aux sillons pour des trains spéciaux (train ne circulant qu'une seule fois).

4.1.3 Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons

Les autorisations d'accès au réseau (cf. ch. 2.2), les certificats de sécurité (cf. ch. 2.2) et les conventions sur l'accès au réseau (cf. ch. 2.2) ne sont pas requis lors de la demande et de l'attribution de sillons. Au plus tard un mois avant la mise en service, le demandeur doit présenter une autorisation d'accès au réseau ou mandater une entreprise de transport ferroviaire (ETF) pour effectuer le transport. Le certificat de sécurité doit être disponible au plus tard au début des courses (art. 9a al. 4 LCdF).

Si un sillon commandé et définitivement attribué ne peut pas être utilisé, car l'autorisation d'accès au réseau, la désignation de l'EF mandatée, le certificat de sécurité ou la convention sur l'accès au réseau n'est pas disponible à temps, le SAS retire le sillon attribué au demandeur. Le demandeur devra verser une indemnité au GI, conformément aux tarifs en vigueur de ce dernier.

4.1.4 Champ d'application local

Les présentes dispositions s'appliquent seulement sur les réseaux interopérables à voie normale.

Limites du réseau avec d'autres GI :

CJ : Porrentruy à CFF Infrastructure

ETB : Huttwil et Sumiswald-Grünen à BLS Netz

OeBB : Oensingen à CFF Infrastructure

ST : Sursee, Hinwil et Bauma à CFF Infrastructure

SZU : Zürich Wiedikon et Sihlbrugg à CFF Infrastructure

TMR : Martigny à CFF Infrastructure

TPF : Morat, Montilier, Romont et Givisiez à CFF Infrastructure et Ins à BLS Netz

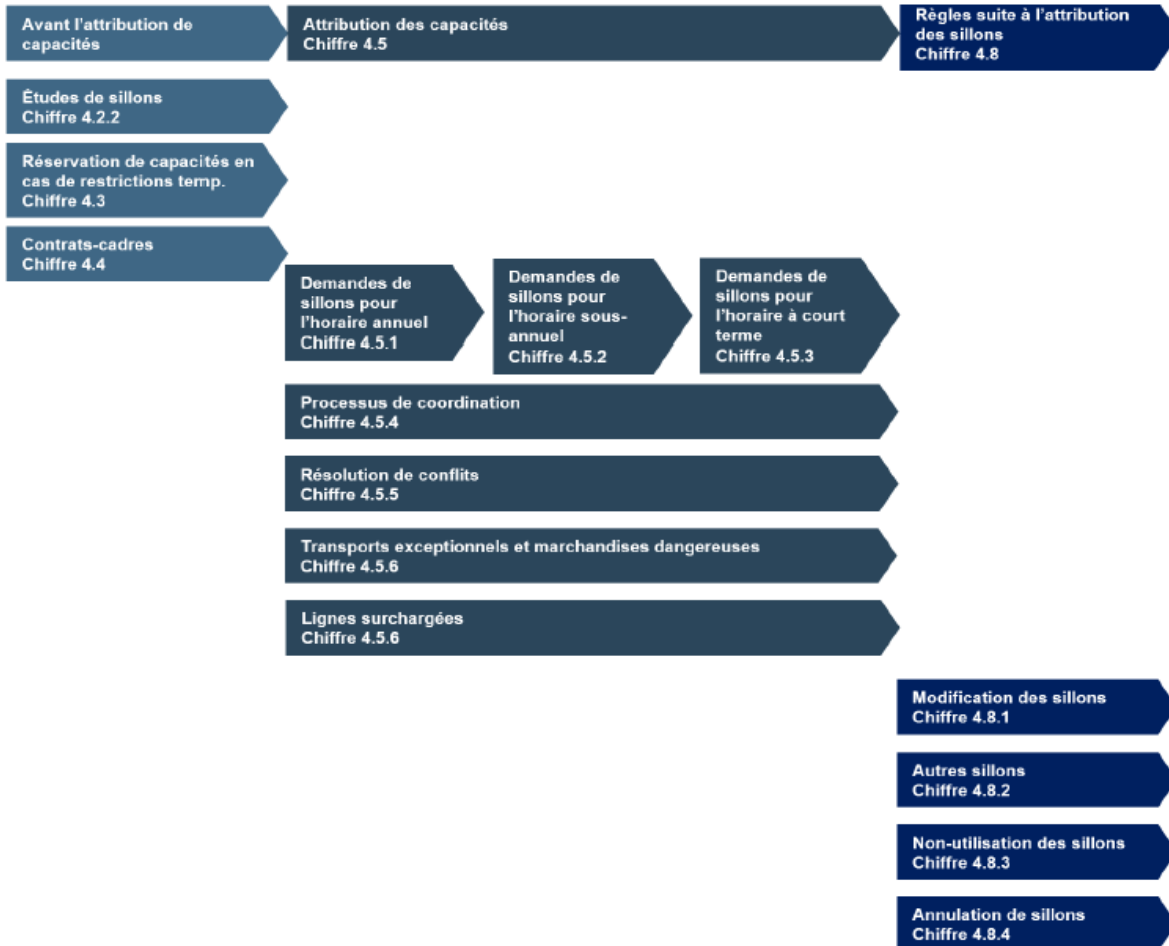
TransN : Travers à CFF Infrastructure

Travys : Chavornay et Le Pont à CFF Infrastructure

4.2 Déroulement général du processus

4.2.1 Aperçu

Les sillons peuvent être commandés dans le plan annuel ou dans le plan sous-annuel. L'illustration montre de manière schématiquement simplifiée les différentes phases de la commande de sillons, avec les chiffres correspondants de ce chapitre qui décrivent chaque phase.

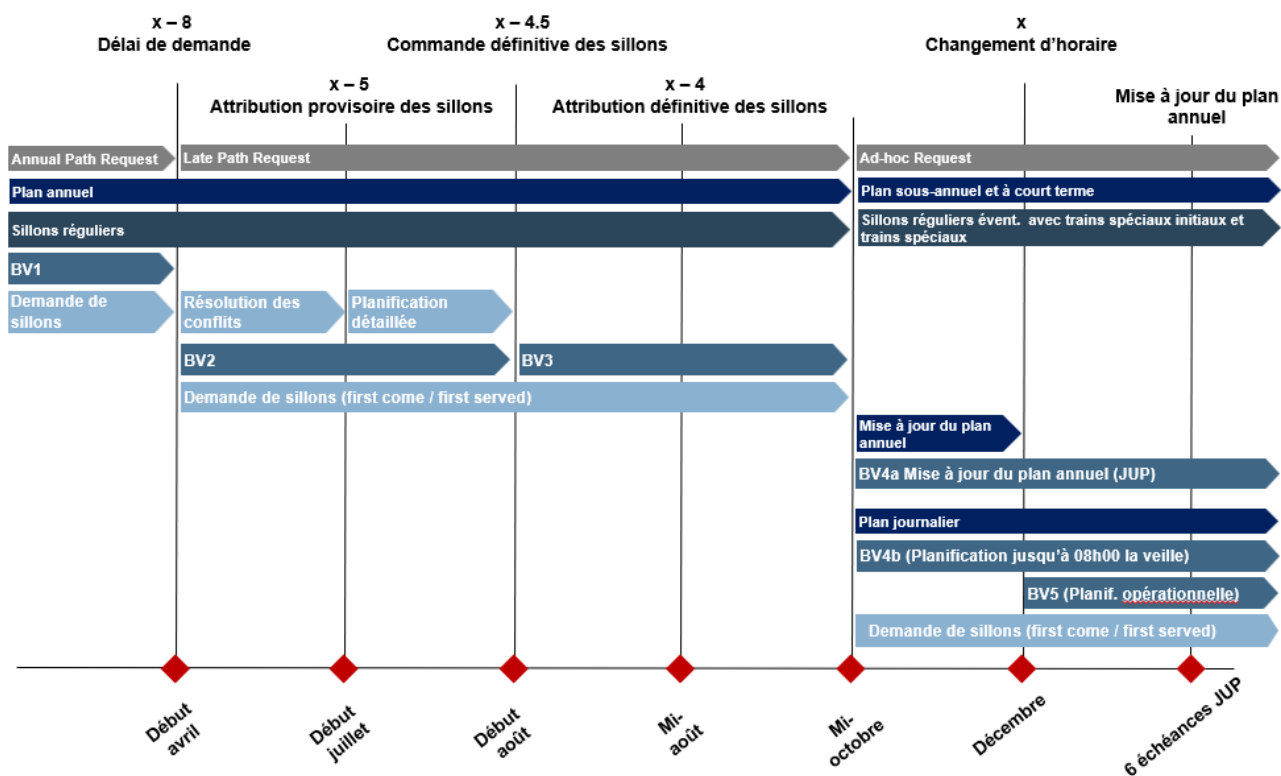


L'échéancier de publication de l'horaire est consultable sur le site de l'OFT www.bav.admin.ch

4.2.2 Aperçu des procédures de commande suisses

Le tableau et l'illustration ci-après présentent les procédures de commande suisses.

Processus de Commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC1	Plan annuel jusqu'au délai de transmission des demandes	Plan annuel	Annual Path Request	Sillon régulier	SAS selon l'ordre de priorité
PC2	Plan annuel après le délai de transmission des demandes	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrive, premier servi
PC3	Plan annuel après l'attribution définitive	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrive, premier servi
PC4a	Mise à jour du plan annuel (JUP)	Plan sous-annuel	Ad-hoc Request	Sillon régulier évent. avec train spécial initial	SAS premier arrive, premier servi
PC4b	Plan journalier Commande à court terme de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrive, premier servi
PC5	Plan journalier Commandes opérationnelles de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrive, premier servi



4.2.3 Études de sillons

4.2.3.1 Principe

Les études de sillons (études de l'horaire) permettent d'analyser, sous l'angle de leur faisabilité, les souhaits, modifications et concepts de production du demandeur pour éventuellement les développer de manière itérative en vue de la commande dans le plan annuel ou dans le plan sous-annuel.

Les demandes d'études de sillons doivent être soumises par écrit au GI concerné avec copie au SAS.

4.2.3.2 Caractère obligatoire des études de sillons

Les résultats des études de sillons ne tiennent pas lieu d'autorisations formelles pour l'attribution de sillons horaires et ne dispensent pas le demandeur de commander les sillons.

4.2.3.3 Possibilité d'accompagnement par le SAS pour la réalisation d'études

Afin de garantir le respect du principe de non-discrimination, les commanditaires d'études peuvent demander un accompagnement par le SAS pour la réalisation de l'étude. Les commanditaires non satisfaits du déroulement de l'étude peuvent également s'en référer au SAS à l'issue de l'étude

4.2.4 Outils de commande

Pour commander des sillons sur le réseau ferroviaire suisse à voie normale en PC1 – PC4a les outils de commande NeTS-AVIS sont disponibles. Pour les demandes à court terme (PC4b et PC5) la demande de sillon est faite par NeTS-AVIS auprès du GI concerné.

Les modalités de gestion des annonces au format TSI TAF/TAP (TTT) sont en cours d'élaboration. L'introduction est planifiée par étapes. Pendant une phase pilote, les demandes correspondant à des opérations commerciales précises pourront être échangées par le biais d'une interface avec NeTS-AVIS compatible TTT.

4.2.5 Corridors de fret ferroviaire

Les GI ne sont pas intégrés dans les onze corridors de fret qui traversent l'Europe (Rail Freight Corridor RFC).

4.2.6 Catalogues de sillons nationaux

Les GI ne sont pas intégrés dans les catalogues de sillons pour le trafic marchandises sur les axes nord-sud du Saint-Gothard et Lötschberg-Simplon.

4.2.7 Indications nécessaires pour la commande de sillons

Les indications décrites aux chiffres suivants sont nécessaires pour commander des sillons. Ceci se fait par NeTS-AVIS ou par écrit auprès du GI concerné pour PC4b et PC5.

4.2.7.1 Prestations de base, indications requises

- Genre de trafic (trafic voyageurs ou marchandises [en cas d'une majorité de wagons, RID ou transports exceptionnels, hors courses de mesure et d'essai])
- Période d'horaire et échéance (plan annuel, mise à jour du plan annuel, plan journalier) en lien avec le chiffre 4.2.2(colonne Délai)
- Type de prestation (train régulier ou train spécial) en lien avec le chiffre 4.2.2 (colonne Type)
- Train régulier :
 - Sillon loc
 - Sillon voyageur
 - Sillon marchandise régional
 - Sillon marchandise national
 - Sillon marchandise international
 - Annulation de commande
- Train spécial
 - Train spécial de locomotive, train spécial de voyageurs, train spécial de marchandises
 - Mise en marche, suppression, arrêt exceptionnel, passage exceptionnel
 - Plan d'acheminement

- Train mod
- Entreprise du commanditaire ou de l'EF mandatée
- Numéro de train (si connu)
- Code débiteur
- Catégorie de train en lien avec le type de trafic et de prestations
- Profil d'espace libre (code de ligne : profil HP ou SIM, profil OCF, etc.)
- Catégorie de ligne/catégorie de ligne exceptionnelle
- Marchandises dangereuses (RID : numéro d'identification du danger, code FGD/code ONU)
- ETCS L2 (oui/non)
- Priorité de la formation des sillons (orientée départ/arrivée, temps de référence fixes)
- Transporteur/client final
- Période de circulation (jours d'exploitation, de circulation et de mise en marche) en lien avec le type de prestation
- Données sur la marche du train
 - Point d'exploitation de départ de la marche du train, y c. heure de départ théorique et code d'arrêt ; même si celui-ci se situe hors de la Suisse
 - Point d'exploitation de destination de la marche du train, y c. heure d'arrivée théorique et code d'arrêt ; même si celui-ci se situe hors de la Suisse
 - Arrêts intermédiaires, y c. indication du temps nécessaire et du code d'arrêt (en précisant la raison, p.ex. changement de système, retrait d'une rame de wagons, adjonction ou retrait d'une locomotive de renfort, changement de personnel de conduite, etc.)
 - Origine (lieu de chargement, voie de garage, heure de mise à quai approximative etc.) et du train... (y c. relation «de/à » et, évent., nom du/ou des demandeur(s) partenaire(s))
 - Destination (lieu de déchargement, voie de garage, heure de retrait approximative etc.) et pour train (yc. relation «de/à» et éventuellement, nom du ou des demandeur(s) partenaire(s))
 - Safety Management System-EF (SMS-EF ; EF responsable de la sécurité du train en Suisse)
 - Complément pour les sillons demandés au niveau national
 - Points frontières (frontières d'infrastructure nationales), y c. temps demandé pour le transfert
 - Complément pour les sillons utilisés pour des trains de locs:
 - Origine (voie de garage, etc.) et du train ... (y c. relation)
 - Destination (voie de garage, etc.) et pour train (yc. relation)
- Correspondances et délais d'attente
- Trafic voyageurs, trafic grandes lignes : numéro de ligne
- Composition/formation, y c. genre de circulation et type de véhicule
 - Véhicule(s) moteurs et charge remorquée
 - Catégories de train et de freinage
- Vitesse Vmax

4.2.7.2 Prestations de base, conclusion et bases

De manière générale, les caractéristiques du train demandées doivent respecter les PCT et toute autre disposition technique et opérationnelle pertinente et les prescriptions d'exploitation des EF.

4.2.7.3 Prestations de base avec spécialités

De manière générale, tous les trains qui circulent (doivent circuler) selon une marche spécialement établie conformément aux PCT 300.1 4.1.2

Ces trains circulent en tant que trains spéciaux (avec plan d'acheminement) qui doivent être demandés dans les délais de PC4b et PC5 (et ceux des dérogations au chiffre 4.5.3.4).

Indications complémentaires

- Courses de mesure et d'essai
Pour les courses à vitesse élevée (et poids élevé), l'autorisation valable selon les PCT et les DE PCT, ainsi que leurs réglementations complémentaires doivent être disponibles au moment de la commande.
- Transports exceptionnels
Les dispositions, et les délais de commande, relatives aux transports exceptionnels figurent au chiffre 4.5.3.4. Les conditions complémentaires des TE sont décrites au chiffre 4.7.1.

- Trains spéciaux de voyageurs
Si des trains spéciaux de voyageurs sont commandés en lien avec une chaîne de voyage (p. ex. en cas de dédoublement d'un train/trains complémentaires, mesures en trafic ferroviaire (MiZ), grands événements, etc.), les trains d'apport et les trains attendant la correspondance, ainsi que les délais d'attente aux points d'arrêt doivent être indiqués dans la commande.

4.2.8 Indications nécessaires et directives à prendre en compte pour les prestations complémentaires

4.2.8.1 Prestations complémentaires, indications nécessaires

- Type de prestation/type de prestation complémentaire commandée
- Entreprise du commanditaire ou de l'EF mandatée
- Numéro de train (si connu)
- Code débiteur
- Marchandises dangereuses (RID : numéro d'identification du danger, code FGD/code ONU)
- Besoin d'une voie spéciale (indication du numéro de la voie, de la voie desservant le quai de chargement, y compris plage horaire de ... à ...)
- Données de circulation/période de circulation (jours de circulation et de mise en marche) en lien avec les éléments suivants :
- Données sur le point d'exploitation
 - Heure d'arrivée et origine au point d'exploitation ou début de la prestation complémentaire
 - Heure de départ et destination au point d'exploitation ou fin de la prestation complémentaire
- Concept de manœuvre sommaire
 - Indication du numéro de voie (voie souhaitée)
- Composition/formation (véhicule(s) moteur(s) thermique(s)/électrique(s), nombre de voitures, type, longueur en mètres)
- Complément en cas de commandes de garages de véhicules moteurs : lors de la commande de capacités de garage pour les véhicules de la manœuvre et les véhicules moteurs dans des points d'exploitation aux capacités limitées (Basel SBB RB, Basel SBB GB, Bellinzona, Bellinzona San Paolo, Brig, Chiasso Vg, Chiasso Sm, Pratteln et Spiez), il faut indiquer la voie souhaitée et le type de véhicule. Cela permet d'avoir une vue d'ensemble des commandes et de se préparer à une éventuelle résolution des conflits.

4.2.8.2 Prestations complémentaires, directives à prendre en compte

Indications exigées, conformément au « formulaire de commande des prestations complémentaires ».

4.2.9 Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons

RailCom est compétent en cas de plaintes liées à l'accès au réseau. RailCom peut lancer des enquêtes d'office lorsqu'elle soupçonne que l'accès au réseau est empêché ou qu'il est octroyé de manière discriminatoire.

4.3 Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires

4.3.1 Principe de base

Les GI planifient les travaux d'entretien et d'extension lors de l'élaboration de l'horaire de réseau. La référence à cet égard est contenue dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR). Les demandeurs sont informés au plus tôt. Dans la mesure du possible, les intérêts des demandeurs sont pris en compte lors de la planification.

Le plan d'utilisation du réseau (PLUR) indique les réductions de capacités suivantes (valeurs indicatives) dans l'horizon conceptuel :

- Interdictions permanentes (interdictions totales ou interdictions de certaines voies) d'au moins 30 jours
- Interdictions individuelles récurrentes d'au moins 30 jours cumulés
- Intervalles parfois plus courts (>10 jours) : intervalles de nuit prolongés avec des interdictions totales, exploitations à voie unique qui durent ou certaines phases de construction
- Fenêtres d'entretien ayant un impact sur la capacité

Toutes les restrictions temporaires de capacité ne figurent pas dans le PLUR. La planification des capacités n'est parfois achevée qu'après le délai de commande des sillons. L'art. 11b OARF définit les délais de publication des restrictions de capacité temporaires pour des travaux de construction par les GI. L'art. 10 OARF-OFT définit la procédure applicable lorsque le nombre de sillons couverts par le PLUR par genre de trafic pour l'heure-type ne peut plus être attribué en raison d'une capacité restreinte. Dans le cas de restrictions temporaires de capacité qui ne sont pas encore prises en compte dans le PLUR, il convient de trouver une solution par la voie du consensus avec les demandeurs concernés.

À défaut de solution par voie de consensus, les sillons doivent, dans la mesure du possible, être répartis au moyen du PLUR entre les différents genres de trafic. Ceci signifie que dans un premier temps et pour la durée de la disponibilité restreinte, les demandes de sillons qui dépassent le volume garanti par genre de trafic et requièrent des capacités restantes durant la période disponible, ne sont pas retenues. Si, durant la phase de disponibilité restreinte, les capacités ne sont pas suffisantes pour attribuer les sillons selon les directives du PLUR, le GI peut temporairement adapter le nombre prévu de sillons et leur qualité par genre de trafic pour le tronçon concerné et pour les tronçons de détournement envisagés. Les sillons sont attribués conformément aux dispositions du présent Network Statement, ch. 4.5.1 et suivants du présent NWS.

Si au moment de l'attribution des sillons conformément au processus décrit au ch. 4.3.1, des restrictions temporaires de capacité ont été communiquées, mais que leurs répercussions concrètes sur les différents sillons ne sont pas encore entièrement connues, les sillons sont attribués aux demandeurs sous réserve.

Les demandeurs sont informés par écrit des travaux de maintien et d'extension concernant des sillons déjà attribués.

4.3.2 Délais et information des demandeurs

Les dispositions du chiffre 4.3.1 s'appliquent.

4.4 Contrats-cadres

Le SAS établit une déclaration-cadre de capacité. Les commanditaires et les GI peuvent conclure des conventions-cadres selon l'art. 12b OARF.

4.4.1 Déclaration-cadre de capacité

Tronçon de ligne	Capacités attribuées dans des convention-cadres	Capacités disponibles pour les convention-cadres
n/a	Vide	Vide

4.4.2 Situation actuelle

Actuellement, les GI ne proposent pas de conventions-cadres.

4.5 Attribution des capacités

4.5.1 Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC1)

4.5.1.1 Délais

L'attribution ordinaire des sillons s'effectue sur la base des délais de demande de sillons fixés par l'OFT. Les délais concrets de l'année d'horaire correspondante figurent à l'annexe 4.5 NWS.

4.5.1.2 Procédures de commande suisses pour l'horaire annuel (PC1)

Processus de Commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC1	Plan annuel jusqu'au délai de transmission des demandes	Plan annuel	Annual Path Request	Sillon régulier	SAS selon l'ordre de priorité

4.5.1.3 Demande de sillons

Le demandeur soumet ses demandes de sillons en bonne et due forme, dans les délais impartis et en utilisant l'outil prévu à cette fin.

En cas de demandes incomplètes ou paraissant incorrectes, le SAS accorde au demandeur un délai de cinq (5) jours civils pour compléter ou corriger les indications insuffisantes, manquantes ou non autorisées. Si le demandeur ne complète ou ne corrige pas son dossier selon les exigences requises, le SAS ne donnera pas suite à la demande de sillons.

Les demandes de variantes, assorties de deux options de mise en œuvre ou plus, ne sont pas autorisées car elles entraînent des charges de planification inutiles et engagent des capacités de réseau. Le SAS ne donne pas suite aux demandes de variantes.

Si, à l'échéance du délai de demande pour l'attribution ordinaire des sillons, certains besoins ne sont pas encore suffisamment identifiés (p. ex. trains de tracteurs et trains de locomotives), il est conseillé de commander ultérieurement les sillons (PC2). Toutefois, les demandes soumises dans les délais sont prioritaires par rapport aux commandes ultérieures.

Le SAS attribue provisoirement les sillons du trafic national et du trafic international aux demandeurs, conformément aux délais indiqués à l'annexe 4.5 NWS. Le commanditaire obtient ainsi une offre de sillons provisoire et l'assurance de pouvoir mettre en œuvre ses concepts de production. Toute attribution est effectuée sous réserve de la faisabilité des prestations complémentaires commandées. Si le processus de résolution des conflits n'est pas terminé, l'attribution provisoire n'aura lieu qu'au terme de la résolution des conflits, toutefois le plus rapidement possible.

4.5.1.4 Demande et attribution de prestations complémentaires

Les prestations complémentaires commandées dans le plan annuel, et notamment les capacités de garage de véhicules ferroviaires ou d'utilisation de voies/d'installations de chargement doivent être commandées conformément aux délais indiqués à l'annexe 4.5 NWS à l'aide du « Formulaire de demande pour la prestation complémentaire ». Le SAS attribue de manière définitive ces prestations complémentaires, conformément aux délais indiqués à l'annexe 4.5 NWS. Si le processus de résolution des conflits n'est pas terminé, l'attribution provisoire n'aura lieu qu'au terme de la résolution des conflits, toutefois le plus rapidement possible.

L'utilisation des groupes de formation dans les gares de triage a une influence sur l'établissement du sillon de la prestation de base qui s'y rapporte. Par conséquent, l'utilisation des groupes de formation dans les gares de triage dans le plan annuel doit également être commandée conformément aux délais indiqués à l'annexe 4.5 NWS à l'aide de l'outil de commande NeTS-AVIS.

Lors de sa commande, le demandeur peut formuler un souhait concernant la voie (pour les garages de véhicules moteurs : indication obligatoire du numéro de voie et du type de véhicule moteur). En revanche, il ne peut faire valoir aucun droit pour utiliser une voie spécifique.

Une vue d'ensemble des possibilités de garage des véhicules ferroviaires (stationnement permanent) dans certaines gares fortement concurrentielles est disponible sur le site internet du SAS (Menu : documentation / liens et documents / autres documents).

Règles d'attribution des capacités sur les voies de débord

Les voies de débord sont disponibles en priorité pour le transbordement de marchandises. L'attribution de capacité pour le garage/stationnement des véhicules ferroviaires (par exemple du matériel roulant qui n'est pas utilisé toute l'année) dans les voies de débord ne s'applique tant qu'aucun autre demandeur ne sollicite de capacité de chargement.

Si plusieurs EF ont l'intention d'utiliser les mêmes voies de débord, elles doivent coordonner entre elles les créneaux horaires disponibles. La résolution des conflits par le SAS dans la planification des capacités n'a lieu que si le total des mètres commandés sont insuffisants. En l'absence d'accord commun entre les EF, le SAS décide des horaires d'utilisation sur les voies de débord.

4.5.1.5 Attribution des capacités restantes

Après résolution des conflits liés à la procédure d'horaire régulière (concerne toutes les demandes relatives au plan annuel enregistrées avant le deuxième lundi d'avril), le SAS peut réaffecter des capacités restantes – initialement couvertes par le PLUR pour un genre de trafic précis – à d'autres genres de trafic.

L'accord de l'OFT est nécessaire pour la réaffectation de capacités disponibles (initialement prévues pour un autre genre de trafic) à des offres régulières dans le cadre du transport de voyageurs (OARF, art. 12, al. 3). Sont réputées régulières au sens de cette disposition les offres du trafic voyageurs qui sont publiées dans les supports d'horaire et prévues entre deux sites aux mêmes heures pendant au moins dix (10) jours par an.

4.5.1.6 Commande et attribution définitives des sillons

Les sillons demandés (prestations de base) doivent être commandés de manière définitive au plus tard dans les délais indiqués à l'annexe 4.5 NWS. Le SAS attribue les prestations de base et complémentaires de manière définitive aux délais figurant à l'annexe 4.5 NWS.

4.5.2 Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC2 et PC3)

4.5.2.1 Délais

Cf. annexe 4.5 NWS.

4.5.2.2 Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel

Processus de Commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC2	Plan annuel après le délai de transmission des demandes	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrivé, premier servi
PC3	Plan annuel après l'attribution définitive	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrivé, premier servi

4.5.2.3 Demande de sillons

Les sillons dans le plan annuel peuvent également être commandés après l'échéance du délai de réservation pour l'attribution ordinaire de sillons. L'attribution a toutefois lieu dans l'ordre de réception, les demandes déposées dans les délais étant prioritaires (principe du « premier arrivé, premier servi »).

Sur les réseaux interopérables à voie normale, les commandes de sillons (prestations de base et complémentaires) réguliers sous-annuels doivent être déposées auprès du SAS, puis sont traitées à sa demande par le GI compétent. L'attribution est effectuée par le SAS.

L'accord de l'OFT est nécessaire pour la réaffectation de capacités disponibles (initialement prévues pour un genre de trafic précis) à des offres régulières dans le cadre du transport de voyageurs (OARF, art. 12, al. 3). Sont réputées régulières au sens de cette disposition les offres du trafic voyageurs qui sont publiées dans les supports d'horaire et prévues entre deux sites aux mêmes heures pendant au moins dix (10) jours par an.

Le commanditaire peut choisir de passer une commande « avec offre » ou de renoncer à cette option et demander une attribution, conformément à la commande ou selon la meilleure alternative possible.

Les commandes avec offre doivent être soumises au moins trois (3) jours ouvrés avant le jour d'exécution. Les GI sont tenus de respecter leur offre pendant cinq (5) jours ouvrés, jusqu'au jour d'exécution prévu. Si une offre n'est pas acceptée dans ce délai, elle est considérée comme refusée par le commanditaire.

Les heures d'ouverture des lignes conformément au point 3.10.1 doivent être prises en compte lors de la commande.

4.5.3 Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire sous-annuel et l'horaire à court terme (PC4a, PC4b et PC5)

4.5.3.1 Délais

PC4a : Cf. annexe 4.5 NWS

Conformément à l'art. 11, al. 3 OARF, le dernier délai de demande d'un sillon est :

- à 17h00 le jour précédant les courses non régulières par des commanditaires qui ont déjà réservé d'autres sillons sur une ligne pour la même période d'horaire;
- 30 jours avant la première circulation dans tous les autres cas.

4.5.3.2 Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel à court terme (PC4a, PC4b et PC5)

Processus de Commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC4a	Mise à jour du plan annuel (JUP)	Plan sous-annuel	Ad-hoc Request	Sillon régulier évent. avec train spécial initial	SAS premier arrivé, premier servi
PC4b	Plan journalier Commande à court terme de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrivé, premier servi
PC5	Plan journalier Commandes opérationnelles de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrivé, premier servi

4.5.3.3 Demande de sillons

Il est également possible de commander des sillons et prestations complémentaires à court terme durant la période d'horaire en cours. Dans la hiérarchie des priorités, les commandes de sillons déposées durant la période d'horaire en cours sont placées après les sillons commandés et attribués dans le cadre du plan annuel et sont traitées dans l'ordre de réception (principe du « premier arrivé, premier servi »), indépendamment du genre de trafic.

Les sillons pour la période d'horaire en cours doivent être demandés par écrit auprès du GI concerné.

Les heures d'ouverture des lignes conformément au point 3.10.1 doivent être prises en compte lors de la commande.

Les commandes de sillons pour des trains spéciaux sont, compte tenu des délais, traitées puis attribuées ou refusées directement par les services opérationnels du GI. Le GI communique les éventuels refus au SAS, qui examine ensuite si le processus de commande s'est déroulé correctement et si la décision de refus a été prise et motivée de manière non discriminatoire.

Le demandeur peut choisir de passer une commande « avec offre » ou de renoncer à cette option et demander une attribution, conformément à la commande ou selon la meilleure alternative possible.

Les commandes avec offre doivent être soumises au moins trois (3) jours ouvrés avant le jour d'exécution. Les GI sont tenus de respecter leur offre pendant cinq (5) jours ouvrés, jusqu'au jour d'exécution prévu. Si une offre n'est pas acceptée dans ce délai, elle est considérée comme refusée par le demandeur.

4.5.3.4 Dispositions dérogatoires

Courses de mesure et d'essai et autres convois spéciaux

Le délai de commande s'élève à au moins cinq jours ouvrés pour les courses de mesure et d'essai et les courses impliquant un véhicule particulier (p. ex. Diplory).

Transports exceptionnels avec mesures d'exploitation Infrastructure

- TE avec mesures d'exploitation Infrastructure : 5 jours ouvrés
- TE avec mesures d'exploitation Infrastructure et circulation de trains hors gabarit : 10 jours ouvrés

Les annonces relatives au transport (annonces de train complet) ne sont possibles que si les transports exceptionnels avec mesures d'exploitation Infrastructure ont été commandés au préalable. L'annonce doit être émise au plus tard 120 minutes avant le départ du train. Les modifications de dernière minute (p. ex. reports de charge, absence de plan d'acheminement) sont uniquement envisageables pour des TE sans mesure d'exploitation Infrastructure.

4.5.4 Processus de coordination

4.5.4.1 Principes, interdiction de commandes abusives

Tout demandeur peut en principe définir son souhait de sillons librement et sans restriction. Il doit ainsi pouvoir acquérir à temps les sillons nécessaires à la mise en œuvre de ses concepts de production ou des commandes client attendues, même s'il n'a alors pas encore conclu de contrat avec ses clients finaux. Ne sont toutefois pas autorisées les commandes dans la seule intention d'entraver un demandeur concurrent et/ou de s'assurer une meilleure position par rapport à d'autres commandes de sillons concurrentes dans le processus d'attribution des sillons (notamment dans le but de contourner l'ordre de priorité). Dès lors que le SAS soupçonne une telle commande abusive sans projet commercial sous-jacent, elle est en droit d'exiger du demandeur des informations et documents supplémentaires qui attestent de la vraisemblance des transports effectifs ou prévus. Si ces documents ou informations ne sont pas fournis (dans la qualité exigée), la demande de sillons peut être rejetée intégralement ou en partie.

4.5.4.2 Commandes multiples pour un même mandat de transport

En cas de suspicion de commandes multiples pour un même mandat de transport (p. ex. en cas d'appels d'offres en cours), le SAS exige des informations détaillées sur la commande (commanditaire, projet commercial). Ce faisant, le SAS tient compte au mieux des besoins des demandeurs en matière de confidentialité envers leurs concurrents.

En cas de commandes multiples indiquées en toute transparence aux demandeurs concernés, le SAS fait en sorte que les deux demandes se superposent dans des sillons identiques. S'il y parvient, le sillon est attribué au demandeur qui est en mesure de fournir un justificatif de transport. Si aucun des demandeurs concernés ne peut fournir ledit justificatif d'ici à la date d'attribution, tous les demandeurs concernés obtiennent une attribution conditionnelle.

Si la tentative de regrouper les différentes demandes sur un seul sillon échoue, toutes les demandes concernées sont maintenues dans le processus normal sans restriction.

4.5.4.3 Obligation de collaboration dans le cadre du processus de coordination

Le SAS s'efforce dans la mesure du possible de répondre favorablement à toutes les demandes de sillons. Lorsque plusieurs demandes déposées engendrent une situation d'incompatibilité (chevauchement), le SAS mène une procédure de coordination en se basant sur l'OARF-OFT et (par analogie) sur l'article 46 de la directive 2012/34/UE. Les demandeurs concernés doivent prendre part à ce processus, notamment en participant aux négociations de résolution des conflits et en fournissant les informations et documents requis par le SAS. Si un demandeur ne respecte pas ou seulement en partie son obligation de collaboration et, partant, entrave ou bloque la procédure de coordination, il supporte les conséquences négatives en résultant. Celles-ci peuvent inclure le rejet partiel ou total de sa demande de sillons.

4.5.4.4 Prestations complémentaires

On distingue les prestations complémentaires indispensables à la fourniture d'une prestation de base et les prestations complémentaires sans rapport direct avec une prestation de base. En cas de conflits ne pouvant être résolus à l'amiable, une plus grande souplesse est attendue de la part des demandeurs de prestations complémentaires.

Une procédure de coordination est également appliquée en cas de conflits de commande portant sur des prestations complémentaires. Si la procédure de coordination ne permet pas de trouver un accord, l'attribution des prestations complémentaires s'effectue sur la base des règles ci-dessous :

1. Les commandes de prestations complémentaires indispensables à la fourniture d'une prestation de base sont prioritaires par rapport aux commandes de prestations complémentaires sans rapport avec une prestation de base. En cas de commandes de prestations complémentaires en rapport direct avec des prestations de base, les prestations complémentaires sont traitées avec la même priorité que les prestations de base ad hoc.
2. Les prestations complémentaires sans rapport direct avec une prestation de base sont attribuées dans l'ordre suivant :
 - a. Prestations complémentaires relatives à des besoins, pour lesquelles il n'est pas possible – pour des raisons techniques – de proposer une autre solution.
 - b. Prestations complémentaires relatives à des besoins, qui sont sollicitées à plusieurs reprises au cours de l'année d'horaire, en fonction de la fréquence des besoins annoncés. L'évaluation se déroule comme la procédure en cas de conflits de sillons dans le plan annuel.

4.5.5 Résolution de conflits

Dans le cadre de la procédure de coordination, des propositions d'alternatives aux sillons demandés sont soumises aux demandeurs dans la mesure du possible. Pour une utilisation optimale de la capacité infrastructurelle, le SAS pourra exiger de chaque demandeur une certaine souplesse en matière de trafic voyageurs ou marchandises, si cela permet de satisfaire à des demandes de sillons supplémentaires. Les correspondances à l'intérieur d'une chaîne coordonnée de transports publics tant en trafic voyageurs, qu'en trafic marchandises doivent toutefois être garanties. En trafic voyageurs selon l'horaire cadencé, ceci concerne les correspondances entre les trains jusqu'à une fréquence de cadencement semi-horaire (inclusive). Pour les trains à cadence semi-horaire, la flexibilité attendue prime sur les correspondances.

À défaut d'entente au terme du processus de coordination, l'attribution des sillons s'effectue sur la base des dispositions de la LCdF, de l'OARF et de l'OARF-OFT conformément aux règles décrites ci-après.

4.5.5.1 Résolution de conflits relatifs à l'attribution de sillons sur la base du plan d'utilisation du réseau (PLUR)

L'attribution des sillons se base sur le PLUR. Celui-ci ne confère toutefois ni droits ni obligations aux différentes entreprises de transport, étant donné qu'il prévoit uniquement des capacités pour des genres de trafic définis et non pour des entreprises proprement dites.

4.5.5.2 Ordre de priorité

Lorsqu'aucune autre solution ne peut être proposée aux demandeurs tout en garantissant la flexibilité attendue ou lorsque le conflit de commande ne peut être résolu par la voie du consensus, le SAS honore en priorité, conformément aux dispositions légales, les demandes qui ne restreignent pas le nombre ni la qualité des sillons couverts par le PLUR pour l'un ou l'autre genre de trafic.

Si le nombre de demandes de sillon soumises pour un même genre de trafic est supérieur au nombre prévu dans le PLUR ou en présence de conflits de commande ne pouvant être résolus par la voie du consensus, l'attribution des sillons s'effectue selon les dispositions des art. 12 et 12c OARF et de l'art. 8 OARF-OFT.

Si ces dispositions ne permettent pas de résoudre le conflit, le SAS lance une mise aux enchères.

Dans le cas d'un conflit de commande concernant les capacités disponibles (capacité restante non couverte par le PLUR), le trafic voyageur selon l'horaire cadencé reste prioritaire (art. 9b al.4 LCdF). Si cette règle ne permet pas de résoudre le conflit, le SAS lance une mise aux enchères.

4.5.5.3 Mise aux enchères

La mise aux enchères porte sur les sillons ayant fait l'objet de plusieurs demandes d'attribution.

Le SAS communique simultanément le lancement de la mise aux enchères à tous les demandeurs concernés et les invite à soumettre une offre avant une échéance déterminée (date et heure). Ce délai s'élève à quatre (4) jours ouvrables, sauf si les participants à la mise aux enchères s'accordent sur un autre délai.

Si la mise aux enchères implique une demande pour le trafic voyageurs, l'offre doit au minimum correspondre à la contribution de couverture fixée à l'art. 20 OARF de la demande du trafic voyageurs pour le sillon faisant l'objet du conflit.

Le sillon est attribué sans autres négociations au demandeur ayant soumis l'offre la plus élevée. Le montant à payer fixé par le SAS ne peut dépasser de plus de 1000 francs l'offre arrivée en deuxième position.

Si plusieurs offres d'un même montant sont soumises, la mise aux enchères est poursuivie jusqu'à ce qu'une demande prévaille.

4.5.5.4 Prestations complémentaires

Lorsqu'un conflit ne peut pas être résolu sur la base de l'ordre de priorité décrit au chiffre 4.5.4.4 et que la prestation complémentaire ne peut être attribuée à aucun demandeur, le SAS lance une mise aux enchères. La prestation complémentaire est attribuée au demandeur ayant fait l'offre la plus élevée. Le gagnant paie au maximum 1000 francs de plus que la deuxième offre la plus élevée. La facturation est effectuée directement par le SAS au demandeur ayant remporté les enchères. Le prix de l'offre est également dû lorsque la prestation complémentaire attribuée dans le cadre de la mise aux enchères n'est pas utilisée ou qu'il y est renoncé ultérieurement.

En présence d'un conflit complexe impliquant plusieurs demandeurs et/ou des possibilités d'attribution variables, le SAS détermine la procédure concrète et en informe les parties concernées.

Conflits concernant le temps d'arrêt du trafic marchandises

Est considéré comme temps d'arrêt des trains la durée s'écoulant entre l'arrivée et la poursuite de la marche d'un train et pendant laquelle ce dernier utilise la capacité des voies aux points d'exploitation.

À défaut de solution par voie de consensus en cas de conflits sur les temps d'arrêt, le SAS regroupe les temps d'arrêt dans le créneau horaire conflictuel dans des intervalles de 15 minutes sur la base de la demande de sillon.

S'il n'est pas possible de résoudre tous les conflits dans un groupe, le SAS lance une mise aux enchères au sein du groupe en question avec les demandeurs concernés (le chapitre 4.5.5.3 s'applique par analogie). Les demandes soumises aux enchères pour lesquelles aucune solution n'a pu être trouvée dans un créneau horaire sont déboutées.

Les demandeurs de temps d'arrêt déboutés peuvent choisir entre les options suivantes :

- a. Rejet de la demande de prestation de base (sillon), y c. prestation complémentaire (temps d'arrêt) par le SAS sans conséquences en termes de coûts ;
- b. Attribution définitive de la prestation de base (sillon) sans prestation complémentaire (temps d'arrêt), accompagnée de l'obligation pour le demandeur de garantir la modification de la commande de prestation de base (sillon) au plus tard 30 jours avant le changement d'horaire aux fins d'une mise en œuvre exempte de conflit.

Si le sillon correspondant n'est pas adapté au plus tard 30 jours avant le changement d'horaire, il doit alors être décommandé pour toute l'année d'horaire (conséquences en termes de coûts conf. au GI).

Résolution des conflits pour les garages de véhicules moteurs

Le demandeur ne peut pas faire valoir de droit pour une voie de garage définie. Le SAS attribue ces voies en veillant à occuper au mieux la partie de l'installation concernée.

Des conflits entre les commandes de capacité de garage pour véhicules moteurs surviennent lorsque plusieurs commandes existent pour une même voie à un point d'exploitation. Dans un premier temps, les conflits sont coordonnés. À cet égard, les véhicules moteurs sont divisés en trois catégories à traiter de manière séquentielle :

1. Véhicules moteurs en mode productif ;
2. Véhicules moteurs de réserve ;
3. Véhicules moteurs de réparation et autres besoins de garage n'étant pas directement liés aux prestations de base.

Les voies de garage exemptes de conflits suite à la coordination sont attribuées. Exempt de conflit signifie que seule une commande d'un demandeur existe pour une voie de garage donnée.

Si cet ordre de traitement n'est pas concluant, le SAS lance une mise aux enchères pour les voies conflictuelles. Le chiffre 4.5.5.3 s'applique par analogie.

4.6 Lignes surchargées

En cas d'impossibilité de prendre en considération certaines requêtes d'attribution de sillons en raison d'une capacité insuffisante de la ligne concernée, ou s'il est possible de prévoir avec fiabilité pareille impossibilité, le SAS déclare que la ligne est surchargée. Au moyen d'une analyse des capacités, le SAS identifie avec le ou les GI concernés les causes du goulet d'étranglement qui a amené à déclarer que la ligne est surchargée. Selon la cause et la durée prévue du manque de capacités, il ordonne d'éventuelles mesures à court et à moyen terme. En outre, le SAS peut retirer des sillons pour les attribuer à un autre demandeur, si l'utilisation du sillon sur la ligne surchargée est inférieure au quota défini dans les conditions d'accès au réseau publiées (art.12 al. 4 OARF).

Les dispositions ci-avant s'appliquent aux lignes et aux nœuds ainsi qu'aux prestations de base et complémentaires.

Les éventuelles déclarations de surcharge et les analyses des capacités correspondantes sont publiées sur le site Internet du SAS (<http://www.tvsv.ch>) (mot-clé : « Actualités/Infothèque »).

4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

4.7.1 Transports exceptionnels

Dans le cadre des procédures de commande PC1 à PC4a (horaire annuel et mise à jour de celui-ci JUP), les demandes de sillons pour les trains réguliers avec transports exceptionnels sans mesure d'exploitation Infrastructure sont traitées uniquement si un numéro d'assentiment TE valable est disponible, conformément au chiffre 4.5.3.4.

Les transports exceptionnels avec mesures d'exploitation Infrastructure doivent être commandés dans le cadre de la procédure PC4b (commandes à court terme de trains spéciaux) avec indication du numéro d'assentiment TE valable.

- Par le biais d'une commande de sillons pour trains spéciaux et d'un plan d'acheminement ou
- Pour les trains ayant déjà été disposés, uniquement via un plan d'acheminement dans l'horaire sous-annuel conformément au chiffre 4.2.7 par écrit auprès du GI concerné.

Les délais de commande sont définis au chiffre 4.5.3.4.

4.7.2 Marchandises dangereuses

Les dispositions sur le transport de marchandises dangereuses figurent au chiffre 2.5.

4.8 Règles suite à l'attribution des sillons

4.8.1 Règles applicables en cas de modification des sillons par le demandeur

Les indications fournies avec la demande et la commande de sillons (voir chiffre 4.2.7 ss) sont obligatoires. Toute modification apportée ultérieurement par le demandeur doit être transmise au moyen de l'outil de commande, sous forme d'une annulation et d'une nouvelle commande, à l'exception des modifications n'ayant aucune conséquence sur la caractéristique du sillon et ne nécessitant donc ni annulation, ni nouvelle commande.

Les sillons ne peuvent être ni vendus ni transférés à une autre entreprise (art. 9a al. 5 LCdF). Le mandat par lequel une EF est chargée de l'exécution du trafic ferroviaire n'est pas considéré comme une vente de sillons.

4.8.2 Règles applicables en cas de modification des sillons par les GI

Les GI réduisent autant que possible la nécessité de procéder à des modifications des sillons. Néanmoins, ils peuvent être amenés à réaliser des modifications dans les cas suivants :

- Prise de connaissance de l'impact, déplacement inattendu, raccourcissement ou allongement d'une restriction de capacité temporaire communiquée.
- Survenue de restrictions de capacités en cas de force majeure.
- Besoin d'adaptation de sillons attribués en raison de demandes de priorité inférieure réceptionnées. Si le GI choisit d'intégrer dans l'horaire des demandes de priorité inférieure qui concernent des sillons déjà attribués, il convient de recueillir l'accord des demandeurs concernés pour procéder à l'adaptation.

Les demandeurs sont informés sans délai par le GI dès qu'une modification de sillon est attendue. Les GI mettent aux enchères des sillons alternatifs dans la mesure du possible. À cet égard, ils se basent sur la demande originale, ainsi que les besoins commerciaux et opérationnels des demandeurs.

4.8.3 Règles applicables en cas de non-utilisation des sillons par le demandeur

De manière générale, les sillons non requis doivent être décommandés via l'outil de commande et une suppression doit être commandée pour ceux déjà disposés. Si un sillon n'est ni décommandé ni supprimé via une commande, le train qui n'aura pas circulé sera facturé sur la base des valeurs par défaut (cf. chiffre 5.6.3).

4.8.4 Règles applicables à l'annulation de sillons par le demandeur

Les sillons attribués définitivement doivent être décommandés via l'outil de commande correspondant. Les conditions exactes régissant la renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement (prestations de base et complémentaires) sont définies au chiffre 5.6.4. Des dispositions différentes peuvent s'appliquer aux lignes surchargées conformément au chiffre 4.6 pour les sillons attribués définitivement ou provisoirement.

La renonciation à l'utilisation de sillons transfrontaliers doit intervenir en accord avec les éventuels partenaires à l'étranger. Si des sillons sont décommandés, il y a lieu de consigner les arrangements trouvés avec les partenaires dans l'outil de commande sous « Anweisungen » (p. ex. « Annulation du projet » ou « Décommande de sillons par les demandeurs partenaires sur les lignes étrangères »).

4.9 TTR for Smart Capacity Management

Railnet Europe (RNE) et Forum Train Europe (FTE) se consacrent, avec le concours de European Rail Freight Association (ERFA), à un projet appelé TTR visant l'harmonisation et l'amélioration du système de gestion de l'horaire, afin d'accroître la compétitivité du trafic ferroviaire.

Pour de plus amples informations sur le projet TTR, veuillez consulter le site Internet de RNE.

4.9.1 Objectifs du TTR

L'objectif du TTR est l'utilisation optimisée de la capacité infrastructurelle existante via l'adaptation du processus d'attribution des sillons au niveau international, y compris des conditions-cadres.

4.9.2 Composantes du processus

Le processus TTR se compose des éléments suivants :

- Stratégie d'utilisation du réseau STUR
- Plan d'utilisation du réseau PLUR
- Restrictions de capacité temporaires (Temporary Capacity Restrictions TCR)
- Planification annuelle
- Planification en continue
- Planification ad hoc

4.9.3 Introduction

Une mise en œuvre sur la base de la proposition de réglementation de la Commission européenne est prévue en Europe pour l'horaire 2030. La Suisse s'est également associée à ce projet. Certains livrables comme la stratégie de capacité sont déployés plus tôt.

4.9.3.1 Stratégie de capacité

Les stratégies de capacité pour les horaires annuels 2025 et 2026 sont publiées sur Internet.

4.9.3.2 Modèle et annonces de besoins de capacité

Le modèle de capacité repose sur la STUR et le PLUR.

En Suisse, les besoins de capacités sont annoncés selon les processus STUR et PLUR.

4.9.3.3 Offre de capacité

Reste actuellement libre.

4.9.3.4 Etudes de faisabilité

En l'état actuel des connaissances, les études de faisabilité sont réalisées conformément aux dispositions du chiffre 4.2.3.

4.9.4 Projet pilote TTR ou introduction de certaines composantes du processus

Reste actuellement libre.

5 Prestations et prix

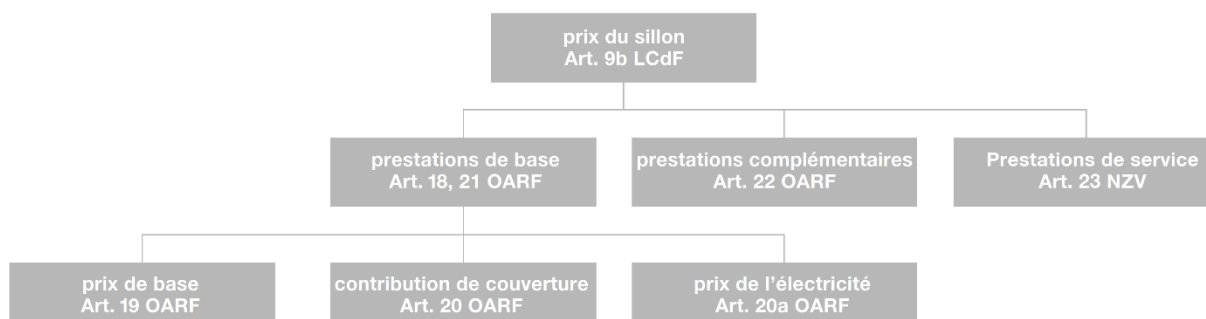
5.1 Introduction

Alors que les États membres de l'UE proposent des prestations conformément à l'annexe 2 de la directive 2012/34/UE à titre d'ensemble de prestations minimales, de prestations complémentaires et de prestations connexes, l'on parle en Suisse de prestations de base, de prestations complémentaires et de prestations de service en vertu de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF).

Aussi le contenu du présent chapitre ne peut-il être directement comparé avec celui des Network Statements étrangers. Pour de plus amples informations, il convient de se référer au catalogue de prestations.

5.2 Principes de facturation

Conformément à l'[art. 18 OARE](#), la redevance perçue pour l'utilisation de l'infrastructure est intitulée «prix du sillon». Celui-ci se compose du prix des prestations de base et du prix des prestations complémentaires. Les prestations de service ne relevant pas de l'accès au réseau constituent le troisième élément de prix.



5.3 Prestations de base et prix selon l'OARF (UE : ensemble des prestations minimales selon 2012/34/UE)

Les prestations de base reposent sur les dispositions de l'[art. 21 OARF](#) et se composent du prix de base, de la contribution de couverture et du prix de l'électricité.

Elles comprennent l'utilisation du sillon selon la qualité définie, y compris la régulation de la circulation; la prise de courant à partir du fil de contact; la sécurité et la ponctualité du déroulement de l'exploitation, y compris les prestations d'informatique et de télécommunication nécessaires à cet effet; pour les trains voyageurs, l'utilisation d'une voie au bord d'un quai et l'accès des voyageurs aux installations d'accueil; dans le trafic marchandises, l'utilisation de la voie par un train dont la composition reste inchangée entre les points d'arrivée et de départ convenus.

En l'absence de données correctes et complètes conformément au chiffre 4.2.7, il se peut que le prix de base lié à l'usure et/ou la consommation de courant soient calculés au moyen des valeurs par défaut indiquées dans le catalogue des prestations.

5.3.1 Prix de base

Les dispositions légales relatives à tous les éléments exerçant une influence sur le prix de base figurent aux [art.19, 19a et suivants OARF](#). Le prix de base doit couvrir les coûts marginaux de l'infrastructure.

Compte tenu des différents coefficients d'incitation et de produit (p. ex. usure, demande par sillon, qualité du sillon, supplément pour arrêt, impact environnemental, moyen de traction, redevance d'annulation), les prix peuvent varier d'un train à l'autre.

5.3.2 Contribution de couverture

Les dispositions légales relatives à la contribution de couverture figurent à l'[art. 20 OARF](#).

5.3.3 Prix de l'électricité

Les dispositions légales relatives au prix de l'électricité figurent à l'[art. 20a OARF](#).

Les principales dispositions applicables à la pose, à l'enregistrement et à l'utilisation de systèmes de mesure d'énergie installés pour la facturation de la consommation effective d'électricité sont regroupées au chiffre 3.4.1.6.4 et à l'annexe NWS Systemes de mesure d'énergie.

5.4 Prestations complémentaires et prix selon l'OARF (UE : prestations complémentaires selon 2012/34/UE)

Les dispositions légales relatives aux prestations complémentaires figurent à l'[art. 22 OARF](#).

Les prix des prestations complémentaires sont déterminés par les dispositions du chapitre 3 du catalogue des prestations. Dans ce contexte, les responsabilités en matière de matériel mobile sont définies comme suit :

- EF : cannes de frein, sabots d'arrêt, tableau de sabots d'arrêt, perche de mise à terre, panneau de préchauffage, tuyaux d'eau
- GI : installation de préchauffage y c. câbles, prise d'eau

5.5 Prestations de services et prix selon l'OARF (UE : Prestations connexes selon 2012/34/UE)

Conformément à l'[art. 23 OARF](#), les prestations de service peuvent aussi être achetées à des prix librement négociables auprès d'autres entreprises que les gestionnaires de l'infrastructure. Elles ne relèvent pas de l'accès non discriminatoire au réseau et comprennent les prestations de distribution, la manutention des bagages, le service de dépannage pour les défauts n'entravant pas l'exploitation, le petit et le grand entretien, le nettoyage des véhicules ainsi que les prestations d'informatique et de télécommunication non liées à la circulation des trains proprement dite

5.6 Taxes, incitations et rabais

5.6.1 Taxe en cas de modification des sillons par le demandeur

Lorsqu'un sillon commandé est modifié, les coefficients présentés dans le catalogue des prestations s'appliquent.

5.6.2 Taxe en cas de modification des sillons par les GI

La taxe n'est pas facturée.

5.6.3 Taxe en cas de non-utilisation du sillon

Les sillons non utilisés sont facturés, conformément au catalogue des prestations.

5.6.4 Taxe en cas d'annulation d'un sillon commandé

Lorsqu'un sillon est décommandé, les coefficients présentés dans le catalogue des prestations s'appliquent.

5.6.5 Suppléments et rabais

Les suppléments et rabais sont définis dans le catalogue des prestations. Ils englobent les éléments suivants :

- Supplément traction thermique
- Supplément pour arrêt sur un tronçon à trafic mixte

5.7 Tarification basée sur les prestations

Le GI affecte les retards à un événement déclencheur à l'aide de l'application informatique EFA (*Erfassung Fahrplanabweichung*, anciennement ErZu). Toutefois, aucun système e bonus-malus n'est appliqué sur le réseau du GI.

5.8 Modification des tarifs et des taxes

Demeurent réservées les modifications des prestations et des prix définis par la législation. Les prix indiqués dans le catalogue des prestations sont susceptibles d'être adaptés en fonction des conditions-cadres légales.

5.9 Conventions relatives à la facturation [SAS]

La facturation des prestations de base et des prestations complémentaires de la voie normale sont effectuée par le SAS.

6 Répartition des capacités

6.1 Introduction

6.1.1 Objectifs

L'accès au réseau et l'exploitation par les EF sont régis par la loi sur les chemins de fer (LCdF), RS 742.101, l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer, OCF), RS 742.141.1, l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF), RS 742.122 et l'ordonnance de l'OFT relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT), RS 742.122.4.

6.1.2 Cadre légal

Les dispositions juridiques déterminantes pour la commande et l'attribution de sillons et de prestations complémentaires figurent dans la loi sur les chemins de fer (art. 9a et 9b LCdF), dans l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (section 4 de l'OARF) et dans l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT). Cette énumération n'est pas exhaustive. Les délais de commande de sillons et de prestations complémentaires sont définis et publiés par l'Office fédéral des transports pour la prochaine période d'horaire

6.1.3 Commande de sillons

Les études de sillons (études de l'horaire) permettent d'analyser sous l'angle de leur faisabilité les souhaits, les modifications et les concepts de production du demandeur pour éventuellement les développer de manière itérative en vue de la commande dans l'horaire annuel ou dans l'horaire sous-annuel. Les demandes d'études de sillons doivent être soumises au GI compétent via l'outil de commande NeTS AVIS.

Les résultats des études de sillons ne tiennent pas lieu d'autorisations formelles pour l'attribution de sillons horaires et ne dispensent pas le demandeur de commander les sillons dans le cadre de la procédure ordinaire.

Afin de garantir le respect du principe de non-discrimination, les commanditaires d'études peuvent demander un accompagnement par sillon.ch pour la réalisation de l'étude. Les commanditaires non satisfaits du déroulement peuvent à l'issue de l'étude également s'en référer à sillon.ch

6.1.4 Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons

Pour pouvoir circuler sur le réseau ferroviaire des TPF, les EF suisses doivent disposer d'une autorisation d'accès au réseau, d'un certificat de sécurité et d'une convention sur l'accès au réseau conclue avec le GI.

L'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité sont octroyés par l'Office fédéral des transports (OFT). La directive de l'OFT sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agrément de sécurité décrit les étapes nécessaires. L'examen de la compatibilité technique des véhicules avec les lignes à parcourir incombe à l'EF. La procédure à suivre est décrite dans le OneStopShop.

L'accès au réseau pour les entreprises étrangères est régi par les accords internationaux ad hoc. Des conditions simplifiées peuvent s'appliquer sur les lignes frontalières en vertu de l'annexe 1 de la directive de l'OFT sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agrément de sécurité.

Les interlocuteurs correspondants sont joignables par écrit à l'adresse électronique sillons@tpf.ch

6.2 Description du processus

6.2.1 Processus global de répartition des capacités

Selon processus interne : contacter sillons@tpf.ch

6.2.2 Demande/commandes de sillons

6.2.2.1 Etudes de sillons

Via l'outil de commande NeTS AVIS

6.2.2.2 Demandes de sillons dans l'horaire annuel

Via l'outil de commande NeTS AVIS

6.2.2.3 Demande de sillons dans l'horaire sous-annuel

Via l'outil de commande NeTS AVIS

6.2.2.4 Demandes de prestations complémentaires

Les prestations complémentaires commandées dans l'horaire annuel, et notamment les capacités de garage de trains ou d'utilisation de voies/d'installations de chargement sont à commander au plus tard le 30 septembre de chaque année via l'outil de commande NeTS

Si le processus de résolution des conflits n'est pas terminé, l'attribution n'aura lieu qu'au terme de la résolution des conflits, toutefois le plus rapidement possible.

Les indications suivantes sont obligatoires lors de demandes de prestations complémentaires :

- Nom du demandeur
- Nom de l'EF chargée du transport
- Numéro du train (si connu)
- Période de circulation
- Point d'exploitation
- Heure d'arrivée au point d'exploitation
- Heure de départ au point d'exploitation
- Composition (véhicule[s] moteur thermique[s]/électrique[s], nombre de wagons, type, longueur en mètres)
- Besoin d'une voie spéciale (indication du numéro de la voie, de la voie desservant le quai de chargement, y compris plage horaire de ... à ...)

6.2.2.5 Informations nécessaires pour la commande de sillons

Les indications suivantes sont obligatoires lors de la commande de sillons :

- Nom du demandeur
- Nom de l'EF chargée du transport
- Code débiteur
- Numéro du train (si connu) ou numéro de sillon selon catalogue
- Période de circulation (jours de circulation)
- Genre de trafic/catégorie de train

- Point de départ du sillon demandé, y c. heure de départ ; si non identique à la marche du train, gare et heure de départ
 - Point de destination du sillon demandé, y c. heure d'arrivée ; si non identique à la marche du train, gare de destination et heure d'arrivée
 - Itinéraire d'acheminement
- Arrêts intermédiaires, y c. indication du temps nécessaire (en précisant la raison, p. ex. changement de système, retrait d'une rame de wagons, adjonction ou retrait d'une locomotive de renfort, changement de personnel de conduite, etc.)
 - Caractéristiques du train : · formation, véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s) (y c. type), type de wagon· tonnage brut· longueur du train (véhicules moteurs inclus) · profil d'espace libre pour les sillons utilisés pour le trafic combiné· catégorie de train et de freinage (avec pourcentage de freinage) · vitesse maximale

6.2.2.6 Modifications de demandes et de commandes de sillons

Les indications fournies avec la demande et la commande de sillons sont obligatoires. Toute modification apportée ultérieurement doit être transmise via l'outil de commande NeTS sous forme d'une annulation et d'une nouvelle commande, à l'exception des modifications n'ayant aucune conséquence sur la caractéristique du sillon et ne nécessitant donc ni annulation, ni nouvelle commande.

Les sillons ne peuvent être ni vendus ni transférés à une autre entreprise (art. 9a al. 5 LCdF). Le mandat par lequel une EF est chargée de l'exécution du trafic ferroviaire n'est pas considéré comme une vente de sillons.

6.2.3 Processus d'attribution des sillons

6.2.3.1 Principes

Tout demandeur peut en principe définir son souhait de sillons librement et sans restriction. Il doit ainsi pouvoir acquérir à temps les sillons nécessaires à la mise en œuvre de ses concepts de production ou des commandes client attendues, même s'il n'a alors pas encore conclu de contrat avec ses clients finaux. Ne sont toutefois pas autorisées les commandes dans la seule intention d'entraver un demandeur concurrent et/ou de s'assurer une meilleure position par rapport à d'autres commandes de sillons concurrentes dans le processus d'attribution des sillons (notamment dans le but de contourner l'ordre de priorité). Dès lors que sillon.ch soupçonne une telle commande abusive sans projet commercial sous-jacent, elle est en droit d'exiger du demandeur des informations et documents supplémentaires qui attestent de la vraisemblance des transports effectifs ou prévus. Si ces documents ou informations ne sont pas fournis (dans la qualité exigée), la demande de sillons peut être rejetée intégralement ou en partie.

6.2.3.2 Horaire annuel

Dans le cadre de la procédure de coordination, des propositions d'autres solutions aux sillons demandés sont soumises aux demandeurs dans la mesure du possible. Pour une utilisation optimale de la capacité infrastructurelle, sillon.ch pourra exiger de chaque demandeur une certaine souplesse en matière de trafic voyageurs ou marchandises, si cela permet de satisfaire à des demandes de sillons supplémentaires. Les correspondances à l'intérieur d'une chaîne coordonnée de transports publics tant en trafic voyageurs, qu'en trafic marchandises doivent toutefois être garanties. En trafic voyageurs selon l'horaire cadencé, ceci concerne les correspondances entre les trains jusqu'à une fréquence de cadencement semi-horaire (inclusive). Pour les trains à cadence semi-horaire, la flexibilité attendue prime sur les correspondances. À défaut d'entente au terme du processus de coordination, l'attribution des sillons s'effectue sur la base des dispositions de la LCdF, de l'OARF et de l'OARF-OFT.

- Ordre de priorité

Lorsqu'aucune autre solution ne peut être proposée aux demandeurs tout en garantissant la flexibilité attendue ou lorsque le conflit de commande ne peut être résolu par la voie du consensus, sillon.ch

honore en priorité, conformément aux dispositions légales, les demandes qui ne restreignent pas le nombre ni la qualité des sillons couverts par le PLUR pour l'un ou l'autre genre de trafic.

- Attribution des capacités restantes

Après résolution des conflits liés à la procédure d'horaire régulière (concerne toutes les demandes relatives à l'horaire annuel enregistrées), sillon.ch peut réaffecter des capacités restantes – initialement couvertes par le PLUR pour un genre de trafic précis – à d'autres genres de trafic. L'accord de l'OFT est nécessaire pour la réaffectation de capacités disponibles (initialement prévues pour un genre de trafic précis) à des offres régulières dans le cadre du transport de voyageurs (OARF, art. 12, al. 3). Sont réputées régulières au sens de cette disposition les offres du trafic voyageurs qui sont publiées dans les supports d'horaire et prévues entre deux sites aux mêmes heures pendant au moins dix (10) jours par an

6.2.3.3 Horaire sous-annuel

Sur le réseau TPF, les commandes de sillons sous-annuels (prestations de base et complémentaires) sont traitées par le GI compétent. S'il est possible de satisfaire à la commande du demandeur conformément à ses désirs et aux directives du PLUR, le GI attribue directement le sillon.

6.2.3.4 Prestations complémentaires

On distingue les prestations complémentaires indispensables à la fourniture d'une prestation de base et les prestations complémentaires sans rapport direct avec une prestation de base. En cas de conflits ne pouvant être résolus à l'amiable, une plus grande souplesse est attendue de la part des demandeurs de prestations complémentaires.

Lors de sa commande, le demandeur peut formuler un souhait concernant la voie, mais ne peut faire valoir aucun droit pour utiliser une voie spécifique. Une procédure de coordination est également appliquée en cas de conflits de commande portant sur des prestations complémentaires. Si la procédure de coordination ne permet pas de trouver un accord, l'attribution des prestations complémentaires s'effectue sur la base sur les règles ci-dessous :

1. Les commandes de prestations complémentaires indispensables à la fourniture d'une prestation de base sont prioritaires par rapport aux commandes de prestations complémentaires sans rapport avec une prestation de base. En cas de commandes de prestations complémentaires en rapport direct avec des prestations de base, les prestations complémentaires sont traitées avec la même priorité que les prestations de base ad hoc.
2. Les prestations complémentaires sans rapport direct avec une prestation de base sont attribuées dans l'ordre suivant :
 - a) Prestations complémentaires relatives à des besoins, pour lesquelles il n'est pas possible – pour des raisons techniques – de proposer une autre solution.
 - b) Prestations complémentaires relatives à des besoins, qui sont sollicitées à plusieurs reprises au cours de l'année d'horaire, en fonction de la fréquence des besoins annoncés. L'évaluation se déroule comme la procédure en cas de conflits de sillons dans l'horaire annuel.

6.2.3.5 Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution des sillons

L'autorité responsable d'arbitrer les litiges en cas de plainte liée à l'accès au réseau est sillon.ch

6.2.3.6 Commande de capacités au moyen de la convention-cadre

Les demandeurs et TPF INFRA peuvent conclure des conventions-cadres selon l'art. 12b OARF.

6.2.4 Renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement

Les sillons attribués définitivement doivent être décommandés via l'outil de commande correspondant. Les conditions exactes régissant la renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement (prestations de base et complémentaires) sont définies dans les dispositions du GI (notamment dans le catalogue des prestations).

6.2.5 Attribution de sillons en cas de restrictions temporaires de capacité

L'art. 11b OARF et la directive de l'OFT « Fermeture de tronçons conformément à l'art. 11b OARF » réglementent la communication par les GI en cas de restrictions de capacité. Si un tronçon doit être fermé temporairement pour des travaux de construction ou d'entretien, le gestionnaire de l'infrastructure (le GI) doit communiquer la disponibilité restreinte du tronçon au plus tard deux mois avant l'expiration du délai pour la réservation des sillons. Sous certaines conditions, la réglementation prévoit également la possibilité d'une communication à court terme.

Les GI planifient les travaux d'entretien et d'extension lors de l'élaboration de l'horaire de réseau et les demandeurs en sont informés au plus tôt. Les intérêts des demandeurs sont intégrés à la planification ou sont pris en compte dans la mesure du possible.

Toutes les restrictions temporaires de capacité ne figurent pas dans le PLUR. La planification des capacités n'est parfois achevée qu'après le délai de commande des sillons. L'art. 10 OARF-OFT définit la procédure applicable lorsque le nombre de sillons couverts par le PLUR par genre de trafic pour l'heure-type ne peut plus être attribué en raison d'une capacité restreinte.

Dans le cas de restrictions temporaires de capacité qui ne sont pas encore prises en compte dans le PLUR, il convient de trouver une solution par la voie du consensus avec les demandeurs concernés.

À défaut de solution par voie de consensus, les sillons doivent, dans la mesure du possible, être répartis au moyen du PLUR entre les différents genres de trafic. Ceci signifie que dans un premier temps et pour la durée de la disponibilité restreinte, les demandes de sillons qui dépassent le volume garanti par genre de trafic et requièrent des capacités restantes durant la période disponible, ne sont pas retenues.

Si, durant la phase de disponibilité restreinte, les capacités ne sont pas suffisantes pour attribuer les sillons selon les directives du PLUR, le GI peut temporairement adapter le nombre prévu de sillons et leur qualité par genre de trafic pour le tronçon concerné et pour les tronçons de détournement envisagés. Les sillons sont attribués conformément aux dispositions du présent Network Statement.

Si au moment de l'attribution des sillons conformément au processus décrit, des restrictions temporaires de capacité ont été communiquées, mais que leurs répercussions concrètes sur les différents sillons ne sont pas encore entièrement connues, les sillons sont attribués aux demandeurs sous réserve.

Les demandeurs sont informés par écrit des travaux de maintien et d'extension concernant des sillons déjà attribués.

6.2.6 Mesures spéciales lors de perturbations

En cas de perturbation de l'exploitation, l'art. 14 OARF s'applique. TPF INFRA est habilité à donner des instructions aux EF. Ces dernières et TPF INFRA sont tenus de s'informer réciproquement et de se fournir mutuellement de l'aide en matière de personnel et de matériel, tant pour remédier aux perturbations que pour maintenir les transports publics. Si la perturbation entraîne la fermeture d'un tronçon pendant plusieurs jours, TPF INFRA définit, en accord avec les EF concernées, un horaire d'urgence qu'il publie.

7 Prestations du gestionnaire d'infrastructure

7.1 Prestations de base

Les prestations de base reposent sur les dispositions de l'art. 21 OARF.

Elles comprennent l'utilisation du sillon selon la qualité définie, y compris la régulation de la circulation, la prise de courant à partir du fil de contact, la sécurité et la ponctualité du déroulement de l'exploitation, y compris les prestations d'informatique et de télécommunication nécessaires à cet effet. Pour les trains voyageurs, elles comprennent également l'utilisation d'une voie au bord d'un quai et l'accès des voyageurs aux installations d'accueil.

7.2 Accès aux installations de service et obtention des prestations

7.2.1 Gares voyageurs

Conformément à l'OARF, pour les trains voyageurs, l'utilisation d'une voie au bord d'un quai dans les gares de départ et d'arrivée ainsi que dans les gares intermédiaires, et l'accès des voyageurs aux installations d'accueil de ces gares constituent des prestations de base.

7.2.2 Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination

Conformément à l'OARF, le garage de véhicules, l'approvisionnement des trains voyageurs en eau et en électricité (préchauffage et pré-refroidissement) et l'évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées constituent des prestations complémentaires.

7.2.3 Installations de contrôle des trains

Les types d'installations de contrôle des trains sur le réseau ferroviaire de TPF INFRA décrits au chiffre 3.11.3 servent à contrôler la marche d'un train en circulation et en tant que tels, ne constituent pas une prestation.

7.2.4 Installations de secours

La facturation des prestations de secours est établie au cas par cas.

7.2.5 Mouvement de manœuvre dans les installations de service

Le présent chiffre ne traite pas de manière détaillée des manœuvres effectuées dans les installations de service. Les commanditaires peuvent obtenir de plus amples informations auprès des services compétents pour les chiffres 5.3.1 et 5.3.2.

7.3 Prestations complémentaires

7.3.1 Alimentation en électricité

Selon catalogue des prestations de TPF INFRA : <https://www.tpf.ch>

7.3.2 Approvisionnement en eau

Selon catalogue des prestations de TPF INFRA : <https://www.tpf.ch>

7.3.3 Transport exceptionnels et transports de marchandises dangereuses

Les transports exceptionnels (qu'il y ait dépassement de gabarit ou non) entraînent un surcroît de planification qui est facturé à titre de prestation complémentaire. Les dispositions applicables à ce sujet figurent dans le catalogue des prestations de TPF INFRA : <https://www.tpf.ch>

7.4 Prestations de service

Conformément à l'art. 23 OARF, les prestations de service peuvent aussi être achetées à des prix librement négociables auprès d'autres entreprises que les gestionnaires d'infrastructure. Elles ne relèvent pas de l'accès non-discriminatoire au réseau et comprennent les prestations de distribution, la manutention des bagages, le service de dépannage pour les défauts n'entravant pas l'exploitation, le petit et le grand entretien du matériel roulant, le nettoyage des véhicules ainsi que les prestations d'informatique et de télécommunication non-liées à la circulation des trains proprement dite.

7.4.1 Accès au réseau de télécommunication

Dans le cadre de la tâche systémique qui lui a été confiée par la Confédération, CFF Infrastructure planifie, construit, exploite et développe le réseau GSM-R de Suisse. Pour de plus amples informations, s'adresser à l'interlocuteur mentionné dans la liste d'adresses

7.4.2 Information voyageurs

Dans le cadre de sa tâche systémique, CFF Infrastructure exploite pour le compte de l'OFT les systèmes informatiques d'information clientèle pour l'ensemble des transports publics suisses.

Plus d'informations : geschaefsstelle.ski@sbb.ch

L'information voyageurs dans les gares est gérée directement par TPF INFRA.

7.4.3 Canaux de vente des billets

Les canaux de vente des billets sont exploités par TPF TRAFIC.

Pour plus d'informations, consulter le site Internet www.tpf.ch

7.4.4 Commandes de prescriptions

Les EF qui ont conclu une convention sur l'accès au réseau avec TPF INFRA, se voient adresser les règlements requis et les modifications qui y sont apportées par voie électronique et au besoin sur papier (moyennant paiement).

Tous les règlements ne sont pas disponibles en version papier. Les interlocuteurs correspondants sont indiqués dans la liste d'adresses. Les commanditaires et tout autre service intéressé peuvent commander les prescriptions via le Webshop de l'Union des transports publics UTP.

Selon prescriptions d'exploitation de TPF INFRA : <https://www.tpf.ch>

8 Tarification

8.1 Principe des redevances

Conformément à l'art. 9c LCdF et art. 18 OARF, la redevance perçue pour l'utilisation de l'infrastructure est intitulée « prix du sillon ». Le prix de base doit couvrir les coûts marginaux de l'infrastructure.

8.2 Système de décompte

Le prix du sillon se compose du prix des prestations de base et du prix des prestations complémentaires. Les prestations de service ne relevant pas de l'accès au réseau constituent le troisième élément de prix

8.3 Prix

Selon catalogue des prestations de TPF INFRA : <https://www.tpf.ch>

8.4 Redevances d'annulation et rabais

Selon catalogue des prestations de TPF INFRA : <https://www.tpf.ch>

8.5 Application des valeurs par défaut

En l'absence de données correctes et complètes conformément à l'annexe 2.9 NWS, il se peut que le prix de base lié à l'usure et/ou la consommation de courant soient calculés au moyen des valeurs par défaut indiquées dans le catalogue des prestations de TPF INFRA : <https://www.tpf.ch>

8.6 Modification des tarifs et des taxes

Demeurent réservées les modifications des prestations et des prix définis par la législation. Les prix indiqués dans le catalogue des prestations sont susceptibles d'être adaptés en fonction des conditions-cadres légales.