25

transN

NETWORK STATEMENT

Editeur (responsabilité) :	Version	Date	Référence:
transN-PF	Version 1	09.2024	Network Statement 2025
	Approbation : transN-PF		Modification: en cours

Table des matières

1 Informations générales 7
1.1 Introduction 7
1.2 Objectif du Network Statement 7
1.3 Cadre légal 8
1.3.1 Cadre légal 8
1.3.2 Statut juridique et responsabilité 8
1.3.3 Réclamations et procédure de recours 8
1.4 Structure du Network Statement 8
1.5 Durée de validité, mise à jour et publication 9
1.5.1 Durée de validité 9
1.5.2 Actualisations 9
1.5.3 Publication 9
1.6 Contacts 9
2 Infrastructure 10
2.1 Introduction 10
2.2 Extension du réseau ferroviaire 10
2.2.1 Frontières 10
2.2.2 Réseaux ferroviaires connectés 10
2.3 Description du réseau 11
2.3.1 Typologie des voies 11
2.3.2 Ecartement des voies 11
2.3.3 Gares 11
2.3.4 Profils d’espace libre 12
2.3.5 Catégories de lignes 13
2.3.6 Déclivités 13
2.3.6.1 Dévers maximaUX 13
2.3.7 Vitesses maximales de desserte 14
2.3.8 Longueurs de train maximales 14
2.3.8.1 Longueur des voies d’évitement 14
2.3.9 Alimentation électrique 15
2.3.10 Systèmes de signaux 15
2.3.11 Systèmes de régulation des trains 16

2.3.12 Systèmes de communication ... 16
2.3.13 Systèmes de contrôle de la marche des trains ... 16
2.3.13.1 Courses sans système de contrôle de la marche des trains suffisant ... 16
2.4 Restrictions de trafic ... 16
2.4.1 Infrastructures particulières ... 16
2.4.2 Restrictions environnementales ... 16
2.4.3 Marchandises dangereuses ... 17
2.4.4 Restrictions relatives aux tunnels ... 17
2.4.5 Restrictions pour les ponts ... 17
2.4.6 Restrictions de circulation ... 17
2.5 Disponibilité des lignes et des gares ... 17
2.6 Perspectives de développement de l'infrastructure (INFRA) ... 18
3 Conditions d'accès ... 18
3.1 Introduction ... 18
3.2 Conditions d'accès générales ... 18
3.2.1 Conditions pour une demande de sillons (SAS) ... 19
3.2.1 Autorisation d'accès au réseau/licences UE ... 19
3.2.2 Certificat de sécurité ... 20
3.2.3 Assurance ... 20
3.3 Dispositions contractuelles ... 20
3.3.1 accord-cadres [Sas] ... 20
3.3.2 Conventions avec des EF ... 20
3.3.2.1 Conditions pour une demande de sillons ... 20
3.3.3 Conventions avec des tiers qui ne sont pas des ef [sas] ... 21
3.3.4 Application des prescriptions ... 21
3.4 Conditions d'accès spécifiques ... 21
3.4.1 Homologation des véhicules et exigences techniques ... 21
3.4.1.1 Interface rail-roue ... 21
3.4.1.2 Interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure ... 22
3.4.1.3 Interface pantographe/ligne de contact ... 22
3.4.1.4 Lubrification des boudins de roue ... 22
3.4.1.5 Exigences électriques relatives aux véhicules moteurs ... 22
3.4.1.6 Installations de communication ... 23
3.4.1.7 Freinage ... 23
3.4.1.8 Sablage ... 23
3.4.1.9 Demande d'un nouveau genre de circulation ... 23
3.4.2 Homologation du personnel ... 23
3.4.3 Transports exceptionnels ... 24
3.4.4 Transmissions des données relatives aux trains ... 24
3.4.5 Véhicules de service ... 24
3.4.6 Courses de mesure et d'essai et autres convois spéciaux ... 25

3.4.7 Transport de marchandises ... 25
4 Attribution des capacités [SAS] ... 25
4.1 Introduction ... 25
4.1.1 Bases légales ... 25
4.1.2 Conditions à réunir pour la commande de sillons ... 25
4.1.3 Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons ... 25
4.1.4 Champ d'application local ... 26
4.2 Déroulement général du processus ... 26
4.2.1 Aperçu ... 26
4.2.2 Aperçu des procédures de commande suisses ... 27
4.2.3 Études de sillons ... 28
4.2.3.1 Principe ... 28
4.2.3.2 Transmission des etudes ... 28
4.2.3.3 caractère obligatoire des etudes de sillons ... 29
4.2.3.4 possibilite d'accompagnement par le sas pour la realisation d'etudes ... 29
4.2.4 Outils de commande ... 29
4.2.5 Corridors de fret ferroviaire ... 29
4.2.6 Catalogues de sillons nationaux ... 29
4.2.7 Indications nécessaires pour la commande de sillons ... 29
4.2.7.1 Prestations de base, indications requises ... 29
4.2.7.2 Prestations de base, conclusion et bases ... 31
4.2.7.3 Prestations de base avec spécialités ... 31
4.2.8 Indications nécessaires et directives à prendre en compte pour les prestations complémentaires ... 31
4.2.8.1 Prestations complémentaires, indications nécessaires ... 31
4.2.8.2 Prestations complémentaires, directives à prendre en compte ... 32
4.2.9 Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons ... 32
4.3 Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires ... 32
4.3.1 Principe de base ... 32
4.3.2 Délais et information des demandeurs ... 33
4.4 Contrats-cadres ... 34
4.4.1 Déclaration-cadre de capacité ... 34
4.4.2 Situation actuelle ... 34
4.5 Attribution des capacités ... 34
4.5.1 Commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC1) ... 34
4.5.1.1 Délais ... 34
4.5.1.2 Procédures de commande suisses pour l'horaire annuel (PC1) ... 35
4.5.1.3 Demande de sillons ... 35
4.5.1.4 Demande et attribution de prestations complémentaires ... 36
4.5.1.5 Attribution des capacités restantes ... 36
4.5.1.6 Commande et attribution définitives des sillons ... 37

4.5.2 Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire sous-annuel 37
4.5.2.1 Délais 37
4.5.2.2 Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel 37
4.5.2.3 Demande de sillons 38
4.5.3 Demandes de prestations complémentaires 38
4.5.3.1 Délais 38
4.5.3.2 Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel et l'horaire à court terme (PC4a, PC4b et PC5) 38
4.5.3.3 Demande de sillons 39
4.5.3.4 Dispositions dérogatoires 39
4.5.4 Processus de coordination 39
4.5.4.1 Principes, interdiction de commandes abusives 39
4.5.4.2 Commandes multiples pour un même mandat de transport 40
4.5.4.3 Obligation de collaboration dans le cadre du processus de coordination 40
4.5.4.4 Prestations complémentaires 40
4.5.5 Résolution de conflits 41
4.5.5.1 Résolution de conflits relatifs à l'attribution de sillons sur la base du plan d'utilisation du réseau (PLUR) 41
4.5.5.2 Ordre de priorité 41
4.5.5.3 Mise aux enchères 42
4.5.5.4 Prestations complémentaires 43
4.6 Lignes surchargées 44
4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses 44
4.7.1 Transports exceptionnels 44
4.7.2 Marchandises dangereuses 44
4.8 Règles suite à l'attribution des sillons 45
4.8.1 Règles applicables en cas de modification des sillons par le demandeur 45
4.8.2 Règles applicables en cas de modification des sillons par les GI 45
4.8.3 Règles applicables en cas de non-utilisation des sillons par le demandeur 45
4.8.4 Règles applicables à l'annulation de sillons par le demandeur 45
4.9 TTR for Smart Capacity Management 46
4.9.1 Objectifs du TTR 46
4.9.2 Composantes du processus 46
4.9.3 Introduction 46
4.9.3.1 STRATEGIE DE CAPACITé 46
4.9.3.2 Modèle de capacité 46
4.9.3.2.1 ANNONCE DES BESOINS DE CAPACITé 46
4.9.3.3 Offre de capacité 46
4.9.3.4 éTUDES DE FAISABILITé 46
4.9.4 Projet pilote ttr ou introduction de certaines composantes du processus 47
5 Prestations et prix 47
5.1 Introduction 47

5.2 Principes de facturation 47
5.3 Prestations de base et prix selon l'OARF (UE : ensemble des prestations minimales selon 2012/34/UE) 48
5.3.1 Principe des redevances 48
5.3.2 Système de décompte 48
5.3.3 Prix 48
5.4 Prestations complémentaires et prix selon l'OARF (UE : prestations complémentaires selon 2012/34/UE) 48
5.5 Prestations de services et prix selon l'OARF (UE : prestations connexes selon 2012/34/UE) 48
5.6 Taxes, incitations et rabais 49
5.6.1 Taxe en cas de modification des sillons par le demandeur 49
5.6.2 Taxe en cas de modification des sillons par les GI 49
5.6.3 Taxe en cas de non-utilisation du sillon 49
5.6.4 Taxe en cas d'annulation d'un sillon commandé 49
5.6.5 Incitations et rabais 49
5.7 Tarification basée sur les prestations 49
5.8 Modification des tarifs et des taxes 49
5.9 Conventions relatives à la facturation [SAS] 49
6 Dispositions opérationnelles 49
6.1 Introduction 49
6.2 Prescriptions/directives 49
6.3 Conduite de l'exploitation 50
6.3.1 Principes 50
6.3.2 Exploitation normale 50
6.3.3 Perturbations 50
6.4 Systèmes d'information et de surveillance des trains 50
7 Installations de service 50
7.1 Introduction 50
7.2 Aperçu des installations de service 50
7.3 Installations de service du gestionnaire de l'infrastructure 51
7.3.1 Dispositions transversales 51
7.3.2 Gares voyageurs 51
7.3.2.1 Informations générales 51
7.3.2.2 Services 51
7.3.2.3 Description 52
7.3.2.4 Prix 52
7.3.2.5 Conditions d'accès 52
7.3.2.6 Allocation de capacité (tvs) 52
7.3.3 Installations de garage 52
7.3.3.1 Informations générales 52

7.3.3.2 Prestations 52
7.3.3.3 Description 53
7.3.3.4 Prix 53
7.3.3.5 Conditions d'accès 53
7.3.3.6 Allocation de capacité (tvs) 53
7.3.4 Installations de maintenance et de réparation 53
7.3.4.1 Informations générales 53
7.3.4.2 Prestations 53
7.3.4.3 Description 53
7.3.4.4 Prix 53
7.3.4.5 Conditions d'accès 53
7.3.4.6 Attribution des capacités 53
7.3.5 Autres équipements techniques 53
7.3.5.1 Informations générales 53
7.3.5.2 Prestations 54
7.3.5.3 Description 54
7.3.5.4 Prix 54
7.3.5.5 Conditions d'accès 54
7.3.5.6 Allocation de capacité (tvs) 54
7.3.6 Installations de secours, installations ferroviaires pour les services d'urgence 54
7.3.6.1 Informations générales 54
7.3.6.2 Prestations 54
7.3.6.3 Description 54
7.3.6.4 Prix 54
7.3.6.5 Conditions d'accès 54
7.3.6.6 Allocation de capacité 54
7.3.7 Divers 55
8 Glossaire des abréviations 56

1 Informations générales

1.1 Introduction

Le présent Network Statement (NWS) est publié par le gestionnaire de l'infrastructure, les Transports publics neuchâtelois SA (transN) (ID OFT : TRN)

1.2 Objectif du Network Statement

Le 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 le gestionnaire d'infrastructure transN SA (GI) et les entreprises ferroviaires (EF).

Le NWS est publié et mis à jour par la Production ferroviaire transN, le Département Infrastructure et le Département de Sécurité transN.

1.3 Cadre légal

Le présent Network Statement est conforme aux conditions-cadres légales en vigueur.

1.3.1 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 (LCdF, RS 742.101, art. 9a et 9b), dans l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF, RS 742.122 section 4) et dans l'ordonnance de l'Office fédéral des transports (OFT) sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT, RS 742.122.4). 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

1.3.2 STATUT JURIDIQUE ET RESPONSABILITÉ

Les dispositions sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire publiées dans le présent NWS s'appliquent sous réserve de modification de la législation et des directives en vigueur.

Les exigences introduites dans le cadre d'une révision des lois et ordonnances suisses après publication du NWS seront impérativement respectées. Le GI et le SAS ne sont pas responsables des conséquences résultant du non-respect de directives ou décrets modifiés.

Le GI et le SAS s'attachent à garantir l'exactitude des informations figurant dans le présent NWS et ne peuvent être tenus responsables des dommages directs ou indirects pouvant résulter de lacunes manifestes constatées dans le présent document ou toute autre publication. Par ailleurs, toute responsabilité relative au contenu des sites externes auxquels le présent document fait référence (liens) est décliné. En cas de divergence entre le contenu de sites externes et les informations ici présentées, seules ces dernières font foi. Cette réserve ne concerne pas les liens vers des pages officielles de lois et d'ordonnances suisses.

Le présent NWS est publié gratuitement sur Internet en français.

1.3.3 RÉCLAMATIONS ET PROCÉDURE DE RECOURS

Pour toute réclamation relative au contenu du présent NWS, veuillez-vous adresser au GI ou au SAS. Les compétences sont décrites au chiffre 1.1 ; les coordonnées des personnes de contact sont consultables dans la liste d'adresses au chiffre 1.6.

1.4 Structure du Network Statement

La structure du NWS correspond à celle du document que l'association des gestionnaires européens de l'infrastructure et des services d'attribution des sillons RailNetEurope (RNE) a élaboré et adopté. Elle peut être consultée à l'adresse www.rne.eu/network-statements/.

La structure uniforme vise à mettre à la disposition du lecteur les informations nécessaires à l'accès au réseau, et ce de manière homogène à l'échelle européenne.

- Le chapitre 1 contient des informations générales sur le NWS et les différents interlocuteurs.
- Le chapitre 2 décrit les caractéristiques du réseau ferroviaire ainsi que les restrictions de capacité.
- Le chapitre 3 définit les exigences légales et les conditions d'accès au réseau du GI.
- Le chapitre 4 présente la procédure d'attribution des sillons.
- Le chapitre 5 décrit les prestations disponibles et les redevances correspondantes.

- Le chapitre 6 contient des dispositions opérationnelles relatives aux courses sur le réseau du GI.
- Le chapitre 7 offre un aperçu des installations de service du GI et des tiers.

1.5 Durée de validité, mise à jour et publication

1.5.1 DURÉE DE VALIDITÉ

Le présent NWS est valable pour la commande et la réalisation de transports pendant la période d'horaire 2025 du 15 décembre 2024 au 14 décembre 2025.

1.5.2 ACTUALISATIONS

Le NWS est maintenu à jour. Les versions mises à jour sont communiquées conformément aux dispositions de la convention sur l'accès au réseau.

1.5.3 PUBLICATION

Le NWS est publié exclusivement sous forme électronique à l'adresse www.transn.ch/professionnels/nos-services/infrastructure/

1.6 Contacts

Des informations détaillées sur tous les sujets relatifs à l'accès au réseau et à l'utilisation du réseau peuvent être obtenues auprès des personnes de contact figurant dans la liste mise à jour disponible sur Internet.

Pour toute question relative aux chiffres relevant de la responsabilité du SAS (cf. chiffre 1.1), veuillez-vous adresser directement à :

Service suisse d'attribution des sillons
Schwarztorstrasse 31
Case postale
C001 Berne
Suisse
+41 79 928 01 63
info@tvs.ch
www.tvs.ch

Pour toute question d'ordre général sur le NWS, d'interaction voie-véhicule, relative aux sillons et les prestations, veuillez-vous adresser à :

Transports publics neuchâtelois SA
Production ferroviaire
Allée des Défricheurs 3
2300 La Chaux de Fonds

prod.fer@transn.ch
www.transn.ch/professionnels/nos-services/infrastructure/

2 Infrastructure

2.1 Introduction

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).

2.2 Extension du réseau ferroviaire

2.2.1 FRONTIÈRES

- Pas de point frontière

2.2.2 RÉSEAUX FERROVIAIRES CONNECTÉS

TransN est connecté aux réseaux suivants :

- Réseau VVT en gare de Fleurier
- Réseau CFF en gare de Travers
- Réseau des Chemins de fer du Jura - CJ en gare de La Chaux-de-Fonds.

2.3 Description du réseau

Le réseau de transN SA se compose de 4 lignes ferroviaires :

- Ligne 221 Buttes – Travers (non compris), 11.98km de voie à écartement normal
- Ligne 215 Neuchâtel Place-Pury Littorail – Boudry Littorail
- Ligne 222 Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds
- Ligne 224 Le Locle – Les Brenets

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

2.3.1 TYPOLOGIE DES VOIES

- L221
- Rayon minimal des voies de circulation pour la voie normale
  - Voie de circulation : Rmin = 181m
  - Voie secondaire (garage, triage, raccordement) : Rmin = 130m
  - Voie des dépôts : Rmin = 130m
- Rayon minimal des voies de circulation pour la voie étroite
- L215
  - Voie de circulation : Rmin = 49.5m
  - Voie des dépôts : Rmin = 30.1m
- L222
  - Voie de circulation : Rmin = 83m 2.3.
  - Voie secondaire : Rmin = 83m
  - Voie des dépôts : Rmin = 90m
- L224
  - Voie de circulation : Rmin = 104m
  - Voie secondaire : Rmin = 80m
  - Voie des dépôts : Rmin = 60m

2.3.2 ECARTEMENT DES VOIES

Réseau à voie normale = 1435mm

Réseau à voie étroite = 1000mm

2.3.3 GARES

Liste des gares et des haltes :

	215	221	222	224
1	Neuchâtel Place-Pury Littorail	Buttes	La Chaux-de-Fonds	Le Locle
2	Neuchâtel Evole	Fleurier	Le Grenier	Le Chalet
3	Neuchâtel Champ-Bougin	Môtiers/NE	Le Reymond	Les Frêtes
4	Neuchâtel Port-de-Serrières	Couvet	La Corbatière	Les Brenets
5	Neuchâtel Serrières Ruau	La Presta	La Sagne Eglise	

6	Auvernier Littorail		La Sagne (gare principale)	
7	Colombier NE Allées Littorail		Les Coeudres-Est	
8	Colombier NE Littorail		Les Coeudres	
9	Colombier NE Les Chézards		Petit-Martel Est	
10	Areuse Littorail		Petit-Martel	
11	Boudry Tuilière		Le Stand	
12	Boudry Littorail		Les Ponts-de-Martel	

Voie normale (221) :

- Longueur utile des quais actuelle : 100m
- Longueur utile des quais futures : 150m

Voie étroite (215, 222, 224) :

L215

- Longueur utile des quais actuelle : 50 – 77m
- Longueur utile des quais futures : 50 – 77m

L222

- Longueur utile des quais actuelle : 25m
- Longueur utile des quais futures : 50m

L224

- Longueur utile des quais actuelle : 25m

2.3.4 PROFILS D'ESPACE LIBRE

L'accès au réseau de transN SA n'est permis de façon régulière que pour les véhicules respectant les profils d'espace libre suivants (référence DE-OCF art. 18):

Réseau à voie normale :	**221**
Profil d'espace libre	OCF 2
Profil d'espace libre pour le pantographe	S1

Réseau à voie étroite :	**215**	**222**	**224**
Profil d'espace libre	C+ (futur A)	B avec restriction	B
Profil d'espace libre pour le pantographe	S2	B	B

2.3.5 CATÉGORIES DE LIGNES

Les charges par essieu maximales autorisées sont les suivantes :

- Réseau à voie normale : 20 tonnes/essieu (catégorie de ligne C3)
- Réseau à voie étroite :
  - 215 :
    - Neuchâtel Place-Pury Littorail voie 1 : 9.7 tonnes/essieu
    - Reste de la ligne : 13 tonnes/essieu
  - 222 : 16 tonnes/essieu
  - 224 : 14 tonnes/essieu

Les charges par/m maximales autorisées sont les suivantes :

- Réseau à voie normale : 7.2 tonnes/m
- Réseau à voie étroite :
  - 215 :
    - Neuchâtel Place-Pury Littorail voie 1 : 1.8 tonnes/m
    - Reste de la ligne : 2.5 tonnes/m
  - 222 : 5 tonnes/m
  - 224 : 3.4 tonnes/m

2.3.6 DÉCLIVITÉS

Les déclivités maximales sont les suivantes :

- Réseau à voie normale : 25.56 ‰
- Réseau à voie étroite :
  - L215 24,5‰
  - L222 43.74 ‰
  - L224 31.8‰

2.3.6.1 DÉVERS MAXIMAUX

Les dévers maximaux sont les suivants :

- Réseau à voie normale : 125mm
- Réseau à voie étroite :
  - L215 99 mm
  - L222 103mm
  - L224 86mm

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

2.3.7 VITESSES MAXIMALES DE DESSERTE

La vitesse maximale dépend du tronçon de ligne et du rapport de freinage du train. Elle est mentionnée dans le RADN (eRADN). Ceci est valable également pour la voie étroite.

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

2.3.8 LONGUEURS DE TRAIN MAXIMALES

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

- Réseau à voie normale :
  - 221 : 110m (futur 150m)
- Réseau à voie étroite :
  - 215 : 37.324 m (futur 37.324)
- 222 : 37.5 m
  - 224 : 17m

2.3.8.1 LONGUEUR DES VOIES D'ÉVITEMENT

Les longueurs des voies d'évitement varient d'une gare à l'autre. La référence de calcul ici est la distance selon les installations de IS sauf lorsque le piquet de police a été placé avant l'installation de sécurité. Sous réserve des différentes modifications apportées, les longueurs minimales mesurées en mètre sont les suivantes :

Réseau à voie normale

- Buttes
  V1/91 : 203m
  V2/92 : 203m
- Fleurier
  V1 : 170m
  V2 : 140m (arrêt au panneau indicateur d'arrêt H)
  V3 : 131m
  V4 : 130m
- Môtiers/NE
  V3 : 172m

- Couvet
  Sens TR -> BT
  Voie 1 : 268m
  Voie 2 : 275m

  Sens BT -> TR
  Voie 1 : 193m
  Voie 2 : 292m

Réseau à voie étroite

- Neuchâtel Place-Pury Littorail
  V1 : 64m
  V2 : 64m
- Neuchâtel Evole
  Aucune voie d'évitement.

V1 : 42m
Voie dépôt : 43m

- Neuchâtel Port-de-Serrières
  V1 : 112m
  V2 : 112m
- Auvernier Littorail
  V1 : 161m
  V2 : 161m
- Colombier NE Littorail
  V1 : 86m (de signal de limite de garage à signal de limite de garage)
  V2 : 71m (de signal de limite de garage à signal de limite de garage)
- Areuse Littorail
  V1 : 266m
  V2 : 266m
- Boudry Littorail
  V1 : 53m
  V2 : 53m
- Les Ponts-de-Martel
  V1 : 95m
- La Sagne
  V1 : 61m
  V2 : 85m
  V3 : 99m
- La Chaux-de-Fonds
  V2 : 140m
- Les Brenets
  V1 : 55m
  V1 : 33m

2.3.9 ALIMENTATION ÉLECTRIQUE

Ligne 215, Boudry – Place Pury :

La tension nominale est de 650 volts continu (DC).

Ligne 221, Travers – Buttes :

La tension nominale est de 15'000 volts alternatif (AC).

La fréquence est de $16^{2/3}$ Hertz.

Ligne 222, La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel :

La tension nominale est de 1'500 volts continu (DC).

Ligne 224, Le Locle – Les Brenets :

La tension nominale est de 1'500 volts continu (DC).

2.3.10 SYSTÈMES DE SIGNAUX

Pour la signalisation extérieure, les signaux lumineux sont de type L sur les réseaux ferroviaires à voie normale et à voie étroite, à l'exception des lignes 222 dès la sortie de La Chaux-de-Fonds et 224 qui ne sont pas équipées de signaux à ce jour.

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

2.3.11 SYSTÈMES DE RÉGULATION DES TRAINS

Pour la régulation du trafic au niveau pure « régulation », nous disposons du graphique papier ainsi que du système d'information ALEA (lié au RCS partiellement).

Pour la gestion des installations et du trafic, nous avons les télécommandes KM sur la ligne 215, et sur la ligne 221 VBBa (jusqu'en novembre 2025) puis ILTIS (dès novembre 2025)

2.3.12 SYSTÈMES DE COMMUNICATION

Le réseau ferroviaire transN SA 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 transN SA, voie normale et voie étroite, et à l'exception des tunnels.

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

2.3.13 SYSTÈMES DE CONTRÔLE DE LA MARCHE DES TRAINS

Voie normale :

Ligne 221 :

Le système de contrôle de la marche des trains ETCS Level 1 LS. On communique actuellement avec le paquet 44 (p.ex. EUROSIGNUM/EUROZUB).

Les véhicules souhaitant emprunter le réseau à voie normale de transN SA doivent au minimum être équipés du système ETM-M (pour le level 0) ou ETCS Baseline 3 (pour le level 1).

Voie étroite :

Ligne 215

Les systèmes de contrôle de la marche des trains ZSI 127. 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

Les véhicules souhaitant emprunter le réseau à voie étroite ligne 215 (Place-Pury – Boudry) de transN SA doivent être équipés du système « ZSI 127».

Lignes 222 et 224

Elles ne sont pas équipées d'installations de sécurité block.

2.3.13.1 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.

2.4 Restrictions de trafic

2.4.1 INFRASTRUCTURES PARTICULIÈRES

Dans le courant de l'année 2025, l'entreprise Sun-Ways installera une centrale de panneaux photovoltaïques sur la ligne 221 sur un tronçon de 100 mètres entre Buttes et Fleurier sans impact sur l'exploitation.

2.4.2 RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES

Néant

2.4.3 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 transN SA.

2.4.4 RESTRICTIONS RELATIVES AUX TUNNELS

Néant

2.4.5 RESTRICTIONS POUR LES PONTS

Néant

2.4.6 RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Il n'existe aucune restriction d'utilisation du réseau transN SA 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 de l'offre du système en trafic voyageurs et marchandises
b) trains complets du trafic marchandises à la demande, soumis à des spécifications d'acheminement édictées par les autorités ou les offices fédéraux
c) trains en dehors de l'offre du système en trafic voyageurs et marchandises
d) prestations de conservation des installations ainsi que courses de mesure et d'essai
e) acheminement du matériel roulant vers les ateliers ou le fabricant

2.5 Disponibilité des lignes et des gares

L'intégralité du réseau transN SA est ouvert à la circulation des trains entre 04h30 et 01h00 (VP15), 04h45 et 01h00 (VP66) 05h30 et 01h00 (VP77), 365 jours par année.

Sur demande pour une desserte supplémentaire.

2.6 Perspectives de développement de l'infrastructure (INFRA)

LIGNES	PROJETS IMPORTANTS
215	Mise en conformité LHand de toutes les gares d'ici 2033
221	Mise en conformité LHand de toutes les gares d'ici 2027
222	Mise en conformité LHand de toutes les gares d'ici 2029-30 Déploiement des installations de sécurité et de la télécommande d'ici 2029-2030 Déplacement de la halte du Reymond à L'Orée-du-Bois à l'horizon 2028
224	Maintien de l'exploitation à un horizon de 8 -10 ans puis arrêt de ligne

3 Conditions d'accès

3.1 Introduction

Le chapitre 3 du NWS définit les conditions à respecter pour accéder au réseau ferroviaire du GI en trafic national et international.

Pour pouvoir circuler sur le réseau transN, les EF doivent disposer d'une autorisation d'accès au réseau (AAF), d'un certificat de sécurité (CerSec) et d'une convention sur l'accès au réseau conclue avec transN.

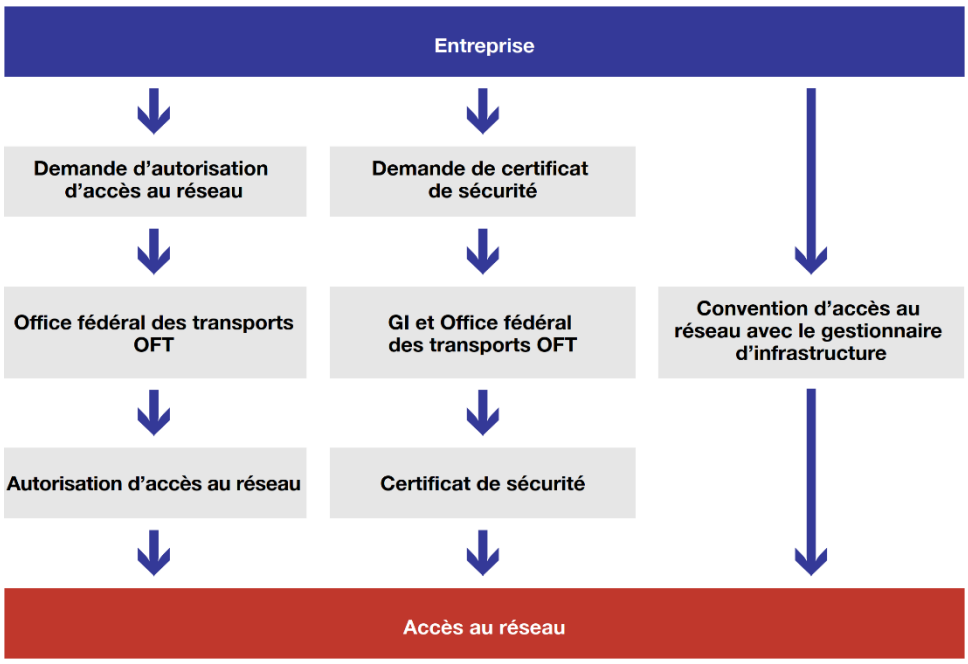
L'examen de la compatibilité technique des véhicules avec les lignes à parcourir incombe à l'EF.

Les chiffres contiennent des renvois, entre autres, vers les prescriptions déterminantes (techniques, opérationnelles et commerciales) pour l'accès au réseau, consultables au chiffre 6.2.3 pour le GI.

Dans le cadre de l'accès initial d'une EF à l'infrastructure, il faut prévoir suffisamment de temps pour la signature de la convention, puis la création des comptes utilisateurs et la réalisation de formations. Selon le type de trafic envisagé, il faut compter environ trois mois. Un planning détaillé est convenu individuellement.

3.2 Conditions d'accès générales

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



3.2.1 CONDITIONS POUR UNE DEMANDE DE SILLONS (SAS)

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

Art. 9a al 4 LCdF :

Toute entreprise qui souhaite effectuer un transport peut demander l'accès au réseau pour un itinéraire défini dans le temps et l'espace (sillon). Au plus tard un mois avant la mise en service, elle présente une autorisation d'accès au réseau ou mandate une entreprise de transport ferroviaire pour effectuer le transport. L'entreprise qui effectue le transport doit présenter le certificat de sécurité au plus tard au début des courses.

La conclusion d'une convention n'est pas un prérequis pour pouvoir commander des sillons en Suisse. Les dispositions édictées par le SAS relatives à la demande et à l'attribution des sillons s'appliquent indépendamment de toute convention conclue précédemment.

3.2.1 AUTORISATION D'ACCÈS AU RÉSEAU/LICENCES UE

L'autorisation d'accès au réseau atteste que l'EF dispose des connaissances qui lui permettent de garantir une exploitation sûre et fiable, qu'elle présente une capacité financière suffisante, qu'elle satisfait aux exigences en matière d'honorabilité et qu'elle respecte les dispositions du droit travail. L'autorisation est octroyée par l'OFT pour dix ans au plus. Elle peut être renouvelée. La directive de l'OFT sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agréments de sécurité décrit les étapes nécessaires.

3.2.2 CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

Le certificat de sécurité est octroyé et reconnu par l'OFT, conformément à l'art. 8 e LCdF. La directive de l'OFT sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agréments de sécurité décrit les étapes nécessaires.

Le contrôle de la compatibilité technique des véhicules avec les lignes relève de la responsabilité de l'EF.

3.2.3 ASSURANCE

Les art. 5 et 5a OARF définissent les exigences en matière de capacité financière, ainsi que la couverture d'assurance. Il faut ainsi attester une assurance responsabilité civile pour au moins 100 millions de francs par sinistre et que cette somme est disponible au moins deux fois par année ou lorsqu'elle présente des sécurités équivalentes.

3.3 Dispositions contractuelles

3.3.1 ACCORD-CADRES [SAS]

Conformément à l'art. 12b OARF (cf. également chiffre 4.4.), le demandeur et le GI peuvent conclure des conventions-cadres.

3.3.2 CONVENTIONS AVEC DES EF

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 3.2.3 et 3.2.4 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 transN SA et l'entreprise ferroviaire. Elle est rédigée en français et établie en deux exemplaires. Elle comprendra au moins :

- Annexe 1 : Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (CG-GI),
- Annexe 2 : Catalogue des prestations du gestionnaire d'infrastructure,
- Annexe 3 : liste des interlocuteurs
- Annexe 4 : la demande de sillon du demandeur ou la commande de prestations, les prestations de base et les prestations complémentaires à fournir
- Annexe 5 : NWS de transN SA

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 chez transN SA.

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

3.3.2.1 CONDITIONS POUR UNE DEMANDE DE SILLONS

Pour la commande et le décompte des prestations, les EF sont identifiées à l'aide d'un code débiteur attribué par le GI.

Les principes suivants sur l'application du code débiteur par l'EF doivent être respectés :

- Le code débiteur attribué doit être appliqué à toute commande de sillons
- Un sillon (numéro de train) ne peut être commandé pour la ligne suisse complète qu'au moyen d'un seul et unique code débiteur.

- Pour déterminer la responsabilité en matière de sécurité, il est impératif de remplir le champ « SMS-EF » dans l'outil de commande NeTS-AVIS.

Les conditions pour une demande de sillon sont décrites au chapitre 4. Les entreprises qui ne sont pas des EF peuvent également demander des sillons en trafic marchandises, conformément à l'art. 9a al. 4 LCdF.

3.3.3 CONVENTIONS AVEC DES TIERS QUI NE SONT PAS DES EF [SAS]

Les entreprises qui ne sont pas des EF peuvent également demander des sillons en trafic marchandises, conformément à l'art. 9a al. 4 de la LCdF (cf. aussi chiffre 3.2.1).

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

3.3.4 APPLICATION DES PRESCRIPTIONS

TransN SA 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 transN SA.

Selon l'article 1.2 des Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure transN SA (CG-GI transN SA), 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 (DE PCT transN INFRA) 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.

3.4 Conditions d'accès spécifiques

3.4.1 HOMOLOGATION DES VÉHICULES ET EXIGENCES TECHNIQUES

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.

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.

3.4.1.1 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.

Voies normales

Pour la voie normale, la réglementation I-50127 réglementant l'effort résultant de la roue sur le rail pour les véhicules à voie normale sur des rayons de courbe inférieure à 250m est applicable.

- 221 TR-BT (voir carte ci-dessus) : Rail 54kg (CFF IV)
- La fiche code UIC 518 est applicable.

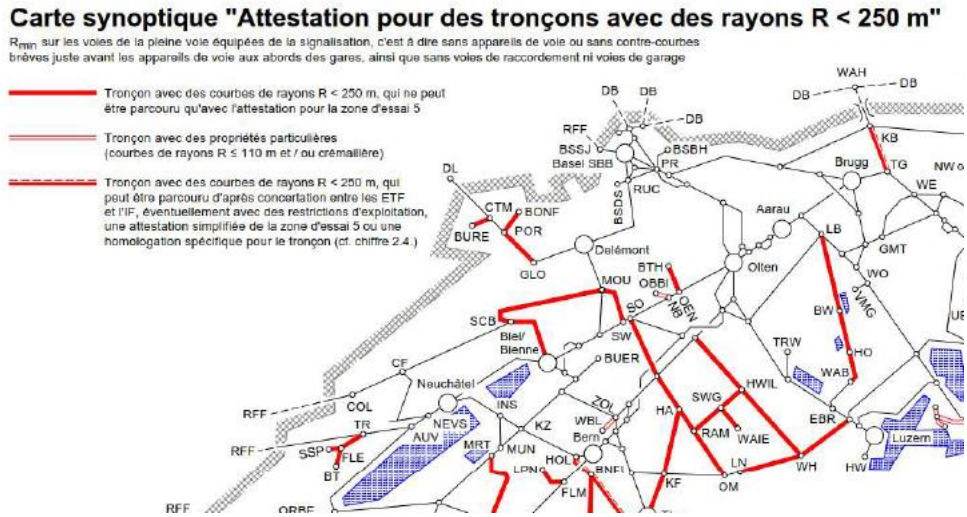


Figure 1 : Carte de la réglementation CFF I-50127 (état 19.03.2018)

Voies métriques

- 215 : Rail 46 kg (CFF I), géométrie des AV (tramways) avec ornière de contre rail de 23mm
- 222 : Rail 46 kg (CFF I), géométrie des AV avec ornière de contre rail de 32mm
- 224 : Rail 36kg, géométrie des AV avec ornière de contre rail de 32mm

3.4.1.2 INTERFACE ENTRE LES LIMITES DE CHARGE DES VÉHICULES ET L'INFRASTRUCTURE

En vertu de la norme 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.

3.4.1.3 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 ».

3.4.1.4 LUBRIFICATION DES BOUDINS DE ROUE

L'exigence de lubrification des boudins de roue est imposée au matériel roulant sur le réseau ferroviaire de transN SA. 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.

3.4.1.5 EXIGENCES ÉLECTRIQUES RELATIVES AUX VÉHICULES MOTEURS

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.

3.4.1.6 INSTALLATIONS DE COMMUNICATION

Toutes les lignes 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 moyens de communication à utiliser par ligne sont :

Ligne 215 : Gsm

Ligne 221 : Gsm-r roaming

Ligne 222 : Gsm

Ligne 224 : Gsm

3.4.1.7 FREINAGE

Sur le réseau de transN SA, les freins électriques, électrodynamiques et mécanique doivent être utilisés, y compris pour les freinages d'urgence.

Par contre, les freins avec garniture synthétique ne sont pas autorisés à circuler sur notre réseau.

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), ne soit pas 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

3.4.1.8 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 transN SA.

3.4.1.9 DEMANDE D'UN NOUVEAU GENRE DE CIRCULATION

Avant l'introduction sur le réseau de transN SA 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 transN SA. Pour toute demande de renseignement, veuillez envoyer un message à l'adresse prod.fer@transn.ch.

3.4.2 HOMOLOGATION DU PERSONNEL

L'homologation du personnel est du ressort de l'OFT. Les dispositions des règlements (EU) n° n°762/2018 s'appliquent.

3.4.3 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

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.

L'OFT autorise les EF à réaliser des transports exceptionnels dans le cadre du genre de trafic « trafic marchandises » via le certificat de sécurité. Les EF doivent livrer les données CIS/ZIS correspondantes. Les courses de mesure et d'essai avec numéro de train spécial sans CIS/ZIS sont exclues de ces dispositions. Les GI et/ou le SAS se réservent le droit de contacter l'OFT en cas de non-respect des directives.

3.4.4 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 suivantes :

- Formation, véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s) (y c. type), type de wagon
- Tonnage brut
- Poids à l'essieu
- Longueur du train (véhicules moteurs inclus)
- Catégorie de train et de freinage (avec rapport de freinage)
- Vitesse maximale.
- Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (hauteur des portes par rapport au plan de roulement)

3.4.5 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, conforme à la norme EN 14033

• [2] Véhicules et machines rail-route, conforme à la norme EN 15746

• [3] Machines déraillables, conforme à la norme EN 15955

• [4] Remorques, conforme à la norme EN 15954

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

• [5] Machines portables et lorries, conforme 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 transN SA.

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 transN SA 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 transN SA via la boîte mail prod.fer@transn.ch .

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 transN SA.

3.4.6 COURSES DE MESURE ET D'ESSAI ET AUTRES CONVOIS SPÉCIAUX

La circulation des « trucks » transportant des wagons de voie normale nécessite des mesures et autorisations spéciales à définir avec l'infrastructure transN.

3.4.7 TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'Agrément de sécurité transN exclue le transport de marchandises.

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.

L'attribution ordinaire des sillons est mise en œuvre par le SAS conformément à la procédure de l'horaire. L'OFT fixe les délais de la demande de sillons et de la procédure d'attribution en concertation avec le SAS, puis les publie.

4.1.2 CONDITIONS À RÉUNIR POUR LA COMMANDE DE SILLONS

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

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

4.1.3 AUTORISATIONS ET DOCUMENTS NÉCESSAIRES POUR LA DEMANDE DE SILLONS

Les autorisations d'accès au réseau (cf. ch. 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.

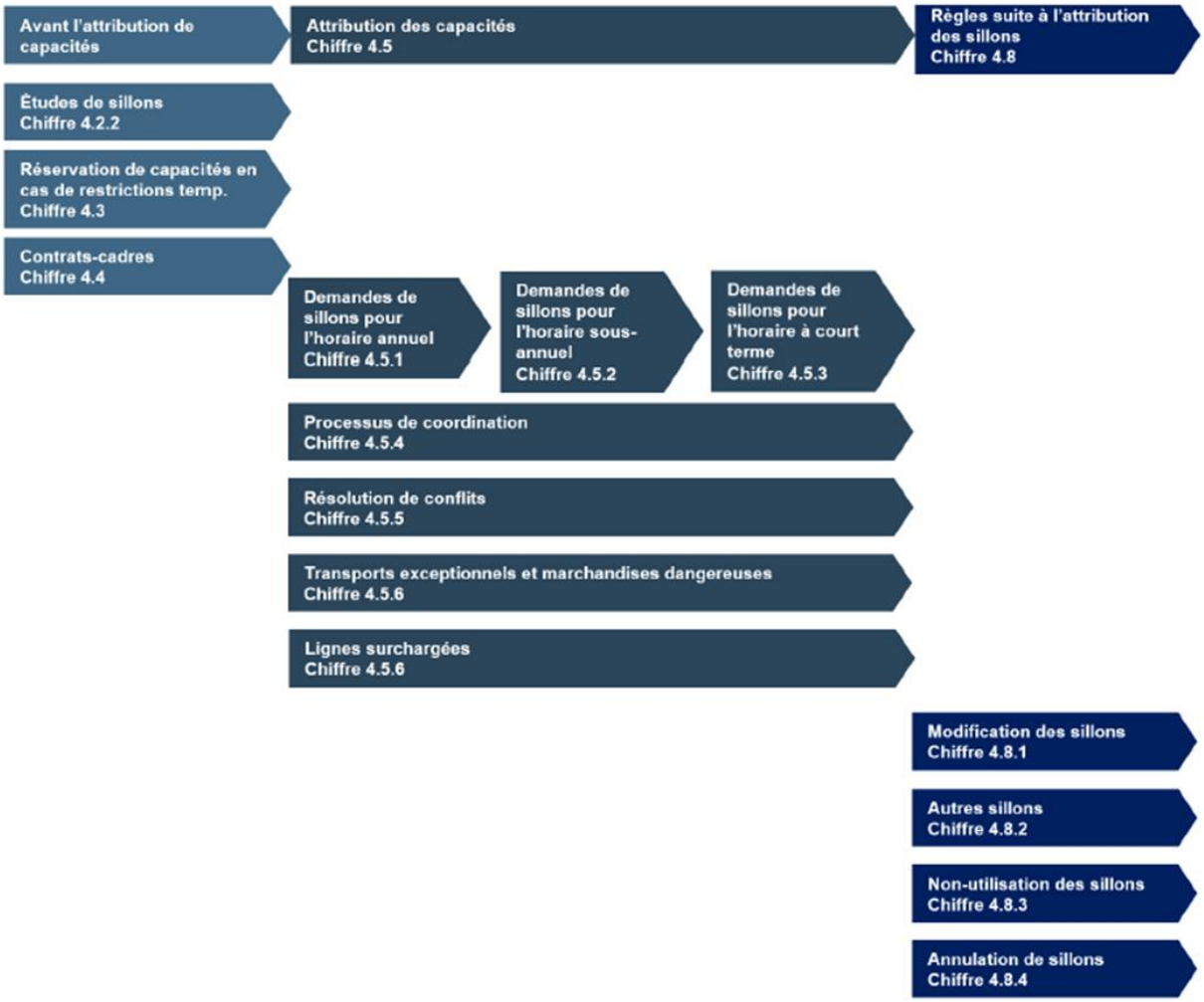
Limites du réseau avec d'autres GI :

TransN : Travers à CFF Infrastructure

4.2 Déroulement général du processus

4.2.1 APERÇU

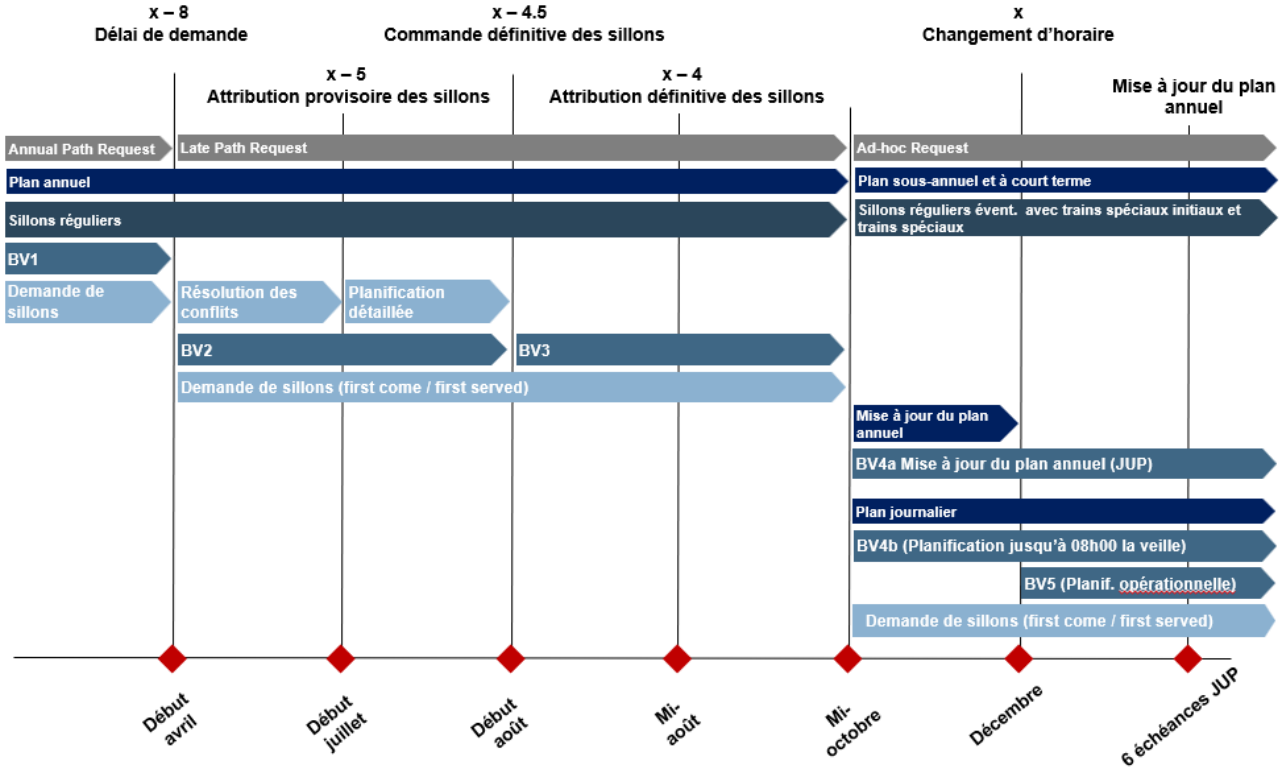
Les sillons peuvent être commandés dans le plan annuel ou dans le plan sous-annuel. L'illustration montre de manière schématiquement simplifiée les différentes phases de la commande de sillons, avec les chiffres correspondants de ce chapitre qui décrivent chaque phase.



4.2.2 APERÇU DES PROCÉDURES DE COMMANDE SUISSES

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

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



4.2.3 ÉTUDES DE SILLONS

4.2.3.1 PRINCIPE

Le SAS est responsable des études de sillons à l'horizon à court terme. Celles-ci sont réparties entre les catégories «BV1-BV3» (plan annuel) et «BV4a» (mise à jour du plan annuel), conformément à la procédure de commande suisse indiquée au chiffre 4.2.2.

Des études de sillons à l'horizon temporel de BV4b à BV5 ne sont pas prévues.

Les commanditaires peuvent demander un contrôle de faisabilité de concepts d'offre ou de production nouveaux ou modifiés. Ce contrôle porte notamment sur les parcours, les occupations de voies et les temps d'écartement. Si l'évaluation est positive, cela signifie que l'horaire est réalisable. La compatibilité ascendante n'est pas analysée car la commande et l'évaluation doivent être renouvelées chaque année, à moins qu'une étude sur l'horizon à moyen et longs termes ne soit demandée par le commanditaire.

Les études de l'horizon à moyen et longs termes, les demandes de contrôle et de modification ainsi que les planifications des étapes d'aménagement suivantes ne relèvent pas de la compétence du SAS et ne sont pas décrites dans le présent document.

Des informations complémentaires à ce sujet figurent dans le document d'information disponible sur le site des CFF.

4.2.3.2 TRANSMISSION DES ETUDES

Dans le cadre du mandat d'établissement de l'horaire du SAS, le GI compétent réalise des études de sillons à la demande des entreprises autorisées (chapitre 5.4 Mandat d'établissement de l'horaire). Toutes les entreprises qui sont habilitées à demander des sillons en vertu de l'art. 9a LCdF sont autorisées à commander une étude de sillons (cf. art. 2, let. b, OServAS).

Les études de sillons à l'horizon BV1-BV3 doivent être remises par formulaire électronique et à l'horizon BV4a par l'outil de commande NeTS-AVIS.

Pour les trains internationaux, il est possible d'utiliser également PCS. Des informations complémentaires et les échéances contraignantes correspondantes figurent sur le site Internet de RNE.

Le contrôle requiert au moins les données suivantes:

- Coordonnées
- Offre souhaitée
- Horizon temporel
- Marche/horaire
- Période de circulation
- Matériel roulant
- Politique d'arrêt
- Code débiteur

4.2.3.3 CARACTÈRE OBLIGATOIRE DES ETUDES 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.

4.2.3.4 POSSIBILITE D'ACCOMPAGNEMENT PAR LE SAS POUR LA REALISATION D'ETUDES

Afin de garantir le respect du principe de non-discrimination, les demandeurs d'études peuvent solliciter un accompagnement par le SAS pour la réalisation d'études. Les demandeurs non satisfaits du déroulement des études peuvent également 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 – PC4 a 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.

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

Pour commander des sillons sur le réseau ferroviaires suisse à voie étroite, le formulaire de commande est disponible sur notre site internet.

4.2.5 CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRE

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

4.2.6 CATALOGUES DE SILLONS NATIONAUX

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

4.2.7 INDICATIONS NÉCESSAIRES POUR LA COMMANDE DE SILLONS

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

4.2.7.1 PRESTATIONS DE BASE, INDICATIONS REQUISES

- Genre de trafic (trafic voyageurs ou marchandises [en cas d'une majorité de wagons, RID ou transports exceptionnels, hors courses de mesure et d'essai])
- Période d'horaire et échéance (plan annuel, mise à jour du plan annuel, plan journalier) en lien avec le chiffre 4.2.2 (colonne Délai)
- Type de prestation (train régulier ou train spécial) en lien avec le chiffre 4.2.2 (colonne Type)
    - Train régulier :
        - Sillon loc
        - Sillon voyageur

        - Sillon marchandise régional
        - Sillon marchandise national
        - Sillon marchandise international
        - Annulation de commande
    - Train spécial
        - Train spécial de locomotive, train spécial de voyageurs, train spécial de marchandises
        - Mise en marche, suppression, arrêt exceptionnel, passage exceptionnel
        - Plan d'acheminement
        - Train mod
    - Entreprise du commanditaire
    - 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 (oui/non et avec le RID si celui-ci est connu : numéro d'identification du danger et/ou code ONU)
    - ETCS L2 (oui/non)
    - Priorité de la formation des sillons (orientée départ/arrivée, temps de référence fixes)
    - Transporteur/client final
    - Période de circulation (jours d'exploitation, de circulation et de mise en marche) en lien avec le type de prestation
    - Données sur la marche du train
        - Point d'exploitation de départ de la marche du train, y c. heure de départ théorique et code d'arrêt ; même si celui-ci se situe hors de la Suisse
        - Point d'exploitation de destination de la marche du train, y c. heure d'arrivée théorique et code d'arrêt ; même si celui-ci se situe hors de la Suisse
        - Arrêts intermédiaires, y c. indication du temps nécessaire et du code d'arrêt (en précisant la raison, p.ex. changement de système, retrait d'une rame de wagons, adjonction ou retrait d'une locomotive de renfort, changement de personnel de conduite, etc.)
        - Origine (lieu de chargement, voie de garage, heure de mise à quai approximative etc.) et du train... (y c. relation «de/à » et, évent., nom du ou des demandeur(s) partenaire(s))
        - Destination (lieu de déchargement, voie de garage, heure de retrait approximative etc.) et pour train ….. (y c. relation «de/à» et,évent., 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 ….. (y c. 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 PCF 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 règlementations 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
- Entreprise du commanditaire
- Numéro de train (si connu)
- Code débiteur
- Marchandises dangereuses (RID : numéro d'identification du danger, code FGD/code ONU)
- Besoin d'une voie spéciale (indication du numéro de la voie, de la voie desservant le quai de chargement, y compris plage horaire de … à …)
- Données de circulation/période de circulation (jours de circulation et de mise en marche) en lien avec les éléments suivants :
- Données sur le point d'exploitation
  - Heure d'arrivée et origine au point d'exploitation ou début de la prestation complémentaire
  - Heure de départ et destination au point d'exploitation ou fin de la prestation complémentaire
- Concept de manœuvre sommaire
- 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 Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires

4.3.1 PRINCIPE DE BASE

Les GI planifient les travaux d'entretien et d'extension lors de l'élaboration de l'horaire de réseau. La référence à cet égard est contenue dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR). En principe, les GI informent le plus tôt possible les demandeurs des restrictions de capacités prévues à titre provisoire. 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 d'au moins 30 jours cumulés
- Intervalles parfois plus courts (> jours) : intervalles de nuit prolongés avec des interdictions totales, exploitations à voie unique qui durent ou certaines phases de construction
- Fenêtres d'entretien ayant un impact sur la capacité

Toutes les restrictions temporaires de capacité ne figurent pas dans le PLUR. La planification des capacités n'est parfois achevée qu'après le délai de commande des sillons. L'art. 11b OARF définit les délais de publication des restrictions de capacité temporaires pour des travaux de construction par les GI. L'art. 10 OARF-OFT définit la procédure applicable lorsque le nombre de sillons couverts par le PLUR par genre de trafic pour l'heure-type ne peut plus être attribué en raison d'une capacité restreinte.

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

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

Si, durant la phase de disponibilité restreinte, les capacités ne sont pas suffisantes pour attribuer les sillons selon les directives du PLUR, le GI peut temporairement adapter le nombre prévu de sillons et leur qualité par genre de trafic pour le tronçon concerné et pour les tronçons de détournement

envisagés. Les sillons sont attribués conformément aux dispositions du présent Network Statement, ch. 4.5.1 et suivants du présent NWS.

Si au moment de l'attribution des sillons 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

Restrictions de capacités avec prise en compte dans la procédure ordinaire de l'horaire

Conformément à l'art. 9a OARF, les GI indiquent les réductions de capacités suivantes dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR):

- Restrictions de capacités planifiables connues d'une durée supérieure à sept jours consécutifs et limitant plus de 30% du volume de trafic journalier estimé, y c. leur impact sur les capacités de chaque genre de trafic.
- Au besoin, le plan d'utilisation du réseau contient des données sur les heures d'arrivée, de départ et de passage planifiées ainsi que des informations relatives aux restrictions de capacités d'une durée maximale de sept jours consécutifs ou limitant moins de 30% du trafic journalier estimé, y c. leur impact sur les capacités de chaque genre de trafic.
- Fenêtres d'entretien régulières avec impact sur les capacités.

La procédure d'attribution des différentes restrictions de capacités est définie dans le PLUR déterminant pour l'établissement de l'horaire. Les restrictions prises en compte dans le cadre du processus ordinaire de commande et d'attribution sont soumises aux dispositions du chiffre 4.5.

Restrictions de capacités sans prise en compte dans la procédure ordinaire de l'horaire

Le PLUR ne contient pas toutes les restrictions de capacités temporaires et/ou ne les attribue pas à la procédure d'attribution ordinaire. Celles-ci sont planifiées après la date de la commande des sillons, voire après la date de leur attribution, et ne sont pas prises en compte lors de la procédure ordinaire.

L'art. 11b OARF définit les délais de publication, par les GI, de restrictions de capacités temporaires pour des travaux de construction planifiables.

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.

En cas de restrictions de capacités qui n'ont pas été prises en compte dans le plan d'utilisation du réseau ou uniquement de manière provisoire, le SAS peut adapter des sillons déjà attribués.

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

À défaut de solution par voie de consensus, le SAS doit répartir les sillons, dans la mesure du possible, entre les différents genres de trafic au moyen du PLUR.

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.

En cas de conflits ne pouvant être résolus par la voie du consensus, le SAS prend des décisions conformément aux règles suivantes. Ce faisant, les accords passés dans le cadre du concept sommaire approuvé doivent être pris en compte dans la mesure du possible.

1. Les sillons déjà attribués à des trafics existants sont prioritaires sur les trafics qui n'ont pas encore été commandés.
2. Les conflits sont résolus conformément à l'ordre de priorité défini au point 4.5.5.2.

Si cet ordre de priorité ne permet pas de résoudre le conflit, le SAS lance une procédure d'appel d'offres conformément au chiffre 4.5.5.3.

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 conventions-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 COMMANDES DE SILLONS POUR L'HORAIRE ANNUEL (PC1)

4.5.1.1 DÉLAIS

L'attribution ordinaire des sillons s'effectue sur la base des délais de demande de sillons fixés par l'OFT en concertation avec le SAS. Les dates concrètes de l'année d'horaire correspondante figurent à l'annexe 4.5 NWS.

4.5.1.2 PROCÉDURES DE COMMANDE SUISSES POUR L'HORAIRE ANNUEL (PC1)

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

4.5.1.3 DEMANDE DE SILLONS

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

En cas de demandes incomplètes ou paraissant incorrectes, le SAS accorde au demandeur un délai de cinq (5) jours 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 commanditaire obtient ainsi une offre de sillons provisoire 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.

Attribution provisoire des sillons

Le SAS attribue provisoirement les sillons du trafic national et du trafic international aux commanditaires, conformément aux délais indiqués à l'annexe 4.5 NWS. Des informations détaillées des sillons attribués provisoirement figurent dans le système de commande NeTS-AVIS. Le commanditaire obtient ainsi une offre de sillons et l'assurance de pouvoir mettre en œuvre ses concepts de production.

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.

Toute attribution est effectuée sous réserve de la résolution des conflits dans le cadre de prestations complémentaires (besoins de garage, manœuvres, contournements) et des temps d'immobilisation dans les gares-frontières.

Les sillons attribués provisoirement sont étroitement liés au matériel de traction et au matériel roulant utilisés à cet effet. La présente planification des sillons requiert l'utilisation d'un matériel de traction

et d'un matériel roulant appropriés, en fonction des caractéristiques des sillons et des demandes de sillons (p. ex. arrêt dans les nœuds, vitesse, prise en compte de la longueur des quais, etc.).

L'attribution provisoire pour les restrictions de capacité annoncées à temps par les GI est valable sous réserve d'une solution de planification des sillons pour la phase de capacités restreintes.

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. Les informations détaillées correspondantes figurent dans le formulaire de commande des prestations complémentaires. 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'es pas utilisé toute l'année) dans les voies de débord ne s'applique tant qu'aucun autre demandeur ne sollicite de capacité de chargement.

Si plusieurs EF ont l'intention d'utiliser les mêmes voies de débord, elles doivent coordonner entre elles les créneaux horaire disponible. 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 á l'annexe 4.5 NWS.

Les informations détaillées correspondantes figurent dans le dossier de commande respectif dans NeTS-AVIS.

L'utilisation des sillons définitivement attribués est soumise aux conditions et réserves suivantes :

- L'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité selon l'art. 8c LCdF doivent être disponibles pour toute la durée de l'utilisation des sillons.
- Il existe une convention d'accès au réseau valable avec chaque GI concerné, conformément à l'art. 9c, al. 2, LCdF et art. 15 ss, OARF.
  Pour les trains du trafic voyageurs, il existe une concession de trafic voyageurs ou une autorisation de l'OFT conforme aux exigences légales pour la desserte des lignes et des arrêts pour toute la durée d'utilisation des sillons.
- Pour les restrictions de capacité et d'utilisation annoncées en temps utile par les GI, les attributions de sillons concernées sont valables sous réserve de la solution de planification finale des sillons.
- Pour les prestations de base qui dépendent de prestations complémentaires conflictuelles, l'attribution s'applique sous réserve de la recherche d'une solution pour les prestations complémentaires.

Possibilité de demander une décision

En cas d'objection concernant l'attribution définitive des sillons, les réserves et conditions posées, une décision sujette à recours peut être demandée au SAS dans un délai de 30 jours.

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
PC2	Plan annuel après le délai de transmission des demandes	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrive, premier servi
PC3	Plan annuel après l'attribution définitive	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrive, premier servi

4.5.2.3 DEMANDE DE SILLONS

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

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

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

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

Les commandes avec offre doivent être soumises au moins trois (3) jours ouvrés avant le jour d'exécution. Les GI sont tenus de respecter leur offre pendant sept (7) jours civils après la remise de celle-ci. Si une offre n'est pas acceptée dans ce délai, elle est considérée comme refusée par le commanditaire.

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

4.5.3 DEMANDES DE PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

4.5.3.1 DÉLAIS

PC4a : Cf annexe 4.5 NWS

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

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

4.5.3.2 PROCÉDURES DE COMMANDE SUISSES POUR L'HORAIRE SOUS-ANNUEL ET L'HORAIRE À COURT TERME (PC4A, PC4B ET PC5)

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

4.5.3.3 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 encours 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. La coordination des conflits dans les catalogues de sillons concernant les itinéraires de transit a lieu en plénière et en présence de tous les protagonistes. 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 (incluse). 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 (art. 9b, al. 4 LCdF). 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, ordre de priorité suivant s'applique.

1. Conflits de commande impliquant uniquement le trafic voyageurs
    1. Demandes introduites au titre d'une convention-cadre (art. 12c, al. 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 voyageurs
    1. Demandes introduites au titre d'une convention-cadre (art. 12c, al. 2, let. a OARF)
    2. Demandes relatives aux 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. Cela s'applique aux trains de courrier et de colis postaux ainsi qu'aux trains de marchandises intérieurs en correspondance:
   - du trafic par wagons complets
   - du trafic combiné non accompagné (TCNA Express ou Standard)
   - du réseau Express
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 ≥ 5 jours par semaine
- Trains dont la circulation moyenne annuelle ≥ 3 mais < 5 jours par semaine
- Trains dont la circulation moyenne annuelle ≥ 1 mais < 3 jours par semaine

Les jours de circulation selon la demande sont déterminants à cet égard. 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, 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 voyageurs 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 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, alors 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 prévale.

Le SAS consigne la mise aux enchères dans un procès-verbal.

Le montant offert est dû par le demandeur ayant remporté le marché, même si celui-ci se retire de l'attribution des sillons. Dans ce cas, le sillon est attribué à la capacité restante.

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 (conséquence en termes de coûts conformément 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 dessillons 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'entraînant aucune conséquence sur la caractéristique du sillon et ne nécessitant donc ni annulation, ni nouvelle commande.

Le sillon initialement attribué reste alors actif jusqu'à l'acceptation du sillon modifié.

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

4.8.2 RÈGLES APPLICABLES EN CAS DE MODIFICATION DES SILLONS PAR LES GI

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

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

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

4.8.3 RÈGLES APPLICABLES EN CAS DE NON-UTILISATION DES SILLONS PAR LE DEMANDEUR

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

4.8.4 RÈGLES APPLICABLES À L'ANNULATION DE SILLONS PAR LE DEMANDEUR

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

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

4.9 TTR for Smart Capacity Management

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

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

4.9.1 OBJECTIFS DU TTR

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

4.9.2 COMPOSANTES DU PROCESSUS

Le processus TTR se compose des éléments suivants :

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

4.9.3 INTRODUCTION

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

4.9.3.1 STRATEGIE DE CAPACITÉ

Les stratégies de capacité pour les horaires annuels 2025 et 2026 sont publiés sur internet.

4.9.3.2 MODÈLE DE CAPACITÉ

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

4.9.3.2.1 ANNONCE DES BESOINS DE CAPACITÉ

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

4.9.3.3 OFFRE DE CAPACITÉ

Reste actuellement libre

4.9.3.4 ÉTUDES DE FAISABILITÉ

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

4.9.4 PROJET PILOTE TTR OU INTRODUCTION DE CERTAINES COMPOSANTES DU PROCESSUS

Certains pays européens mènent des projets de développement informatique (Minimum Viable Products) afin de tester le nouveau processus TTR, notamment certains composants innovants du processus. Il s'agit ainsi d'évaluer dans quelle mesure ce nouveau processus répond effectivement aux objectifs ambitieux qui lui ont été assignés.

Dans le cadre du développement de PCS (appelé «Capacity Broker»), le traitement de BV5, c'est-à-dire des demandes ad hoc à court terme pour certains trains de locomotives transfrontaliers du trafic marchandises dans la région de Bâle Bad-Bâle gare de triage ou Pratteln, est rendu possible.
Cette procédure est testée par CFF Infrastructure et DB InfraGO en collaboration avec les commanditaires dans le cadre d'un projet pilote (MVP STAH).
Des informations complémentaires sont disponibles via ttr.ch@sbb.ch.

Conformément à l'art. 14a OARF, l'OFT peut, en vue de l'harmonisation européenne, autoriser des essais pilotes temporaires dérogeant aux dispositions des sections 3a et 4 de l'OARF pour tester de nouveaux modèles d'utilisation des capacités, d'établissement de l'horaire et d'attribution des sillons.
L'OFT consulte au préalable le SAS ainsi que les milieux intéressés.

5 Prestations et prix

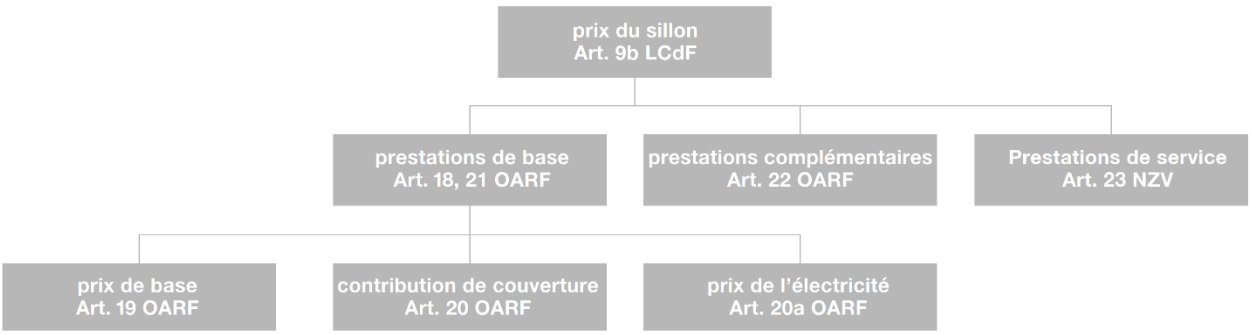
5.1 Introduction

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

5.2 Principes de facturation

Conformément à l'art. 18 OARF, la redevance perçue pour l'utilisation de l'infrastructure est intitulée « prix du sillon » :

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



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

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

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

5.3.1 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.

5.3.2 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

5.3.3 PRIX

Selon catalogue des prestations de transN SA : https://www.transn.ch/professionnels/nos-services/infrastructure/

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

Les dispositions légales relatives aux prestations complémentaires figurent à l'art. 22 OARF.

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

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

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

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

5.6 Taxes, incitations et rabais

5.6.1 TAXE EN CAS DE MODIFICATION DES SILLONS PAR LE DEMANDEUR

Lorsqu'un sillon commandé est modifié, les coefficients présentés au chiffre 2.1 du catalogue des prestations s'appliquent.

5.6.2 TAXE EN CAS DE MODIFICATION DES SILLONS PAR LES GI

La taxe n'est pas facturée.

5.6.3 TAXE EN CAS DE NON-UTILISATION DU SILLON

Les sillons non utilisés sont facturés, conformément au chiffre 1.7 du catalogue des prestations.

5.6.4 TAXE EN CAS D'ANNULATION D'UN SILLON COMMANDÉ

Lorsqu'un sillon est décommandé, les coefficients présentés au chiffre 1.7 du catalogue des prestations s'appliquent.

5.6.5 INCITATIONS ET RABAIS

Pas appliqué.

5.7 Tarification basée sur les prestations

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

5.8 Modification des tarifs et des taxes

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

5.9 Conventions relatives à la facturation [SAS]

La facturation des prestations de base et des prestations complémentaires est effectuée par le SAS.

6 Dispositions opérationnelles

6.1 Introduction

Ce chapitre comprend un aperçu des dispositions opérationnelles qu'il convient de respecter sur le réseau du GI.

6.2 Prescriptions/directives

En vertu de l'art. 11a OCF, l'OFT publie les prescriptions de circulation des trains PCT. Celles-ci s'appliquent à toutes les EF qui utilisent les infrastructures de chemin de fer suisses. Elles englobent les règles de sécurité pour tous les déplacements de véhicules sur rails.

Elles sont disponibles sur le site oft.admin.ch – Droit – Prescriptions de circulations des trains (PCT).

Conformément aux art. 12 et 12a OCF, les entreprises ferroviaires (EF et GI) élaborent des dispositions d'exécution relatives aux PCT, des prescriptions d'exploitation et des recommandations en matière de technique et d'exploitation.

Les principes dispositions du GI sont les suivantes :

- DE-PCT transN 221
- DE-PCT transN 222-224
- DE-PCT transN 215
- I-30131 : Tableaux des parcours RADN

6.3 Conduite de l'exploitation

6.3.1 PRINCIPES

La conduite de l'exploitation du trafic ferroviaire sur le réseau du GI est effectuée par un centre d'exploitation.

Pour réaliser diverses prestations d'infrastructure (notamment acheminement des trains, information clientèle et intervention) dans un souci de performance du système ferroviaire et pour le décompte du prix du sillon selon le principe du responsable-payeur (prix de base lié à l'usure et consommation de courant de traction), le GI a besoin de certaines données relatives au train. Les dispositions y relatives figurent à

6.3.2 EXPLOITATION NORMALE

L'exploitation normale repose sur les dispositions des prescriptions déterminantes pour l'accès au réseau et sur les éventuelles prescriptions d'exploitation des EF.

6.3.3 PERTURBATIONS

En cas de perturbation de l'exploitation, l'art. 14 OARF s'applique. TransN SA est habilité à donner des instructions aux EF. Ces dernières et transN SA 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, transN SA définit, en accord avec les EF concernées, un horaire d'urgence qu'il publie.

6.4 Systèmes d'information et de surveillance des trains

7 Installations de service

7.1 Introduction

Ce chapitre contient des informations spécifiques aux sites relatives aux installations (de service) et équipements dans le cadre desquels des prestations complémentaires et de service peuvent être achetées en vertu de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.

En Suisse, l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire OARF et l'ordonnance sur le transport de marchandises OTM constituent les bases légales de l'accès non discriminatoire aux installations de service. Le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 s'applique dans les Etats membres de l'UE.

7.2 Aperçu des installations de service

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.

Les entreprises ferroviaires peuvent s'adresser auprès de transN SA disposant d'installations selon les lignes.

Installation de préchauffage

TransN SA ne dispose d'aucune installation de préchauffage.

Installations eau/électricité

Le dépôt de la Piassetta à Fleurier dispose de distributeurs d'eau claire sur les voies 10 et 20 ainsi que des installations électriques à courant fort 230/400 V AC.

7.3 Installations de service du gestionnaire de l'infrastructure

Les sites et certaines conditions d'accès et d'utilisation relatives aux installations de service du gestionnaire de l'infrastructure sont consultables dans le site internet. Des informations exhaustives peuvent être obtenues auprès des personnes de contact indiquées par les GI.

7.3.1 DISPOSITIONS TRANSVERSALES

A définir librement.

7.3.2 GARES VOYAGEURS

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

7.3.2.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

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 xxx de chaque année via l'adresse mail prod.fer@transn.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] moteurs 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 ...)

7.3.2.2 SERVICES

L'utilisation des gares et des arrêts fait partie intégrante de la prestation de base selon l'OARF.

7.3.2.3 DESCRIPTION

Des informations sur l'offre de prestations des gares et des arrêts (aménagement, longueurs de quais, etc.) peuvent être demandées auprès des personnes de contact des GI, conf. Au chiffre 1.6.

7.3.2.4 PRIX

Selon le catalogue d'infrastructure transN.

7.3.2.5 CONDITIONS D'ACCÈS

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 (prod.fer@transn.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 SAS pour la réalisation de l'étude. Les commanditaires non satisfaits du déroulement peuvent à l'issue de l'étude également s'en référer à SAS.

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

7.3.2.6 ALLOCATION DE CAPACITÉ (TVS)

Dans les gares de voyageurs, la capacité est allouée en commandant et en attribuant le service de base conformément à la section 4.2.7.

7.3.3 INSTALLATIONS DE GARAGE

7.3.3.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

7.3.3.2 PRESTATIONS

L'utilisation des voies de garages du GI est soumise aux dispositions des services supplémentaires.

7.3.3.3 DESCRIPTION

L'offre de services pour les voies de garages les plus sollicités (longueurs de voies, électrification…) est obtenue auprès du gestionnaire d'infrastructure conformément à la section 1.6.

7.3.3.4 PRIX

Selon le catalogue des prestations transN.

7.3.3.5 CONDITIONS D'ACCÈS

Les conditions d'accès sont basées sur les dispositions des sections 3.2 et 3.3.

7.3.3.6 ALLOCATION DE CAPACITÉ (TVS)

L'attribution des capacités dans les gares se fait par la commande de l'attribution du service supplémentaire conformément à la section 4.2.8.

7.3.4 INSTALLATIONS DE MAINTENANCE ET DE RÉPARATION

7.3.4.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

Il existe des ateliers ferroviaires à Fleurier, Les Ponts-de-Martel et à Neuchâtel Evole. L'utilisation, la mise à disposition et l'entretien de ces installations sont régis par des contrats de mise à disposition séparés.

7.3.4.2 PRESTATIONS

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

7.3.4.3 DESCRIPTION

L'éventail des services offerts par les systèmes d'entretien et de réparation (équipements, travaux personnels, etc.) peut être obtenu auprès de la production ferroviaire à l'adresse : prod.fer@transn.ch

7.3.4.4 PRIX

Les prix pour l'utilisation des systèmes d'entretien et de réparation sont basés sur les règlements de l'exploitant. Ils peuvent être obtenus auprès du contact suivant : ca.jenni@transn.ch

7.3.4.5 CONDITIONS D'ACCÈS

Les conditions d'accès sont basées sur les dispositions des sections 3.2 et 3.3 et celles du gestionnaire du réseau.

7.3.4.6 ATTRIBUTION DES CAPACITÉS

Pour toute questions relatives aux capacités restantes d'entretien des véhicules ferroviaires, merci de contacter :

Service d'entretien du matériel roulant ferroviaire : Monsieur André-Rafael DA CONCEICAO ROSA (rafael.rosa@transn.ch)

7.3.5 AUTRES ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES

7.3.5.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

Les voies de garage individuelles conformément à la section 7.3.3 disposent d'installations. Cela comprend la fourniture d'eau et d'électricité (préchauffage) ainsi que l'élimination des déchets, des matières fécales et des eaux usées. Les emplacements exacts de ces installations peuvent être demandé à la personne de contact.

7.3.5.2 PRESTATIONS

L'utilisation d'équipements techniques dans les voies d'évitement de l'infrastructure relève de dispositions des services supplémentaires. Pour toute question relative à ces prestations, merci de contacter :

- Service d'entretien du matériel roulant ferroviaire : Monsieur André-Rafael DA CONCEICAO ROSA (rafael.rosa@transn.ch)

7.3.5.3 DESCRIPTION

La gamme de services des autres installations techniques peut être obtenue auprès des personnes de contact GI conformément à la section 1.6.

7.3.5.4 PRIX

Selon le catalogue d'infrastructure transN.

7.3.5.5 CONDITIONS D'ACCÈS

Les conditions d'accès sont basées sur les dispositions des sections 3.2 et 3.3.

7.3.5.6 ALLOCATION DE CAPACITÉ (TVS)

L'attribution des capacités pour les autres installations techniques sur voie d'évitement conformément é la section 7.3.3 se fait par la commande et l'attribution du service supplémentaire conformément la section 4.2.8.

7.3.6 INSTALLATIONS DE SECOURS, INSTALLATIONS FERROVIAIRES POUR LES SERVICES D'URGENCE

7.3.6.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

Les mesures et l'engagement de moyens adaptés est décidée au niveau opérationnel par le Centre de gestion du trafic (CGT).

7.3.6.2 PRESTATIONS

En cas de dysfonctionnement (du véhicule) dans le cadre du service de base, le GI propose une assistance pour dégager l'itinéraire jusqu'au prochain point d'exploitation. Les services supplémentaires sont considérés comme des services.

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, transN SA intervient en cas de besoin.

7.3.6.3 DESCRIPTION

7.3.6.4 PRIX

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

7.3.6.5 CONDITIONS D'ACCÈS

Les conditions d'accès sur les routes du GI sont basées sur les dispositions des sections 3.2 et 3.3.

Si la prestation est réalisée sur d'autres infrastructure (ex. voies d'évitement), la réglementation locale s'applique.

7.3.6.6 ALLOCATION DE CAPACITÉ

L'attribution de capacité dans le cadre du service de base est effectuée par le GI sur la base de l'article 14.

7.3.7 DIVERS

Informations 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

L'information voyageurs dans les gares est gérée directement par transN SA.

Canaux de vente des billets

Les canaux de vente des billets sont exploités par transN SA.

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

Commandes de prescriptions

Les EF qui ont conclu une convention sur l'accès au réseau avec transN SA, 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 transN SA : https://www.transn.ch/professionnels/nos-services/infrastructure/

8 Glossaire des abréviations

AS	Autorisation de transport d'Infrastructure
CG-GI	Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
DE-PCT transN INFRA	Disposition d'exécution d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure
EF	Entreprise ferroviaire
ERA	European Union Agency for Railways
GI	Gestionnaire d'infrastructure transN SA
LCdF	Loi sur les chemins de fer
NWS	Network Statement
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
OCF	Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer
OFT	Office fédéral des Transports
OSS	One-Stop-Shop
PCT	Prescriptions suisses de circulation des trains
PLUR	Plans d'utilisation du réseau
RailCom	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
RID	Règlement du transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
Rmin	Rayon minimal
STI	Spécifications techniques pour l'interopérabilité
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau
TE	Transport exceptionnel
TES	Train de secours et d'extinction
UTP	Union des transports publics

transN

notre force, votre réseau

Network Statement 2025

Transports Publics Neuchâtelois SA

Allée des Défricheurs 3

CP 1429, 2301 La Chaux-de-Fonds

Tél. 032 924 24 24, Fax 032 924 24 09

info@transn.ch

www.transn.ch