

Network Statement 2026

Conditions d'accès au réseau durant l'horaire 2026

Version 1.0



Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	2
1 INFORMATIONS GÉNÉRALES	7
1.1 INTRODUCTION	7
1.2 OBJECTIF DU NETWORK STATEMENT	7
1.3 CADRE LÉGAL	7
1.3.1 <i>Cadre légal</i>	<i>7</i>
1.3.2 <i>Statut juridique et responsabilité</i>	<i>7</i>
1.3.3 <i>Réclamations et procédure de recours.....</i>	<i>7</i>
1.4 STRUCTURE DU NETWORK STATEMENT.....	8
1.5 DURÉE DE VALIDITÉ, MISE À JOUR ET PUBLICATION.....	8
1.5.1 <i>Durée de validité.....</i>	<i>8</i>
1.5.2 <i>Actualisations.....</i>	<i>8</i>
1.5.3 <i>Publication</i>	<i>8</i>
1.6 CONTACTS	8
1.7 COLLABORATION ENTRE LES GI EUROPÉENS ET LES SERVICES D'ATTRIBUTION DES SILLONS	9
1.7.1 <i>Corridors de fret ferroviaire.....</i>	<i>9</i>
1.7.2 <i>RailNetEurope et autres coopérations internationales</i>	<i>9</i>
2 INFRASTRUCTURE	9
2.1 INTRODUCTION	9
2.2 EXTENSION DU RÉSEAU FERROVIAIRE.....	10
2.2.1 <i>Frontières.....</i>	<i>10</i>
2.2.2 <i>Réseaux ferroviaires connectés</i>	<i>10</i>
2.3 DESCRIPTION DU RÉSEAU.....	10
2.3.1 <i>Typologie des voies.....</i>	<i>10</i>
2.3.2 <i>Ecartement des voies</i>	<i>10</i>
2.3.3 <i>Nœuds et gares</i>	<i>11</i>
2.3.4 <i>Profil d'espace libre</i>	<i>11</i>
2.3.5 <i>Catégories de lignes.....</i>	<i>11</i>
2.3.6 <i>Déclivités</i>	<i>12</i>
2.3.7 <i>Vitesses maximales.....</i>	<i>12</i>
2.3.8 <i>Longueurs de train maximales</i>	<i>12</i>
2.3.9 <i>Alimentation électrique</i>	<i>13</i>

2.3.10	Systèmes de signaux.....	13
2.3.11	Systèmes de régulation des trains	13
2.3.12	Systèmes de communication.....	13
2.3.13	Systèmes de contrôle de la marche des trains	13
2.4	RESTRICTIONS DE TRAFIC.....	14
2.4.1	Infrastructures particulières	14
2.4.2	Restrictions environnementales	14
2.4.3	Marchandises dangereuses	14
2.4.4	Restrictions relatives aux tunnels.....	14
2.4.5	Restrictions pour les ponts	14
2.5	DISPONIBILITÉ DES LIGNES ET DES GARES	14
2.5.1	Restriction de capacité	14
2.6	PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE	14
2.6.1	Ligne Yverdon – Ste-Croix :	14
2.6.2	Ligne Le Pont – Le Brassus :	15
2.6.3	Ligne Orbe - Chavornay :	15
3	CONDITIONS D'ACCÈS	16
3.1	INTRODUCTION	16
3.2	CONDITIONS D'ACCÈS GÉNÉRALES	16
3.2.1	Conditions pour une demande de sillons [SAS].....	16
3.2.2	Conditions pour accéder à l'infrastructure	16
3.2.3	Autorisation d'accès au réseau/licences UE	16
3.2.4	Certificat de sécurité	16
3.2.5	Assurance.....	17
3.3	DISPOSITIONS CONTRACTUELLES.....	17
3.3.1	Convention-cadre [SAS].....	17
3.3.2	Conventions avec des EF.....	17
3.3.3	Conventions avec des tiers qui ne sont pas des EF [SAS].....	17
3.3.4	Conditions générales.....	17
3.4	CONDITIONS D'ACCÈS SPÉCIFIQUES	17
3.4.1	Homologation des véhicules et exigences techniques.....	17
3.4.2	Homologation du personnel.....	18
3.4.3	Transports exceptionnels	18
3.4.4	Marchandises dangereuses	18
3.4.5	Courses de mesure et d'essai et autres convois spéciaux	18
4	ATTRIBUTION DES CAPACITÉS [SAS]	18
4.1	INTRODUCTION	18
4.1.1	Bases légales	18
4.1.2	Conditions à réunir pour la commande de sillons	18
4.1.3	Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons.....	19

4.1.4	<i>Champ d'application local</i>	19
4.2	DÉROULEMENT GÉNÉRAL DU PROCESSUS	19
4.2.1	<i>Aperçu</i>	19
4.2.2	<i>Aperçu des procédures de commande suisses</i>	21
4.2.3	<i>Études de sillons</i>	22
4.2.4	<i>Outils de commande</i>	23
4.2.5	<i>Corridors de fret ferroviaire</i>	23
4.2.6	<i>Catalogues de sillons nationaux</i>	23
4.2.7	<i>Indications nécessaires pour la commande de sillons</i>	23
4.2.8	<i>Indications nécessaires et directives à prendre en compte pour les prestations complémentaires</i>	24
4.2.9	<i>Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons</i>	25
4.3	RÉSERVATION DE CAPACITÉS EN CAS DE RESTRICTIONS TEMPORAIRES	25
4.3.1	<i>Principe de base</i>	25
4.3.2	<i>Délais et information des demandeurs</i>	25
4.4	CONTRATS-CADRES	26
4.4.1	<i>Déclaration-cadre de capacité</i>	26
4.4.2	<i>Situation actuelle</i>	26
4.5	ATTRIBUTION DES CAPACITÉS	26
4.5.1	<i>Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC1)</i>	26
4.5.2	<i>Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC2 et PC3)</i>	29
4.5.3	<i>Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire sous-annuel et l'horaire à court terme (PC4a, PC4b et PC5)</i>	30
4.5.4	<i>Processus de coordination</i>	31
4.5.5	<i>Résolution de conflits</i>	32
4.6	LIGNES SURCHARGÉES.....	35
4.7	TRANSPORTS EXCEPTIONNELS ET MARCHANDISES DANGEREUSES	35
4.7.1	<i>Transports exceptionnels</i>	35
4.7.2	<i>Marchandises dangereuses</i>	35
4.8	RÈGLES SUITE À L'ATTRIBUTION DES SILLONS	35
4.8.1	<i>Règles applicables en cas de modification des sillons par le demandeur</i>	35
4.8.2	<i>Règles applicables en cas de modification des sillons par les GI</i>	36
4.8.3	<i>Règles applicables en cas de non-utilisation des sillons par le demandeur</i>	36
4.8.4	<i>Règles applicables à l'annulation de sillons par le demandeur</i>	36
4.9	TTR FOR SMART CAPACITY MANAGEMENT	36
4.9.1	<i>4.9.1 Objectifs du TTR</i>	36
4.9.2	<i>4.9.2 Composantes du processus</i>	36
4.9.3	<i>4.9.3 Introduction</i>	37
4.9.4	<i>4.9.4 Projet pilote TTR ou introduction de certaines composantes du processus</i>	37
5	PRESTATIONS ET PRIX	38
5.1	INTRODUCTION	38

5.2	PRINCIPES DE FACTURATION.....	38
5.3	ENSEMBLE DES PRESTATIONS MINIMALES ET PRIX SELON UE	38
5.4	PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES ET PRIX SELON UE	38
5.5	PRESTATIONS CONNEXES ET PRIX SELON UE	38
5.6	TAXES, INCITATIONS ET RABAIS	38
5.6.1	<i>Taxe en cas de modification des sillons par le demandeur.....</i>	38
5.6.2	<i>Taxe en cas de modification des sillons par les GI</i>	38
5.6.3	<i>Taxe en cas de non-utilisation du sillon</i>	38
5.6.4	<i>Taxe en cas d'annulation d'un sillon commandé.....</i>	38
5.6.5	<i>Incitations et rabais.....</i>	39
5.7	TARIFICATION BASÉE SUR LES PRESTATIONS	39
5.8	MODIFICATION DES TARIFS ET DES TAXES.....	39
5.9	CONVENTIONS RELATIVES À LA FACTURATION [SAS].....	39
6	DISPOSITIONS OPÉRATIONNELLES	39
6.1	INTRODUCTION	39
6.2	PRESCRIPTIONS/DIRECTIVES	39
6.2.1	<i>Prescriptions de circulation des trains.....</i>	39
6.2.2	<i>Dispositions d'exécution</i>	39
6.2.3	<i>Prescriptions déterminantes pour l'accès au réseau.....</i>	39
6.3	CONDUITE DE L'EXPLOITATION	40
6.3.1	<i>Principes.....</i>	40
6.3.2	<i>Exploitation normale</i>	40
6.3.3	<i>Perturbations</i>	40
6.4	SYSTÈMES D'INFORMATION ET DE SURVEILLANCE DES TRAINS	40
7	INSTALLATIONS DE SERVICE	40
7.1	INTRODUCTION	40
7.2	APERÇU DES INSTALLATIONS DE SERVICE	40
7.3	INSTALLATIONS DE SERVICE DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE	40
7.3.1	<i>Dispositions transversales.....</i>	40
7.3.2	<i>Gares avec service voyageurs</i>	40
7.3.3	<i>Installations de transbordement de marchandises.....</i>	41
7.3.4	<i>Gares marchandises et de formation des trains.....</i>	41
7.3.5	<i>Installations de garage</i>	42
7.3.6	<i>Installations de maintenance et de réparation.....</i>	43
7.3.7	<i>Autres équipements techniques</i>	43
7.3.8	<i>Installations dans des ports maritimes et fluviaux</i>	44
7.3.9	<i>Installations de secours, installations ferroviaires pour les services d'urgence</i>	44
7.3.10	<i>Dépôts de combustibles ou de carburants</i>	44

Registre des modifications

Version	Chapitre	Modification
1.0		Modification par rapport à la version 1.2 – 2025
	§ 1.5.1	Mise à jour de la période horaire
	§ 4	Modification de l'ensemble du chapitre

1 Informations générales

1.1 Introduction

Le présent Network Statement (NWS) est publié par l'entreprise « **Transport Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA** » pour leur propre réseau à voie normale et à voie étroite, appelé ci-après TRAVYS.

L'attribution des sillons est assurée par TRAVYS et est décrite dans le chapitre 4 « Attribution des capacités ».

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 2012/341) et fait partie intégrante de la convention sur l'accès au réseau conclue entre le GI et l'EF.

Il peut en outre servir d'aide pour l'introduction de demandes d'accès au réseau et pour la planification des transports sur le réseau TRAVYS. Dans le présent document, le terme « demandeur » est dès lors utilisé lorsqu'il est question à la fois des EF et des tiers.

1.3 Cadre légal

1.3.1 Cadre légal

Le présent Network Statement est conforme aux conditions-cadres légales en vigueur conformément à la réforme des chemins de fer 2.2 et la loi fédérale sur l'infrastructure ferroviaire du 28 septembre 2018. En cas de modifications de la législation, le Network Statement est mis à jour.

Toute adaptation est indiquée dans le Journal des modifications. Dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union européenne, la Suisse s'est engagée à adopter des régimes équivalents aux dispositions légales auxquelles il est fait référence dans l'annexe 1 dudit accord. Le COTIF et le CUI sont applicables en Suisse. Les lois et ordonnances suisses figurent dans le Recueil systématique du droit fédéral (RS) et peuvent être consultées sur le site Internet www.admin.ch.

1.3.2 Statut juridique et responsabilité

Les dispositions sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire publiées dans le présent document 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. TRAVYS n'est pas responsable des conséquences résultant du non-respect de directives ou décrets modifiés.

TRAVYS s'attache à garantir l'exactitude des informations figurant dans le présent NWS et ne peut être tenu responsable des dommages directs ou indirects pouvant résulter de lacunes manifestes ou de fautes de frappe 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.

1.3.3 Réclamations et procédure de recours

Pour toute réclamation relative au contenu du présent NWS, veuillez-vous adresser à la personne de contact mentionnée au chiffre 1.6 « Contact ».

1.4 Structure du Network Statement

La structure du NWS correspond à celle du document que le groupe de travail Network Statement and Corridor Information Document de RailNetEurope (RNE) a élaboré et adopté. Il peut être consulté 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 porte sur les conditions d'accès et d'utilisation du réseau.
- Le chapitre 4 présente la procédure d'attribution des capacités par SAS
- Le chapitre 5 décrit les prestations du gestionnaire de l'infrastructure et les prix appliqués.
- Le chapitre 6 fournit des informations aux dispositions sur l'exploitation
- Le chapitre 7 indique les installations de service disponibles.

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 2026 du 14 décembre 2025 au 12 décembre 2026.

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 gratuitement sur Internet en français. La commande de prescriptions et de documents complémentaires TRAVYS est soumise à paiement.

1.6 Contacts

Pour toute question d'ordre général sur le NWS et l'accès au réseau, veuillez-vous adresser à :

Adresse : Transport Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
Département Production – Utilisation du réseau ferroviaire
Place de la Gare 1
1350 Orbe
Suisse

Téléphone : +41 (0)79 863 48 72

Courriel : sillons@travys.ch

Pour toute question en lien avec les commandes de sillons, veuillez-vous adresser à :

Adresse : Transport Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.
Département Production – Service Planification rail
Route de Chavornay 10B
1350 Orbe
Suisse

Téléphone : +41 (0)24 442 83 01

Courriel : Annuelle : sillons@travys.ch / sous annuelle : po.rail@travys.ch

Pour toute demande de sillons durant la journée d'exploitation en cours, veuillez-vous adresser à :

Tél. OC : +41 (0)512 25 07 88

Tél. PBr : +41 (0)512 25 07 89

Tél. YSC : +41 (0)512 25 07 90

Courriel : ce.rail@travys.ch

1.7 Collaboration entre les GI européens et les services d'attribution des sillons

1.7.1 Corridors de fret ferroviaire

Chiffre non applicable

1.7.2 RailNetEurope et autres coopérations internationales

Chiffre non applicable

2 Infrastructure

2.1 Introduction

L'infrastructure du réseau ferroviaire voie normale de TRAVYS est décrite dans ce chapitre.

Le réseau de TRAVYS est développé et renouvelé sur la base des prescriptions sur le tracé en vigueur (art. 17 DE-OCF). A ce jour, notamment sur la ligne à voie normale Orbe – Chavornay, divers points de l'art. DE 17 DE-OCF édition du 1^{er} novembre 2020 ne sont pas respectés. Nous invitons le demandeur à consulter les caractéristiques de lignes publiées.

Par analogie avec la pratique qui prévaut dans l'Union européenne, l'infrastructure regroupe, conformément à l'art. 62 LCdF, l'ensemble des composants (personnel et installations) nécessaires au bon déroulement du trafic ferroviaire, à savoir en premier lieu les voies (sillons) et les installations d'accès au système ferroviaire, tels les quais et les accès. Les grands domaines d'activité suivants relèvent de l'infrastructure : la gestion des capacités, la conduite de l'exploitation et l'alimentation en courant électrique.

2.2 Extension du réseau ferroviaire

2.2.1 Frontières

Chiffre non applicable

2.2.2 Réseaux ferroviaires connectés

Ligne 201, Le Pont – Le Brassus :

- Avec CFF au signal d'entrée de la gare du Pont (D), côté Le Lieu
Selon les prescriptions en vigueur, la conduite de l'exploitation est assurée par TRAVYS en gare de Le Pont.

Ligne 211, Orbe – Chavornay :

- Avec CFF, au signal limite de manœuvre (M 54-5) au bout de la voie 54 de la gare de Chavornay.

Ligne 212, Yverdon – Ste-Croix :

- Avec CFF, au niveau des voies 50/51 de la gare d'Yverdon-les-Bains (installations de transbordement)

2.3 Description du réseau

2.3.1 Typologie des voies

Les trains voyageurs et marchandises empruntent les mêmes lignes (lignes de trafic mixte).

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- Des données détaillées sont fournies dans le document « I-30131 RADN »

Ligne Orbe – Chavornay :

- Des données détaillées sont fournies dans le document « I-30131 RADN »

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- Des données détaillées sont fournies dans le document « Horaire de service YSC »

2.3.2 Ecartement des voies

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- L'écartement est de 1435 mm.
- Le rayon minimum sur les voies de circulation est de 150 m.
- Le rayon minimum sur les voies secondaires est de 90 m.

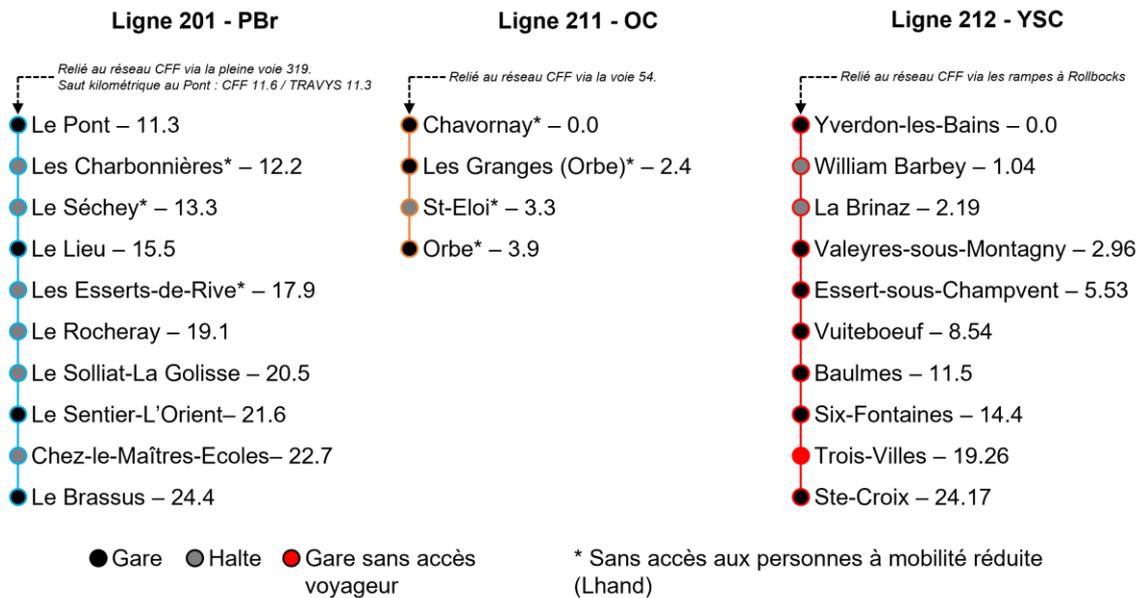
Ligne Orbe – Chavornay :

- L'écartement est de 1435 mm.
- Le rayon minimum sur les voies de circulation est de 129 m pour les voyageurs et de 90 m pour les trains marchandises.
- Le rayon minimum sur les voies secondaires est de 120 m.

Ligne 212, Yverdon – Ste-Croix :

- L'écartement est de 1000 mm.
- Le rayon minimum sur les voies de circulation et les aiguilles en déviées est de 80 m.

2.3.3 Nœuds et gares



2.3.4 Profil d'espace libre

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- Le profil d'espace libre supérieur est de type « OCF 01 » selon DE-OCF
- Le profil d'espace libre inférieur est de type « OCF U1 » selon DE-OCF
- Le profil d'espace libre / contour de référence du pantographe est de type « S1 » selon DE-OCF

Ligne Orbe – Chavornay :

- Le profil d'espace libre supérieur est de type « OCF 01 » selon DE-OCF
- Le profil d'espace libre inférieur est de type « OCF U1 » selon DE-OCF
- Le profil d'espace libre / contour de référence du pantographe est de type « S3 » selon DE-OCF

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- Le profil d'espace libre est de type « B » selon DE-OCF
- Le profil d'espace libre / contour de référence du pantographe est équivalent au type « S3 » selon DE-OCF. La largeur du pantographe autorisée est de 1 640 mm.

2.3.5 Catégories de lignes

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- La catégorie de ligne est « C3 » sur l'entier du parcours. La charge maximale par essieux est de 20 tonnes.

Ligne Orbe – Chavornay :

- La catégorie de ligne est « D3 » depuis Chavornay jusqu'à la sortie de Les Granges, en direction d'Orbe. La charge maximale par essieux est de 22.5 tonnes.
- La catégorie de ligne est « C3 » dès la sortie de Les Granges jusqu'à Orbe. La charge maximale par essieux est de 20 tonnes.

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- La charge maximale par essieux est de 16 tonnes.

2.3.6 Déclivités

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- La déclivité maximale est de 25.20 ‰.
- Attention la voie du GI CFF entre le Day et Le Pont possède une déclivité de 38 ‰. Se référer à la documentation du GI CFF Infrastructure (R I-30111).

Ligne Orbe – Chavornay :

- La déclivité maximale est de 28.21 ‰.

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- La déclivité maximale est de 44 ‰.

2.3.7 Vitesses maximales

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- La vitesse maximale est de 70 km/h.

Ligne Orbe – Chavornay :

- La vitesse maximale est de 80 km/h.

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- La vitesse maximale est de 80 km/h dans le sens Yverdon-les-Bains – Ste-Croix
- La vitesse maximale est de 75 km/h dans le sens Ste-Croix – Yverdon-les-Bains

A voir demain sur le

2.3.8 Longueurs de train maximales

Les longueurs des voies d'évitement varient d'une gare à l'autre. Les longueurs des voies sont les suivantes et peuvent être prises en compte pour la longueur des trains.

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- | | |
|-----------------------|------------|
| ➤ Le Pont | 216 mètres |
| ➤ Le Lieu | 149 mètres |
| ➤ Le Sentier-L'Orient | 194 mètres |
| ➤ Le Brassus | 104 mètres |

Ligne Orbe – Chavornay :

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| ➤ Chavornay | Pas de croisement possible |
| ➤ Les Granges (Orbe) | 170 mètres |
| ➤ Orbe | Pas de croisement possible |

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| ➤ Yverdon-les-Bains | 100 mètres |
| ➤ Valeyres-sous-Montagny | Pas de croisement possible |
| ➤ Essert-sous-Champvent | 144 mètres |
| ➤ Vuiteboeuf | 397 mètres |
| ➤ Baulmes | 130 mètres |
| ➤ Six-Fontaines | Pas de croisement possible |
| ➤ Trois-Villes | 121 mètres |
| ➤ Ste-Croix | 94 mètres |

2.3.9 Alimentation électrique

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- La tension nominale est de 15'000 volts alternatif (AC)
- La fréquence est de 16 ^{2/3} Hertz

Ligne Orbe – Chavornay :

- La tension nominale est de 750 volts continu (DC)

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- La tension nominale est de 15'000 volts alternatif (AC)
- La fréquence est de 16 ^{2/3} Hertz

2.3.10 Systèmes de signaux

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- La signalisation est de type N « numérique » entre le « Le Lieu » et le « Le Brassus ».
- La signalisation est de type L « lumineuse » pour le « Le Pont ».

Ligne Orbe – Chavornay :

- La signalisation est de type L « lumineuse ».

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- La signalisation est de type L « lumineuse ».

2.3.11 Systèmes de régulation des trains

TRAVYS ne dispose pas de système de régulation informatisé.

2.3.12 Systèmes de communication

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- L'utilisation du GSM-R via roaming est disponible pour les trains et manœuvres qui en sont équipés.

Ligne Orbe – Chavornay :

- Le réseau de communication est basé sur le système GSM-R (roaming entre Les Granges et Orbe) pour les trains et les manœuvres.

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- Le réseau de communication interne est basé sur un système de radio numérique DMR.

2.3.13 Systèmes de contrôle de la marche des trains

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- Le contrôle de la marche des trains est de type « ETCS L1 LS ».

Ligne Orbe – Chavornay :

- Il n'existe aucune installation de contrôle de la marche des trains.

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- Le contrôle de la marche des trains est de type « ZBMS ».

2.4 Restrictions de trafic

2.4.1 Infrastructures particulières

Ligne Yverdon – Ste-Croix :

- Deux installations à « rollbock » sont disponibles en gare d'Yverdon-les-Bains pour le transbordement de wagons à voie normale sur la voie métrique

Ligne Le Pont – Le Brassus :

- Croisement impossible sur l'ensemble de la ligne pour la période horaire 2026.

2.4.2 Restrictions environnementales

Chiffre non applicable

2.4.3 Marchandises dangereuses

L'acheminement de wagons de marchandises dangereuses est interdit.

2.4.4 Restrictions relatives aux tunnels

Chiffre non applicable

2.4.5 Restrictions pour les ponts

Chiffre non applicable

2.5 Disponibilité des lignes et des gares

L'intégralité du réseau TRAVYS est ouvert à la circulation des trains 24h/24 et 365 jours par année.

Gare de Le Brassus

Seulement deux trains peuvent être stationnés la nuit et le week-end, et uniquement sur les voies à quai.

2.5.1 Restriction de capacité

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

Les interdictions et interruptions de voies résultant de travaux de construction ou de conservation sont conformes aux dispositions de l'art. 11b al. 1 et 2 OARF.

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

2.6 Perspectives de développement de l'infrastructure

2.6.1 Ligne Yverdon – Ste-Croix :

Les installations de voie ferrées sont progressivement renouvelées afin d'être conforme au DE-OCF et réglementation technique publiée par l'UTP. Les ouvrages sont également progressivement adaptés afin de pouvoir accepter à moyen terme des convois possédant une charge de 18 tonnes par essieux.

L'ensemble des installations d'accueil seront librement accessibles aux personnes à mobilité réduite et seront conformes LHand à l'horizon 2029 selon la planification actuelle. La gare de Baulmes sera renouvelée et le plan de voie modifié à l'horizon 2028. Un concept global d'aide par du personnel est mise en œuvre depuis le 01.01.2024 pour les haltes et gares non conformes LHand.

Divers points de croisements seront créés le long de la ligne dans le cadre d'une mesure de l'étape d'aménagement PRODES 2035, ceci afin d'accueillir des sillons permettant une exploitation du trafic voyageur à une cadence de 15min entre Yverdon et Valeyres-sous-Montagny.

Le réseau de communication via DMR va être étendu courant 2026.

2.6.2 Ligne Le Pont – Le Brassus :

Les installations de voie ferrées sont progressivement renouvelées afin d'être conforme au DE-OCF et réglementation technique publiée par l'UTP. Une adaptation des tunnels de la ligne devra être réalisée dans la prochaine décennie en fonction des besoins de l'offre voyageur et des besoins d'assainissement.

Les installations d'accueil des gares de la ligne seront librement accessibles aux personnes à mobilité réduite et seront conformes LHand à l'horizon 2027 selon la planification actuelle (mise en conformité de la gare du Pont sous la responsabilité du GI CFF-Infrastructure). Les gares de Le Lieu et de Le Sentier-L'Orient seront renouvelées et le plan de voie modifié à l'horizon 2026. Les haltes des Charbonnières, du Séchey et des Esserts-de-Rives ne seront pas mise en conformité LHand pour cause de principe de proportionnalité. Un concept global d'aide par du personnel est mise en œuvre depuis le 01.01.2024 pour les haltes et gares non conformes LHand.

Pour l'introduction d'une cadence voyageur semi-horaire, un ilot de croisement devra être créé dans le secteur de la halte du Rocheray. Cet aménagement n'est cependant à ce jour pas retenu dans la planification actuelle des EA PRODES.

2.6.3 Ligne Orbe - Chavornay :

Une importante modification de la ligne est planifiée. Le projet de modernisation est approuvé. Il comporte une nouvelle boucle de raccordement en double voie arrivant directement en gare CFF à Chavornay, et permettra de :

- Mettre en place à l'horizon 2027 des trains sans transbordement entre Lausanne et Orbe par la création de relations directes ;
- Augmenter les capacités en voyageurs transportés en offrant 3 courses par heure à l'heure de pointe ;
- Offrir une capacité suffisante en transports marchandises, soit également trois courses à l'heure de pointe ;
- Améliorer la gestion des convois marchandises en gare de Chavornay tout en maintenant possible le chargement du trafic agricole ;
- Améliorer l'accès routier à la zone industrielle de Chavornay ;
- Homogénéiser l'alimentation de la ligne aux standards électriques des CFF (courant alternatif 15'000 V - 16 2/3 Hz) ;
- Mettre à niveau les installations de sécurité avec l'installation de contrôles de la marche de train en continu et de parcours de manœuvre et de trains en gare de Chavornay ;
- Mettre aux normes LHand les aménagements destinés aux voyageurs.

De fait, il n'y aura plus de gare voyageurs TRAVYS à Chavornay, mais les trains de/pour Orbe arriveront/partiront de la gare de Chavornay CFF (voies 1-3). La gare marchandises s'appellera « Chavornay-Industrie ».

Un renouvellement de l'ensemble des installations de voie ferrées est également planifié en parallèle de ce projet de modernisation de la ligne.

3 Conditions d'accès

3.1 Introduction

Ce chapitre du NWS définit les conditions à respecter pour accéder au réseau ferroviaire TRAVYS.

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

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

L'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité sont octroyés par l'Office fédéral des transports (OFT). La directive de l'OFT sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agréments de sécurité décrit les étapes nécessaires.

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

Les interlocuteurs correspondants sont indiqués dans la liste d'adresses.

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).

3.2.2 Conditions pour accéder à l'infrastructure

En vertu des prescriptions légales et des autres dispositions mentionnées dans le présent document, toute entreprise est autorisée à demander l'accès au réseau.

3.2.3 Autorisation d'accès au réseau/licences UE

L'autorisation d'accès au réseau est accordée par l'OFT et se fonde sur les art. 8c et 8d LCdF.

Elle 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 du travail. L'autorisation est octroyée pour dix ans au plus. Elle peut être renouvelée.

3.2.4 Certificat de sécurité

Le certificat de sécurité est octroyé par l'OFT, conformément à l'art. 8e LCdF.

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

3.2.5 Assurance

Les art. 5 et 5a OARF décrivent les exigences en matière de capacité financière comme suit :

Art. 5 Capacité financière (art. 8d, al. 1, let. b, LCdF)

¹ L'entreprise de transport ferroviaire présente la capacité financière requise lorsque ses indications laissent supposer qu'elle est à même de remplir pendant au moins un an ses obligations financières.

² Si la capacité financière est insuffisante, mais qu'un assainissement financier est en cours, l'OFT peut octroyer une autorisation provisoire pour une période maximale de six mois.

³ Les indications à fournir pour attester de la capacité financière sont définies en annexe.

Art. 5a Couverture d'assurance (art. 8d, al. 1, let. b LCdF)

¹ La couverture d'assurance de l'entreprise est suffisante lorsque celle-ci atteste qu'elle est assurée contre les conséquences de la responsabilité civile pour au moins 100 millions de francs par sinistre ou lorsqu'elle présente des sécurités équivalentes.

² Si le contrat d'assurance arrive à échéance avant la date indiquée dans l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance s'engage à couvrir malgré toutes les prétentions en dommages et intérêts jusqu'au retrait de l'autorisation selon les dispositions du contrat, mais au plus tard pendant les quinze jours à compter de la date à partir de laquelle l'OFT a été informé de la fin du contrat. Est réputé jour du retrait celui où la décision de retrait est entrée en force.

3.3 Dispositions contractuelles

3.3.1 Convention-cadre [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

Le GI et les EF peuvent conclure des conventions portant sur les détails de la collaboration.

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 de tiers sont transférés à l'ETF dès l'octroi du mandat (cf. chiffre 4.1.3).

3.3.4 Conditions générales

Les Conditions générales des GI pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (CG-GI) sont consultables sur Internet.

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.

Les clarifications visent avant tout à garantir la compatibilité (entre les véhicules et les installations ainsi qu'entre les installations et les systèmes d'infrastructure), indispensable à une coopération sûre et fiable. L'accès technique au réseau définit les exigences à fournir par infrastructure, contrôle si les conditions requises ont bien été satisfaites et si les justificatifs correspondants ont bien été produits (notamment concernant les spécificités suisses, appelées « règles techniques nationales » ou RTNN).

TRAVYS prend position sur les justificatifs soumis afin de confirmer le respect des exigences d'infrastructure (attestation de compatibilité) et émet pour se faire des déclarations de non-opposition thématiques (UE/étude) :

- Déclarations de non-opposition provisoires (pour les courses d'essai)
- Déclarations de non-opposition définitives (pour les courses commerciales)

En outre, TRAVYS soutient les EF, propriétaires et constructeurs de véhicules intéressés pour tous les aspects relatifs à l'accès au réseau, c'est-à-dire de l'établissement d'un cahier des charges jusqu'au début effectif des courses sur le réseau ferroviaire TRAVYS. TRAVYS est à tout moment habilitée à participer aux courses d'essai réalisées par l'EF sur le réseau TRAVYS. TRAVYS contribue ainsi grandement à la sécurité de circulation des véhicules sur le réseau TRAVYS et à la prévention des dérangements d'exploitation.

3.4.2 Homologation du personnel

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

3.4.3 Transports exceptionnels

Les dispositions régissant les transports exceptionnels (TE) figurent au chiffre 2.4, tandis que le délai de commande de sillons est indiqué aux chiffres **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** Le demandeur fournit les données nécessaires 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.

3.4.4 Marchandises dangereuses

L'acheminement de wagons de marchandises dangereuses est interdit.

3.4.5 Courses de mesure et d'essai et autres convois spéciaux

Les véhicules de mesure, tels que les véhicules du trafic commercial équipés d'un système de surveillance embarqué (OBM) utilisés par des EF sur le réseau de TRAVYS, qui mesurent et enregistrent des données du parcours, ne peuvent circuler qu'après entente avec TRAVYS et après signature d'un accord de confidentialité (y c. indication de l'objet). Contact, voir liste d'adresses. L'usage et l'utilisation des données sont déterminés par les dispositions du chiffre 3.3. Sinon, les systèmes de mesure du parcours embarqués dans le véhicule doivent être déclenchés.

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 :

CJ : Porrentruy à CFF Infrastructure

ETB : Huttwil et Sumiswald-Grünen à BLS Netz

OeBB : Oensingen à CFF Infrastructure

ST : Sursee, Hinwil et Bauma à CFF Infrastructure

SZU : Zürich Wiedikon et Sihlbrugg à CFF Infrastructure

TMR : Martigny à CFF Infrastructure

TPF : Murten, Muntellier, Romont et Givisiez à CFF Infrastructure et Ins à BLS Netz

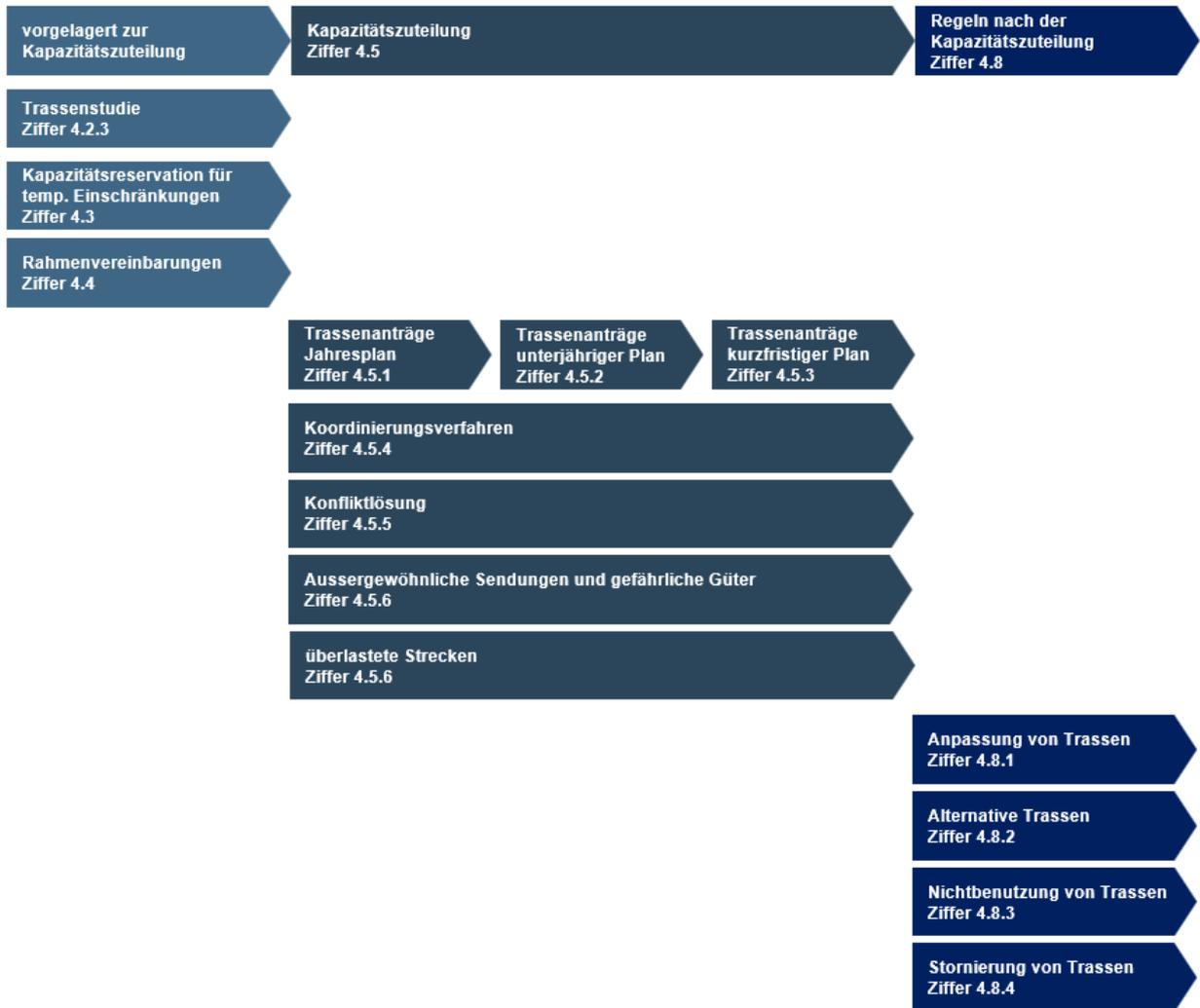
TransN : Travers à CFF Infrastructure

Travys : Chavornay et Le Pont à CFF Infrastructure

4.2 Déroulement général du processus

4.2.1 Aperçu

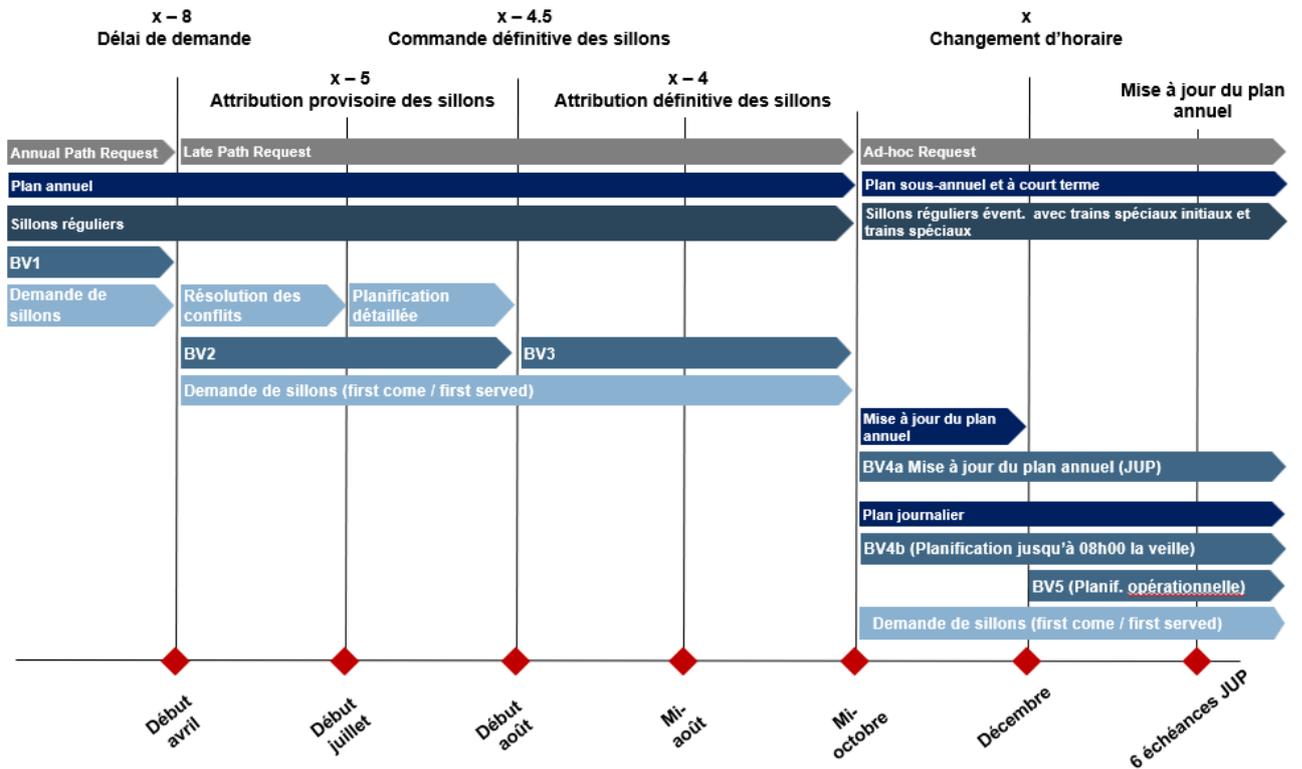
Les sillons peuvent être commandés dans le plan annuel ou dans le plan sous-annuel. L'illustration montre de manière schématiquement simplifiée les différentes phases de la commande de sillons, avec les chiffres correspondants de ce chapitre qui décrivent chaque phase.



4.2.2 Aperçu des procédures de commande suisses

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

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 éven. 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 long terme ne soit demandée par le commanditaire.

Les études de l'horizon à moyen et long terme, 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 études

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 études de sillons

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

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

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

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

Les modalités de gestion des annonces au format TSI TAF/TAP (TTT) sont en cours d'élaboration. L'introduction est planifiée par étapes.

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, 4m 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 derrenfort, 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 réglementations complémentaires doivent être disponibles au moment de la commande.
- Transports exceptionnels
Les dispositions relatives aux transports exceptionnels figurent au chiffre 3.4.3, les délais de commande au chiffre 4.5.3.4. Les conditions complémentaires sont décrites au chiffre 4.7.1.
- Trains spéciaux de voyageurs
Si des trains spéciaux de voyageurs sont commandés en lien avec une chaîne de voyage (p. ex. en cas de dédoublement d'un train/trains complémentaires, mesures en trafic ferroviaire (MiZ), grands événements, etc.), les trains d'apport et les trains attendant la correspondance, ainsi que les délais d'attente aux points d'arrêt doivent être indiqués dans la commande.

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

4.2.8.1 Prestations complémentaires, indications nécessaires

- Type de prestation/type de prestation complémentaire commandée

- 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
- Composition/formation (véhicule(s) moteur(s) thermique(s)/électrique(s), nombre de voitures, type, longueur en mètres)
- Complément en cas de commandes de garages de véhicules moteurs: lors de la commande de capacités de garage pour les véhicules de la manœuvre et les véhicules moteurs dans des points d'exploitation aux capacités limitées (Basel SBB RB, Basel SBB GB, Bellinzona, Bellinzona San Paolo, Brig, Chiasso Vg, Chiasso Sm, Pratteln et Spiez), il faut indiquer la voie souhaitée et le type de véhicule. Cela permet d'avoir une vue d'ensemble des commandes et de se préparer à une éventuelle résolution des conflits.

4.2.8.2 Prestations complémentaires, directives à prendre en compte

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

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

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

4.3 Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires

4.3.1 Principe de base

Les GI planifient les travaux d'entretien et d'extension lors de l'élaboration de l'horaire de réseau. La référence à cet égard est contenue dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR). 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.

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 convention-cadres
n/a	Vide	Vide

4.4.2 Situation actuelle

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

4.5 Attribution des capacités

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

4.5.1.1 Délais

L'attribution ordinaire des sillons s'effectue sur la base des délais de demande de sillons fixés par l'OFT 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 Pat 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 jours civils pour compléter ou corriger les indications insuffisantes, manquantes ou non autorisées. Si le demandeur ne complète ou ne corrige pas son dossier selon les exigences requises, le SAS ne donnera pas suite à la demande de sillons.

Les demandes de variantes, assorties de deux options de mise en oeuvre 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.

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 oeuvre 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.

Règles d'attribution des capacités sur les voies de débord

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

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

4.5.1.5 Attribution des capacités restantes

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

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

4.5.1.6 Commande et attribution définitives des sillons

Les sillons demandés (prestations de base) doivent être commandés de manière définitive au plus tard dans les délais indiqués à l'annexe 4.5 NWS.

Le SAS attribue les prestations de base et complémentaires de manière définitive aux délais figurant à l'annexe 4.5 NWS. 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 annuel (PC2 et PC3)

4.5.2.1 Délais

Cf. annexe 4.5 NWS.

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

Processus de Commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC2	Plan annuel après le délai de transmission des demandes	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier 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 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 sillons/commandes de sillons pour l'horaire sous-annuel et l'horaire à court terme (PC4a, PC4b et PC5)

4.5.3.1 Délais

PC4a: Cf. annexe 4.5 NWS

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

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

4.5.3.2 Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel 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 en cours sont placées après les sillons commandés et attribués dans le cadre du plan annuel et sont traitées dans l'ordre de réception (principe du « premier arrivé, premier servi »), indépendamment du genre de trafic.

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

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

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

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

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

4.5.3.4 Dispositions dérogatoires

Courses de mesure et d'essai et autres convois spéciaux

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

Transports exceptionnels avec mesures d'exploitation Infrastructure

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

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

4.5.4 Processus de coordination

4.5.4.1 Principes, interdiction de commandes abusives

Tout demandeur peut en principe définir son souhait de sillons librement et sans restriction. Il doit ainsi pouvoir acquérir à temps les sillons nécessaires à la mise en oeuvre 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 commanditaire ne respecte pas ou seulement en partie son obligation de collaboration et, partant, entrave ou bloque la procédure de coordination, il supporte les conséquences négatives en résultant. Celles-ci peuvent inclure le rejet partiel ou total de sa demande de sillons.

4.5.4.4 Prestations complémentaires

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

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

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

4.5.5 Résolution de conflits

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

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

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

L'attribution des sillons se base sur le PLUR (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 (4) jours ouvrables, sauf si les participants à la mise aux enchères s'accordent sur un autre délai.

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

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

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

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 commanditaire, le SAS lance une mise aux enchères. La prestation complémentaire est attribuée au demandeur ayant fait l'offre la plus élevée. Le gagnant paie au maximum 1000 francs de plus que la deuxième offre la plus élevée. La facturation est effectuée directement par le SAS au demandeur ayant remporté les enchères. Le prix de l'offre est également dû lorsque la prestation complémentaire attribuée dans le cadre de la mise aux enchères n'est pas utilisée ou qu'il y est renoncé ultérieurement.

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

Conflits concernant le temps d'arrêt du trafic marchandises

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

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

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

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

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

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

Résolution des conflits pour les garages de véhicules moteurs

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

Des conflits entre les commandes de capacité de garage pour véhicules moteurs surviennent lorsque plusieurs commandes existent pour une même voie à un point d'exploitation. Dans un premier temps,

les conflits sont coordonnés. À cet égard, les véhicules moteurs sont divisés en trois catégories à traiter de manière séquentielle :

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

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

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

4.6 Lignes surchargées

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

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

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

4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

4.7.1 Transports exceptionnels

Dans le cadre des procédures de commande PC1 à PC4a (horaire annuel et mise à jour de celui-ci JUP), les demandes de sillons pour les trains réguliers avec transports exceptionnels sans mesure d'exploitation Infrastructure sont traitées uniquement si un numéro d'assentiment TE valable est disponible, conformément au chiffre 3.4.3.

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

- par le biais d'une commande de sillons pour trains spéciaux et d'un plan d'acheminement ou
- pour les trains ayant déjà été disposés, uniquement via un plan d'acheminement

dans l'horaire sous-annuel conf. au chiffre 4.2.7 par écrit auprès du GI concerné.

Les délais de commande sont définis au chiffre 4.5.3.4.

4.7.2 Marchandises dangereuses

Les dispositions sur le transport de marchandises dangereuses figurent au chiffre 2.4.3.

4.8 Règles suite à l'attribution des sillons

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

Les indications fournies avec la demande et la commande de sillons (voir chiffre 4.2.7 ss) sont obligatoires. Toute modification apportée ultérieurement par le demandeur doit être transmise au moyen de l'outil de commande, sous forme d'une annulation et d'une nouvelle commande, à l'exception des

modifications n'ayant aucune conséquence sur la caractéristique du sillon et ne nécessitant donc ni annulation, ni nouvelle commande.

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

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

4.9.2 Composantes du processus

- Le processus TTR se compose des éléments suivants :

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

4.9.3 4.9.3 Introduction

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

4.9.3.1 Stratégie de capacité

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

4.9.3.2 Modèle de capacité

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

4.9.3.2.1 Annonce de besoins de capacité

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

4.9.3.3 Offre de capacité

Sous réserve

4.9.3.4 Études de sillons

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

4.9.4 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

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

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

5.2 Principes de facturation

L'encaissement des prestations de base et complémentaires pour les lignes à voie normale est effectué par SAS.

Pour la voie métrique, l'EF reçoit une facture avec un bulletin de versement, en principe, chaque mois en francs suisses (CHF).

5.3 Ensemble des prestations minimales et prix selon UE

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

5.4 Prestations complémentaires et prix selon UE

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

5.5 Prestations connexes et prix selon UE

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

5.6 Taxes, incitations et rabais

5.6.1 Taxe en cas de modification des sillons par le demandeur

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

5.6.2 Taxe en cas de modification des sillons par les GI

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

5.6.3 Taxe en cas de non-utilisation du sillon

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

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

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

5.6.5 Incitations et rabais

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

5.7 Tarification basée sur les prestations

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

5.8 Modification des tarifs et des taxes

Demeurent réservés 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 des GI.

6.2 Prescriptions/directives

6.2.1 Prescriptions de circulation des trains

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 circulation des trains (PCT).

6.2.2 Dispositions d'exécution

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.

6.2.3 Prescriptions déterminantes pour l'accès au réseau

Les principales dispositions de CFF Infrastructure sont les suivantes :

- Dispositions d'exécution des Prescriptions de circulation – DE PCT Infrastructure
- Dispositions d'exécution PCT - Prescriptions locales pour la circulation des trains et les mouvements de manœuvre
- Tableaux des parcours RADN

Toutes les prescriptions déterminantes pour l'accès au réseau TRAVYS peuvent être consultées sur Internet au format PDF et en partie sur le site travys.ch. L'envoi de prescriptions au format papier est payant.

Les personnes de contact des GI indiquées au chiffre 1.6 se tiennent à votre disposition en cas de questions.

6.3 Conduite de l'exploitation

6.3.1 Principes

Sur la base du ch. 2.1.5 des PCT (R 300.1), le département Gestion du Trafic de TRAVYS édicte des prescriptions complémentaires aux PCT et leurs dispositions d'exécution. Elles contiennent, en référence aux secteurs d'activité, les mesures organisationnelles permettant d'assurer un déroulement fiable du trafic ferroviaire aussi bien en situation normale que perturbée.

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

L'article 14 de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire prévoit ce qui suit :

« En cas de perturbations de l'exploitation, le gestionnaire de l'infrastructure est habilité à donner des instructions aux utilisateurs du réseau. Ces derniers et le gestionnaire de l'infrastructure 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 ».

6.4 Systèmes d'information et de surveillance des trains

Chiffre non applicable

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 États membres de l'UE.

7.2 Aperçu des installations de service

Chiffre non applicable

7.3 Installations de service du gestionnaire de l'infrastructure

7.3.1 Dispositions transversales

Chiffre non applicable

7.3.2 Gares avec service voyageurs

7.3.2.1 Informations générales

Chiffre non applicable

7.3.2.2 Services

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.

7.3.2.3 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

Les dispositions du catalogue des prestations de base s'appliquent. Un supplément pour arrêt est prélevé sur les lignes à trafic mixte.

Si le stationnement est supérieur à 2 heures, la location de la voie constitue une prestation complémentaire, selon le catalogue des prestations de TRAVYS.

7.3.2.5 Conditions d'accès

Les conditions d'accès sont déterminées par les dispositions des chiffres 3.2 et 3.3.

7.3.2.6 Attribution des capacités

La répartition des capacités des gares voyageurs s'effectue via la commande et l'affectation de la prestation de base, conf. au chiffre 4.2.7.

7.3.3 Installations de transbordement de marchandises

7.3.3.1 Informations générales

Conformément à l'interprétation de RailNetEurope, les installations de transbordement de marchandises recouvrent les éléments suivants :

- Terminaux du trafic combiné
- Terminaux ferroviaires multifonctionnels (p. ex. gares marchandises)
- Voies de chargement publiques (p. ex. installations de transbordement)
- Embranchements particuliers (voies de raccordement)

TRAVYS dispose d'installations de transbordement.

7.3.3.2 Services

L'utilisation des installations de transbordement des marchandises des GI est régie par les dispositions relatives aux prestations complémentaires, conf. à l'OARF.

7.3.3.3 Description

Des informations sur l'offre de prestations des installations de transbordement des marchandises (aménagement, horaires d'ouverture, etc.) peuvent être demandées auprès des personnes de contact des GI, conf. au chiffre 1.6.

7.3.3.4 Prix

Les dispositions du catalogue des prestations complémentaires s'appliquent.

7.3.3.5 Conditions d'accès

Les conditions d'accès sont déterminées par les dispositions des chiffres 3.2 et 3.3.

L'achat de prestations dans des installations de transbordement doit être également conditionné au respect des règlements intérieurs et d'utilisation locaux.

7.3.3.6 Attribution des capacités

La répartition des capacités s'effectue via la commande et l'affectation de la prestation complémentaire, conf. au chiffre 4.2.8.

7.3.4 Gares marchandises et de formation des trains

Chiffre non applicable

7.3.4.1 Informations générales

Chiffre non applicable

7.3.4.2 Prestations

Chiffre non applicable

7.3.4.3 Description

Chiffre non applicable

7.3.4.4 Prix

Chiffre non applicable

7.3.4.5 Conditions d'accès

Chiffre non applicable

7.3.4.6 Attribution des capacités

Chiffre non applicable

7.3.5 Installations de garage

7.3.5.1 Informations générales

Selon catalogue des prestations de TRAVYS :

<https://www.travys.ch/offres-services/acces-au-reseau-ferre/>

7.3.5.2 Prestations

L'utilisation des voies dans des installations de garage des GI est régie par les dispositions relatives aux prestations complémentaires, conf. à l'OARF.

7.3.5.3 Description

Des informations sur l'offre de prestations des installations de garage les plus demandées (longueurs des voies, électrification, etc.) peuvent être demandées auprès des personnes de contact des GI, conf. au chiffre 1.6.

7.3.5.4 Prix

Les prix sont déterminés par les dispositions du catalogue des prestations.

7.3.5.5 Conditions d'accès

Les conditions d'accès sont déterminées par les dispositions des chiffres 3.2 et 3.3.

7.3.5.6 Attribution des capacités

La répartition des capacités s'effectue via la commande et l'affectation de la prestation complémentaire, conf. au chiffre 4.2.8.

7.3.6 Installations de maintenance et de réparation

7.3.6.1 Informations générales

TRAVYS n'exploite pas d'installations propres de maintenance et de réparation pour les véhicules sur rails.

7.3.6.2 Prestations

Chiffre non applicable

7.3.6.3 Description

Chiffre non applicable

7.3.6.4 Prix

Chiffre non applicable

7.3.6.5 Conditions d'accès

Chiffre non applicable

7.3.6.6 Attribution des capacités

Chiffre non applicable

7.3.7 Autres équipements techniques

7.3.7.1 Informations générales

Conformément au chiffre 7.3.5, certaines voies de garage disposent d'équipements, d'approvisionnement en air. L'emplacement exact de ces équipements peut être indiqué par l'interlocuteur compétent.

7.3.7.2 Prestations

L'utilisation d'équipements de la technique industrielle dans des voies de garage des GI est régie par les dispositions relatives aux prestations complémentaires, conf. à l'OARF.

7.3.7.3 Description

Les prestations des autres équipements de la technique industrielle peuvent être communiquées par la personne de contact du GI, conf. au chiffre 1.6.

7.3.7.4 Prix

Les dispositions du catalogue des prestations complémentaires s'appliquent.

7.3.7.5 Conditions d'accès

Les conditions d'accès sont déterminées par les dispositions des chiffres 3.2 et 3.3.

7.3.7.6 Attribution des capacités

Conformément au chiffre 7.3.5, la répartition des capacités des équipements s'effectue via la commande et l'affectation de la prestation complémentaire, conf. au chiffre 4.2.8.

7.3.8 Installations dans des ports maritimes et fluviaux

Chiffre non applicable

7.3.9 Installations de secours, installations ferroviaires pour les services d'urgence

7.3.9.1 Informations générales

TRAVYS ne dispose pas de ses propres services de secours. En cas de nécessité, il peut être fait appel, par le GI, aux services de secours CFF (Train d'extinction et de sauvetage et wagon de secours) selon les accords en vigueur.

7.3.9.2 Prestations

Dans le cadre de la prestation de base, le GI propose en cas de dérangements (aux véhicules) une assistance pour l'évacuation de la pleine voie jusqu'au point d'exploitation le plus proche adapté, conformément au chiffre 7.3.9.1. Les prestations supplémentaires sont considérées comme des prestations de service au sens de l'OARF, cf. également le chiffre 5.5.

7.3.9.3 Description

Des informations sur l'offre de prestations des services d'intervention peuvent être demandées auprès des services de contact indiqués.

7.3.9.4 Prix

Les prix des prestations d'intervention sont déterminés par les dispositions de l'exploitant.

7.3.9.5 Conditions d'accès

Les conditions d'accès relatives aux lignes des GI sont déterminées par les dispositions des chiffres 3.2 et 3.3.

Si les prestations sont réalisées sur d'autres infrastructures (p. ex. voies de raccordement), les dispositions locales s'appliquent.

7.3.9.6 Attribution des capacités

La répartition des capacités dans le cadre de la prestation de base est réalisée par le GI, sur la base de l'art. 14 OARF (droit de donner des instructions).

7.3.10 Dépôts de combustibles ou de carburants

Chiffre non applicable

