

Propriétaire :	TPF INFRA	Page 1 de 40
Auteur	Serge Salomon	
Validé par	Roger Aerschmann, Dir INFRA	
Date de version / Numéro	26.07.2022	Version 2.0
Remplace version du	10.05.2021	
Référence :	Network Statement 2023	

## Table des matières

1	Contexte et objectifs .....	7
2	Conditions fondamentales de l'accès au réseau .....	7
2.1	Conditions générales d'accès au réseau .....	7
2.2	Convention sur l'accès au réseau .....	7
2.3	Règlements.....	8
2.4	Transports exceptionnels et transports lourds .....	8
2.5	Marchandises dangereuses .....	8
2.6	Homologation des véhicules et exigences techniques .....	8
2.6.1	Service d'homologation .....	8
2.6.2	Système de contrôle de la marche des trains .....	8
2.6.2.1	Réseau à voie normale.....	8
2.6.2.2	Réseau à voie étroite.....	8
2.6.2.3	Courses sans système de contrôle de la marche suffisant .....	8
2.6.2.4	Interface rail-roue .....	9
2.6.3	Interface rail-roue.....	9
2.6.4	Interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure .....	9
2.6.5	Interface pantographe/ligne de contact .....	9
2.6.6	Lubrification des boudins de roue.....	9
2.6.7	Exigences électriques relatives aux véhicules moteurs .....	9
2.6.7.1	Compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie .....	9
2.6.8	Installations de communication .....	9
2.6.9	Freinage.....	10
2.6.10	Sablage.....	10
2.6.11	Demande d'un nouveau genre de circulation .....	10
2.7	Homologation du personnel.....	10
2.8	Transmissions des données relatives aux trains.....	10
2.9	Véhicules de service.....	10
2.9.1.1	Véhicules de chantier.....	11

3	Caractéristiques du réseau ferroviaire .....	11
3.1	Généralités .....	11
3.2	Description générale du réseau TPF INFRA.....	11
3.3	Catégorie de ligne et charge maximale par essieu .....	11
3.4	Profil d'espace libre et longueur maximale des trains .....	12
3.4.1	Profil d'espace libre .....	12
3.4.2	Conditions relatives aux pantographes .....	12
3.4.3	Longueur maximale des trains .....	12
3.5	Tracé.....	13
3.5.1	Cadre légal .....	13
3.5.2	Ecartement de voie.....	13
3.5.3	Rayons minimaux .....	13
3.5.4	Dévers maximaux.....	13
3.5.5	Déclivités maximales .....	13
3.5.6	Longueur des voies d'évitement.....	13
3.6	Vitesse maximale admise.....	14
3.7	Alimentation électrique .....	14
3.7.1	Réseau à voie normale.....	14
3.7.1.1	Exigences liées à l'admittance d'entrée .....	14
3.7.1.2	Exigences liées à la limitation de puissance .....	14
3.7.2	Réseau à voie étroite.....	14
3.8	Equipements de sécurité .....	15
3.8.1	Systèmes de signaux.....	15
3.8.2	Communication.....	15
3.8.3	Système de contrôle de la marche des trains .....	15
3.8.3.1	Voie normale .....	15
3.8.3.2	Voie étroite .....	15
3.8.4	Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie .....	15
3.9	Restrictions de circulation.....	16
3.10	Disponibilité de l'infrastructure.....	16
3.10.1	Heures d'ouverture des lignes.....	16
3.10.2	Restrictions de capacités.....	16
3.11	Installations de service .....	16
3.11.1	Gares voyageurs .....	16
3.11.2	Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination....	16
3.11.3	Installations de secours .....	17
3.12	Installations de service de tiers .....	17
3.13	Prochains aménagements.....	17

4	Attribution des capacités .....	18
4.1	Introduction .....	18
4.1.1	Bases légales .....	18
4.1.2	Conditions à réunir pour la commande de sillons .....	18
4.1.3	Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons.....	18
4.1.4	Champ d'application local.....	18
4.2	Déroulement général du processus.....	19
4.2.1	Aperçu .....	19
4.2.2	Aperçu des procédures de commandes suisses.....	20
4.2.3	Etudes de sillons.....	21
4.2.3.1	Principe .....	21
4.2.3.2	Caractère obligatoire des études de sillons.....	21
4.2.3.3	Possibilité d'accompagnement par le SAS pour la réalisation des études.....	21
4.2.4	Outils de commande.....	21
4.2.5	Corridors de fret ferroviaire.....	21
4.2.6	Catalogue de sillons nationaux.....	21
4.2.7	Indications nécessaires pour la commande de sillons .....	21
4.2.7.1	Prestations de base, indications requises .....	21
4.2.7.2	Prestations de base, conclusion et bases .....	22
4.2.7.3	Prestations de base avec spécialités.....	22
4.2.8	Indications nécessaires et directives à prendre en compte pour les prestations complémentaires.....	23
4.2.8.1	Prestations complémentaires, indications nécessaire .....	23
4.2.8.2	Prestations complémentaires, directives à prendre en compte.....	23
4.2.9	Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons .....	23
4.3	Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires .....	23
4.3.1	Principe de base .....	23
4.3.2	Délais et information des demandeurs .....	24
4.4	Contrats-cadres .....	24
4.4.1	Déclaration-cadre de capacité.....	24
4.4.2	Situation actuelle .....	24
4.5	Attributions des capacités.....	24
4.5.1	Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel .....	24
4.5.1.1	Délais .....	24
4.5.1.2	Procédure de commande suisses pour l'horaire annuel .....	24
4.5.1.3	Demande de sillons .....	25
4.5.1.4	Demande et attribution de prestations complémentaires .....	25
4.5.1.5	Attribution des capacités restantes.....	26
4.5.1.6	Commande et attribution définitive des sillons .....	26
4.5.2	Demande de sillons/commandes de sillons pour l'horaire sous-annuel .....	26

4.5.2.1	Délais .....	26
4.5.2.2	Procédure de commande suisse pour l'horaire sous-annuel .....	26
4.5.2.3	Demande de sillons .....	26
4.5.3	Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire à court terme .....	27
4.5.3.1	Délais.....	27
4.5.3.2	Procédures de commande suisses pour l'horaire à court terme.....	27
4.5.3.3	Demande de sillons .....	27
4.5.3.4	Disposition dérogatoires .....	28
4.5.4	Processus de coordination .....	28
4.5.4.1	Principes, interdiction de commandes abusives.....	28
4.5.4.2	Commandes multiples pour un même mandat de transport .....	28
4.5.4.3	Obligation de collaboration dans le cadre du processus de coordination .....	28
4.5.4.4	Prestations complémentaires .....	29
4.5.5	Résolution de conflits.....	29
4.5.5.1	Résolution de conflits relatifs à l'attribution de sillons sur la base du plan d'utilisation réseau (PLUR) .....	29
4.5.5.2	Ordre de priorité.....	29
4.5.5.3	Mise aux enchères.....	30
4.5.5.4	Prestations complémentaires .....	31
4.6	Lignes surchargées .....	32
4.7	Transports exceptionnels et marchandises dangereuses .....	32
4.7.1	Transports exceptionnels .....	32
4.7.2	Marchandises dangereuses .....	32
4.8	Règles suite à l'attribution des sillons.....	32
4.8.1	Règles applicables en cas de modification des sillons par le demandeur .....	32
4.8.2	Règles applicables en cas de modification des sillons par les GI .....	32
4.8.3	Règles applicables en cas de non-utilisation des sillons par le demandeur .....	33
4.8.4	Règles applicables à l'annulation de sillons par le demandeur.....	33
4.9	Timetabling and Capacity Redesign (TTR) for Smart Capacity Management .....	33
4.9.1	Objectifs du TTR.....	33
4.9.2	Composantes du processus .....	33
4.9.3	Introduction .....	33
4.9.3.1	Annonce de besoins de capacité.....	33
4.9.3.2	Modèle de capacité.....	33
4.9.3.3	Offre de capacité.....	34
4.9.4	Projet pilote.....	34
5	Répartition des capacités .....	34
5.1	Introduction .....	34
5.1.1	Objectifs .....	34

5.1.2	Cadre légal	34
5.1.3	Commande de sillons	34
5.1.4	Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons	34
5.2	Description du processus	35
5.2.1	Processus global de répartition de capacités	35
5.2.2	Demande/commandes de sillons	35
5.2.2.1	Etudes de sillons	35
5.2.2.2	Demandes de sillons dans l'horaire annuel	35
5.2.2.3	Demandes de sillons dans l'horaire sous-annuel	35
5.2.2.4	Demandes de prestations complémentaires	35
5.2.2.5	Informations nécessaire pour la commande de sillons	35
5.2.2.6	Modifications de demandes et de commandes de sillons	36
5.2.3	Processus d'attribution des sillons	36
5.2.3.1	Principes	36
5.2.3.2	Horaire annuel	36
5.2.3.3	Horaire sous-annuel	37
5.2.3.4	Prestations complémentaires	37
5.2.3.5	Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution des sillons	37
5.2.3.6	Commande de capacité au moyen de la convention cadre	37
5.2.4	Renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement	37
5.2.5	Attribution de sillons en cas de restrictions temporaires de capacités	37
5.2.6	Mesures spéciales lors de perturbations	38
6	Prestations du gestionnaire d'infrastructure	38
6.1	Prestations de base	38
6.2	Accès aux installations de service et obtention des prestations	38
6.2.1	Gares voyageurs	38
6.2.2	Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination	39
6.2.3	Installations de contrôle des trains	39
6.2.4	Installations de secours	39
6.2.5	Mouvement de manœuvre dans les installations de service	39
6.3	Prestations complémentaires	39
6.3.1	Alimentation en électricité	39
6.3.2	Approvisionnement en eau	39
6.3.3	Transport exceptionnels et transports de marchandises dangereuses	39
6.4	Prestations de service	39
6.4.1	Accès au réseau de télécommunication	39
6.4.2	Information voyageurs	39
6.4.3	Canaux de vente des billets	39

6.4.4	Commandes de prescriptions .....	40
7	Tarification .....	40
7.1	Principe des redevances .....	40
7.2	Système de décompte .....	40
7.3	Prix.....	40
7.4	Redevances d'annulation et rabais .....	40
7.5	Application des valeurs par défaut .....	40
7.6	Modification des tarifs et des taxes .....	40



# 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 publié et mis à jour par le Département de Centre de Service Partagés (CSP) 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.

## 2.3 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

Les transports de marchandises dangereuses selon le règlement du transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ne sont pas autorisés 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) 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 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. Aucune ligne n'est couverte par le GSM-R.

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](mailto: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 Véhicules de service**

En raison de leur utilisation sur des chantiers (service de travaux), certains véhicules ferroviaires sont considérés comme « machines de construction et de maintenance empruntant exclusivement les voies ferrées » (véhicules destinés à la construction, à la maintenance et à l'inspection de la superstructure, de l'infrastructure, d'ouvrages d'art et des installations de la ligne de contact, automoteurs ou remorqués) conformément à l'art. 57 de l'OCF et à la directive de l'OFT sur l'homologation des véhicules ferroviaires en tant que véhicules de service. Conformément aux DE-OCF, art. 57.1 (Définition et catégories de véhicules de service), il s'agit notamment des

- [1] Véhicules et machines ferroviaires, conf. à la norme EN 14033

- [2] Véhicules et machines rail-route, conf. à la norme EN 15746
- [3] Machines déraillables, conf. à la norme EN 15955
- [4] Remorques, conf. à la norme EN 15954

Sont considérés comme équipements de travail (et non comme véhicules de service)

- [5] Machines portables et lorries, conf. à la norme EN 13977

Dans le cadre de la circulation et des travaux sur les infrastructures ferroviaires, les véhicules de service [1] – [4] doivent également disposer d'une autorisation d'exploitation de l'OFT pour pouvoir être utilisés sur le réseau de TPF INFRA.

Conformément aux DE-OCF, art. 57.2, des simplifications sont admises sous certaines conditions par rapport aux véhicules ferroviaires conventionnels.

En sus de l'autorisation d'exploitation remise par l'OFT, les véhicules rail-route [2], les machines déraillables [3] et les remorques [4] doivent obtenir l'autorisation de TPF INFRA conformément à la réglementation I-40036 sur l'autorisation de travail des véhicules de service. L'utilisation de véhicules de service non freinés est interdite, quelle que soit la déclivité. Ceci vaut en particulier pour les remorques [4]. Celles-ci ne peuvent être utilisées qu'avec un frein automatique. Les véhicules de service ne satisfaisant pas aux conditions techniques d'accès au réseau (exigences d'Infrastructure), par exemple les véhicules rail-route [2], ou pour lesquels les exigences d'Infrastructure n'ont pas été intégralement contrôlées, sont considérés comme véhicules particuliers conformément aux PCT (cf. I-30111, chapitre 4.2, chiffre 4 en complément des PCT R 300.4, chiffres 2.2.4 et 2.3.7) et sont soumis à des conditions d'utilisation spécifiques. Les véhicules de service prévus pour des courses commerciales de manœuvre ou de transport dans des domaines centralisés doivent remplir les mêmes exigences d'Infrastructure que les véhicules ferroviaires conventionnels. En cas de doute et pour toute question, prendre contact avec TPF INFRA via l'adresse électronique [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch)

#### 2.9.1.1 Véhicule de chantier

Les véhicules de service privés doivent respecter la RTE 49530 lors de leurs engagements sur les réseaux ferroviaires voie normale et voie étroite de TPF INFRA

## 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 :

- 57.950 km de voie à écartement normal, répartis sur deux lignes : Broc-Fabrique-Romont et Fribourg – Morat – Anet (les segments de ligne entre Fribourg et Givisiez et entre Morat et Montilier sont gérés par CFF Infrastructure) ;
- 50.800 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

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 Bulle-Broc-Fabrique :
    - Profil d'espace libre OCF2 selon DE-OCF art. 18, feuille 11 N.
    - Gabarit limite d'obstacles OCF2 selon DE-OCF art. 18, feuille 6 N.
    - Profil d'espace libre pour le pantographe OCF S2 selon DE-OCF art. 18, feuille 16 N.
  - 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.
- Réseau à voie étroite :
  - Profil d'espace libre PEL B selon DE-OCF art. 18, feuille 10 M.
  - Gabarit limite d'obstacles OCF B 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 1600 mm avec cornes isolées.
  - 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  $\pm 150$  mm en alignement à  $\pm 300$  mm en courbe.
- Réseau à voie étroite :
  - Géométrie et courbe enveloppante des archets selon fiche UIC 608, archet de 1600 mm avec cornes isolées.
  - 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 :
    - 5.50 mètres à 20 km/h.
    - 11 mètres à 85 km/h.
    - 25 mètres à 100 km/h.
  - Désaxement du fil de contact de  $\pm 150$  mm en alignement à  $\pm 300$  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

### 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 :  $R_{min} = 80m$
  - 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 : 150mm
- Réseau à voie étroite : 105mm

Sur le réseau à voie étroite, les compositions munies de bogies transporteurs sont traitées comme des circulations exceptionnelles.

#### 3.5.5 Déclivités maximales

Les déclivités maximales sont les suivantes :

- Réseau à voie normale : 40 ‰
- Réseau à voie étroite : 32 ‰

#### 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 minimales mesurées sont les suivantes :

##### Réseau à voie normale

- |                          |            |
|--------------------------|------------|
| • Vuisternens            | 193 mètres |
| • Sâles                  | 195 mètres |
| • Vaulruz-Nord           | 162 mètres |
| • Bulle                  | 235 mètres |
| • Belfaux-Village        | 207 mètres |
| • Pensier                | 382 mètres |
| • Courtepin              | 300 mètres |
| • Münchenwiler-Courgevax | 259 mètres |
| • Sugiez                 | 305 mètres |
| • Broc-Village           | 162 mètres |
| • Broc-Fabrique          | 193 mètres |

## **Réseau à voie étroite**

- Montbovon 334 mètres
- Villars-sous-Mont 152 mètres
- Gruyères 123 mètres
- Bulle 131 mètres
- Vaulruz-Sud 97 mètres
- La Verrerie 82 mètres
- Semsales 88 mètres
- Châtel-St-Denis 135 mètres
- Palézieux 123 mètres

En cas de doute et pour toute question, prendre contact avec TPF INFRA via l'adresse électronique [sillons@tpf.ch](mailto: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 résonances 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<sup>er</sup> 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 lumineux 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 Communication

Le réseau ferroviaire TPF n'est pas couvert par le système de télécommunication GSM-R natif. Seul le réseau de télécommunication GSM roaming national est utilisable sur l'ensemble du réseau ferroviaire TPF INFRA, voie normale et voie étroite.

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

### 3.8.3 Système de contrôle de la marche des trains

#### 3.8.3.1 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)

#### 3.8.3.2 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.) - VAUS	x	horizon 2026
VUA - BUL		x
BUL – MTB		x

### 3.8.4 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 train qui ne peut poursuivre sa course en raison d'un dérangement est acheminé jusqu'à la prochaine gare appropriée pour y être garé. Le GI informe l'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 sporadiquement 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**

Un partenariat de collaboration existe avec les CFF concernant l'intervention du train de secours et d'extinction (TES) sur le réseau à voie normale. 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 régulateur du trafic 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 2025.
- 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 2023, 2025, 2030 (contacter [jacques.beaud@tpf.ch](mailto:jacques.beaud@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.

## **Renouvellement de la ligne entre Bulle et Broc-Fabrique**

La ligne entre Bulle et Broc-Fabrique a fait l'objet d'un renouvellement complet depuis avril 2021. La ligne a été convertie en une ligne à écartement normal. Le tronçon Bulle-Broc-Village a été inauguré en décembre 2022. La réouverture du tronçon Broc-Village-Broc-Fabrique est planifiée pour juillet 2023.

## 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 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. 3.2.3), les certificats de sécurité (cf. ch. 3.2.4) et les conventions sur l'accès au réseau (cf. ch. 3.3.2) 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 : Murten, Muntellier, Romont et Givisiez à CFF Infrastructure et Ins à BLS Netz

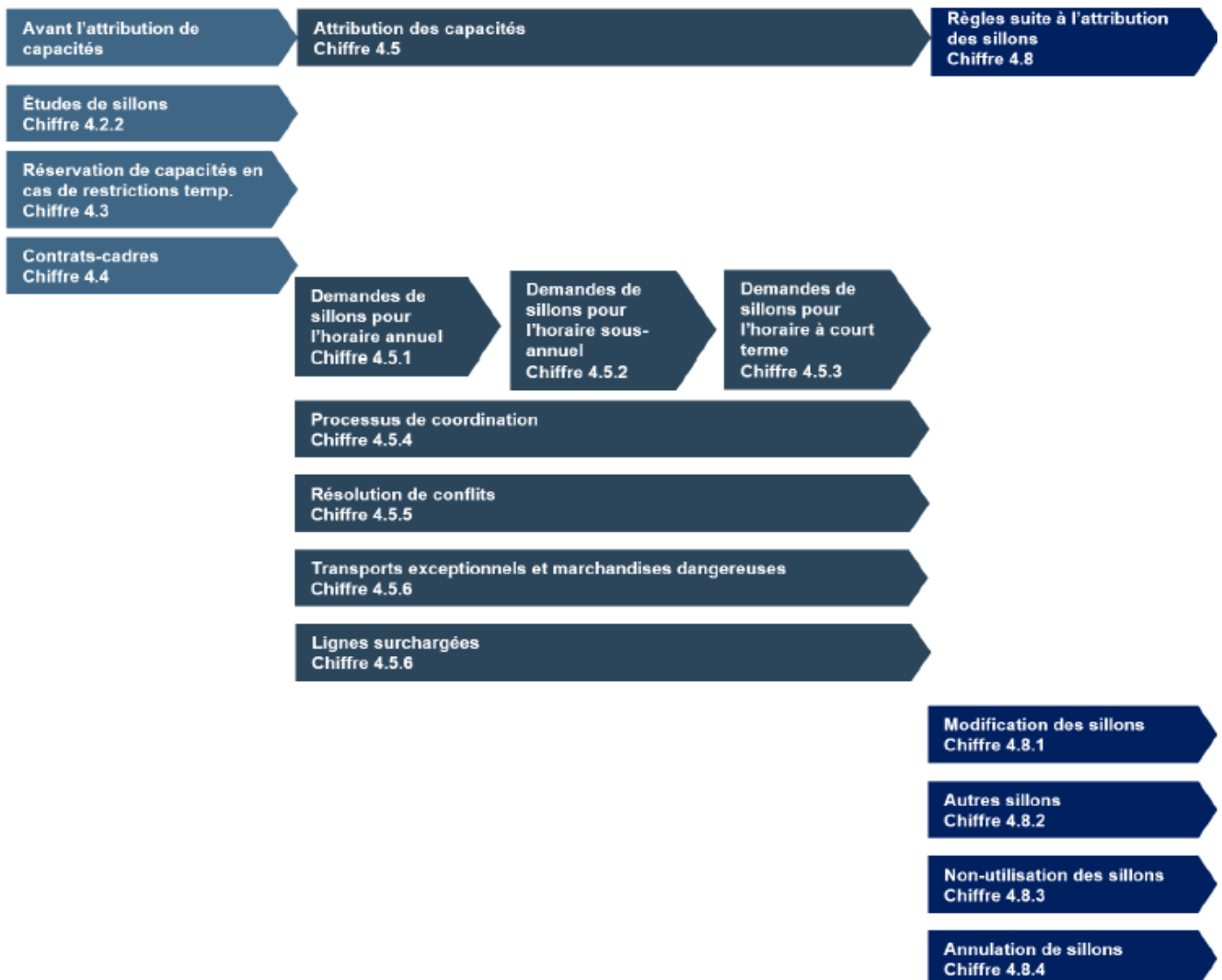
TransN : Travers à CFF Infrastructure

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.

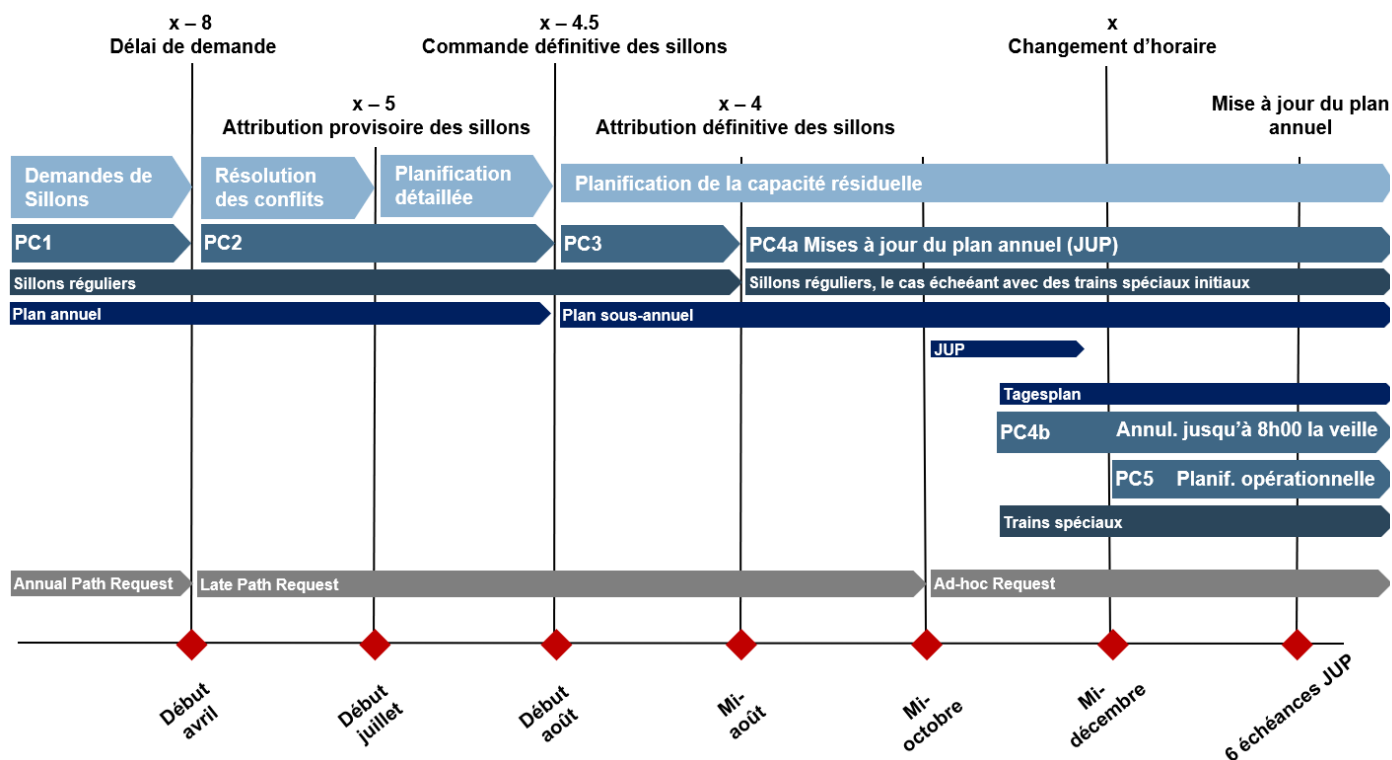


## 4.2.2 Aperçu des procédures de commande suisses

Le tableau et l'illustration ci-après présentent les procédures de commande suisses par rapport à un axe temporel international et explicitent les termes employés.

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 sous-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 Commandes 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

# tpf



## 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 ferroviaires suisse à voie normale en PC1 – PC4a les outils de commande NeTS-AVIS ou PCS (pour les commandes transfrontalières) sont disponibles.

Pour les demandes à court terme (PC4b et PC5) la demande de sillon est faite par écrit auprès du GI concerné.

## 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)
- Train régulier ou train spécial en lien avec le chiffre 4.2.2 (colonne Type)
- 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
- Nom du demandeur 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, 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, 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 conf. 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 relatives aux transports exceptionnels figurent au chiffre 3.4.3, les délais de commande au chiffre 4.5.3.4. Les conditions complémentaires 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
- Nom du demandeur 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
- Complément en cas de garages de véhicules moteurs
  - Indication du numéro de voie (voie souhaitée)
  - Indication du type de véhicule moteur
- Composition/formation (véhicule(s) moteur(s) thermique(s)/électrique(s), nombre de voitures, type, longueur en mètres)

##### **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 Réserve 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 sillons (valeurs indicatives) ci-après dans l'horizon conceptuel :

- Interdictions permanentes (interdictions totales ou interdictions de certaines voies) d'au moins 30 jours
- Interdictions individuelles récurrentes identiques d'au moins 30 jours
- Intervalles courts en partie avec répercussion importante 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 conf. 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 demandeurs 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

##### 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

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



#### **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 ouvrables au requérant 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 demandeur obtient ainsi une offre de sillons ferme et l'assurance de pouvoir mettre en œuvre ses concepts de production. Toute attribution provisoire 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 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 sous-annuel

#### 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
PC3	Plan annuel après l'attribution définitive	Plan sous-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 éven. avec train spécial initial	SAS premier arrive, 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.

Si un sillon sous-annuel commandé engendre un conflit avec des sillons déjà attribués, le GI propose au demandeur d'autres solutions dans la mesure du possible. À défaut de solutions adéquates ou en cas de refus des options par le demandeur, le SAS évalue le conflit de commande. Selon la nature du

conflit, le SAS invite le demandeur et le GI à une séance de négociations sous sa conduite pour le résoudre. L'attribution ou le refus motivé de commandes de sillons sous-annuels relève de la compétence du SAS. Les commandes avec offre de sillon préalable doivent être soumises au gestionnaire d'infrastructure au moins trois (3) jours ouvrés avant la date d'exécution.

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.

Les heures d'ouverture des lignes conformément au point 2.5.1 doivent être prises en compte lors de la commande.

### 4.5.3 Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire à court terme

#### 4.5.3.1 Délais

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

- à 17 h le jour précédant les courses non régulières par des EF 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 à court terme

Processus de Commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC4b	Plan journalier Commandes à court terme de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	<u>Ad-hoc Request</u>	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

#### 4.5.3.3 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 2.5.1 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 latéral (dg latéral) : 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. déplacements 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 encours), 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 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 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, la 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'ordre de priorité suivant s'applique :

1. Conflits de commande impliquant uniquement le trafic voyageur
  1. Demandes introduites dans le cadre d'une convention-cadre (art. 12c 2 let. a OARF).
  2. Demandes du trafic voyageurs cadencé
  3. Trains apportant une plus grande contribution de couverture par demande de sillon concernée
  
2. Conflits de commande n'impliquant pas uniquement le trafic voyageur
  1. Demandes introduites dans le cadre d'une convention-cadre (art. 12c al. 2 let. a OARF)
  2. Trains de marchandises pour lesquels aucune autre solution ne peut être proposée pour des raisons techniques, notamment en raison du profil d'espace libre demandé. La charge de la preuve incombe à l'entreprise demandeuse
  3. Demandes introduites dans le cadre de chaînes de transport harmonisées pour les transports de marchandises ayant fait l'objet d'une demande pour toute l'année et pour lesquelles aucune alternative n'est possible. Ceci s'applique aux trains ayant fait l'objet d'une demande pour toute l'année et qui font partie de systèmes de raccordement du trafic par wagons complets national, incluant le réseau Express ou le transport de courrier et de colis de la Poste
  4. Demandes pour les trains circulant de façon répétée dans le cadre de l'horaire annuel, en fonction de la fréquence prévue des trajets. Les demandes sont classées en trois catégories selon une priorité décroissante :
    - trains dont la circulation moyenne annuelle  $\geq 5$  jours par semaine,
    - trains dont la circulation moyenne annuelle  $\geq 3$  mais  $< 5$  jours par semaine,
    - trains dont la circulation moyenne annuelle  $\geq 1$  mais  $< 3$  jours par semaine.

Les jours-sillons, tels qu'ils sont indiqués dans la demande, servent d'indicateur. Les demandes ont toutes la même importance au sein d'une catégorie. Si des trains saisonniers circulent moins d'un jour par semaine en moyenne annuelle, les jours de circulation effectivement commandés sont comparés pour chaque année d'horaire.

Lorsqu'un conflit ne peut pas être résolu sur la base de l'ordre de priorité décrit aux chiffres 1 ou 2, 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.tvs.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 3.4.3.

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 conf. 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 2.4.3.

## 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 Timetabling and Capacity Redesign (TTR) for Smart Capacity Management**

#### **4.9.1 Objectifs du TTR**

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**

Il est prévu que la stratégie de capacité pour l'horaire annuel 2025 soit publiée en juin 2022 sur le site web du RNE.

##### **4.9.3.1 Annonce de besoins de capacité**

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

##### **4.9.3.2 Modèle de capacité**

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

#### **4.9.3.3 Offre de capacité**

Reste actuellement libre.

#### **4.9.4 Projet pilote**

TTR Reste actuellement libre.

## **5 Répartition des capacités**

### **5.1 Introduction**

#### **5.1.1 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.

#### **5.1.2 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

#### **5.1.3 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 le formulaire de commande ad hoc ([sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch)).

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](http://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](http://sillon.ch)

#### **5.1.4 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 en tout temps par écrit à l'adresse électronique [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch)

## **5.2 Description du processus**

### **5.2.1 Processus global de répartition des capacités**

Selon processus interne : contacter [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch)

### **5.2.2 Demande/commandes de sillons**

#### **5.2.2.1 Etudes de sillons**

Selon processus interne : contacter [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch)

#### **5.2.2.2 Demandes de sillons dans l'horaire annuel**

Selon processus interne : contacter [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch)

#### **5.2.2.3 Demande de sillons dans l'horaire sous-annuel**

Selon processus interne : contacter [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch)

#### **5.2.2.4 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'adresse électronique [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch).

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 ...)

#### **5.2.2.5 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

### **5.2.2.6 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 au moyen de l'adresse électronique [sillons@tpf.ch](mailto:sillons@tpf.ch), 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.

### **5.2.3 Processus d'attribution des sillons**

#### **5.2.3.1 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.

#### **5.2.3.2 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

### **5.2.3.3 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.

### **5.2.3.4 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.

### **5.2.3.5 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

### **5.2.3.6 Commande de capacités au moyen de la convention-cadre**

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

### **5.2.4 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).

### **5.2.5 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.

#### **5.2.6 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.

## **6 Prestations du gestionnaire d'infrastructure**

### **6.1 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.

### **6.2 Accès aux installations de service et obtention des prestations**

#### **6.2.1 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.



## **6.2.2 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.

## **6.2.3 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.

## **6.2.4 Installations de secours**

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

## **6.2.5 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.

## **6.3 Prestations complémentaires**

### **6.3.1 Alimentation en électricité**

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

### **6.3.2 Approvisionnement en eau**

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

### **6.3.3 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/fr/portail-pro>

## **6.4 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.

### **6.4.1 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

### **6.4.2 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 : [geschaeftsstelle.ski@sbb.ch](mailto:geschaeftsstelle.ski@sbb.ch)

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

### **6.4.3 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](http://www.tpf.ch)

#### **6.4.4 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/fr/portail-pro>

## **7 Tarification**

### **7.1 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.

### **7.2 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

### **7.3 Prix**

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

### **7.4 Redevances d'annulation et rabais**

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

### **7.5 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/fr/portail-pro>

### **7.6 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.