



## **Network Statement 2024**

# **Conditions d'accès et d'utilisation du réseau des TMR durant l'horaire 2024**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INFORMATIONS GÉNÉRALES .....</b>	<b>6</b>
1.1 Introduction.....	6
1.2 Objectifs .....	6
1.3 Cadre légal.....	6
1.3.1 Aperçu des principaux actes législatifs et accords internationaux et de la législation européenne (aide à l'interprétation) .....	7
1.3.2 Législation nationale (extrait) .....	7
1.4 Remarques d'ordre.....	8
1.4.1 Remarques générales .....	8
1.4.2 Responsabilité .....	8
1.4.3 Réclamations / procédures de recours .....	8
1.5 Structure du Network Statement .....	9
1.6 Validité et actualisation.....	9
1.6.1 Durée de validité .....	9
1.6.2 Actualisations .....	9
1.7 Publication.....	10
1.8 Adresse.....	10
<b>2. CONDITIONS D'ACCES.....</b>	<b>11</b>
2.1 Introduction.....	11
2.2 Conditions d'accès générales .....	11
2.2.1 Conditions pour une demande de sillon .....	12
2.2.2 Autorisation d'accès.....	12
2.2.3 Autorisation d'accès au réseau .....	12
2.2.4 Certificat de sécurité .....	12
2.2.5 Capacité financière (assurance).....	12
2.3 Types de convention .....	14
2.3.1 Convention sur l'accès au réseau.....	14
2.3.2 Code débiteur.....	14
2.3.3 Conventions avec des commanditaires tiers de sillons.....	14
2.3.4 Conventions-cadres / Framework agreements .....	15
2.4 Règlements.....	15
2.4.1 Prescriptions de circulation des trains .....	15
2.4.2 Disposition d'exécution, prescriptions d'exploitation et recommandations...	15
2.4.3 Prescriptions déterminantes pour l'accès au réseau .....	15
2.5 Transports exceptionnels / transports lourds .....	15



2.6	Marchandises dangereuses .....	15
2.7	Homologation des véhicules et exigences techniques .....	15
2.7.1	Champ d'application.....	15
2.7.2	Service d'homologation.....	15
2.7.3	Soutien .....	15
2.7.4	Système de contrôle de la marche des trains.....	16
2.7.5	Interaction rail / roue .....	18
2.7.6	Interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure.....	18
2.7.7	Interaction pantographe / ligne de contact.....	18
2.7.8	Lubrification des boudins de roue.....	19
2.7.9	Exigences électriques relatives aux véhicules moteurs.....	19
2.7.10	Installations de communication.....	20
2.7.11	Freinage .....	20
2.7.12	Sablage (amélioration de l'adhérence) .....	21
2.7.13	Aérodynamique.....	21
2.7.14	Interventions (remorquage / enraillement des trains).....	21
2.7.15	Mesure de l'énergie .....	21
2.7.16	Utilisation des véhicules de mesure par les EF .....	21
2.8	Homologation du personnel .....	23
2.9	Transmission des données.....	23
2.10	Véhicules de service.....	23
<b>3.</b>	<b>INFRASTRUCTURE.....</b>	<b>25</b>
3.1	Introduction.....	25
3.1.1	Processus de changement d'affectation déterminant pour la sécurité .....	25
3.1.2	Utilisation exceptionnelle de l'infrastructure .....	26
3.2	Caractéristiques du réseau ferroviaire .....	26
3.2.1	Frontières .....	26
3.2.2	Réseau raccordé .....	26
3.3	Description du réseau .....	26
3.3.1	Description géographique.....	26
3.3.2	Données techniques.....	27
3.3.3	Système de signaux et communication sur les tronçons .....	28
3.4	Restrictions de circulation .....	30
3.4.1	Infrastructures particulières .....	30
3.4.2	Restrictions pour les ponts.....	30
3.5	Disponibilité de l'infrastructure.....	30



3.5.1	Heures d'ouverture des lignes .....	30
3.5.2	Restrictions des capacités.....	30
3.6	Installations de service.....	30
3.6.1	Gares voyageurs.....	30
3.6.2	Autres installations de service et installations de services tiers .....	31
<b>4.</b>	<b>REPARTITION DES CAPACITES.....</b>	<b>31</b>
4.1	Introduction.....	31
4.1.1	Objet des dispositions .....	31
4.1.2	Bases légales .....	31
4.1.3	Conditions à réunir pour la commande de sillons .....	31
4.1.4	Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons .....	32
4.2	Description du processus .....	32
4.2.1	Demandes / commandes de sillons .....	32
4.2.2	Indications nécessaires pour la commande de sillons .....	34
4.2.3	Modifications de demandes et de commandes de sillons.....	34
4.3	Délais.....	35
4.3.1	Horaire annuel .....	35
4.3.2	Horaire sous-annuel .....	35
4.4	Processus d'attribution des sillons .....	35
4.4.1	Conflit de sillons .....	35
4.4.2	Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons .....	36
4.5	Attribution des sillons en cas de restrictions temporaires de capacités .....	36
4.6	Renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement .....	36
4.7	Transports exceptionnels.....	37
4.8	Mesures spéciales lors de perturbations .....	37
<b>5.</b>	<b>PRESTATIONS.....</b>	<b>38</b>
5.1	Introduction.....	38
5.2	Prestations de base (selon l'OARF) .....	38
5.3	Accès aux gares voyageurs .....	38
5.4	Prestations complémentaires.....	39
5.4.1	Alimentation en électricité .....	39
5.4.2	Approvisionnement en eau.....	39
5.5	Prestations de service.....	39
<b>6.</b>	<b>REDEVANCES .....</b>	<b>40</b>
6.1	Principes de redevances .....	40
6.1.1	Prestations de base (selon l'OARF) .....	41



6.1.2	Prestations complémentaires (selon l'OARF) .....	41
6.1.3	Prestations de service (selon l'OARF) .....	41
6.2	Système de décompte .....	41
6.3	Prix.....	41
6.4	Redevances d'annulation .....	42
6.5	Application des valeurs par défaut .....	42
6.6	Modification des tarifs et des taxes .....	42
<b>7.</b>	<b>LISTE DES ABREVIATIONS ET GLOSSAIRE.....</b>	<b>43</b>
7.1	Liste des abréviations.....	43
7.2	Glossaire .....	45



# 1. Informations générales

## 1.1 Introduction

Le présent Network Statement (NWS) est publié par les Transports de Martigny et Régions SA pour leur propre réseau à voie normale, ci-après le réseau des TMR.

L'attribution des sillons est assurée par les TMR et est décrite dans le chapitre 4.

## 1.2 Objectifs

Le NWS contient les conditions d'accès et d'utilisation du réseau (conformément à l'art. 10 al 1 lettre d de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire [OARF] et à la directive européenne 2012/34<sup>1</sup>) 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 des TMR. Dans le présent document, le terme « demandeur » est dès lors utilisé lorsqu'il est question à la fois des EF et des destiers.

## 1.3 Cadre légal

Le présent Network Statement est conforme aux conditions-cadres légales en vigueur conformément à la réforme des chemins de fer 2.2. 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<sup>2</sup>. 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](http://www.admin.ch).

Le 28 septembre 2018, le Parlement a adopté la loi fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF). Elle devrait entrer en vigueur le 1er juillet 2020 et le 1er janvier 2021. L'OIF prévoit notamment la création d'un service d'allocation des sillons (TVS) indépendant public-privé qui effectuera les tâches actuelles de sillon.ch. Le TVS reprendra également à son compte des tâches incombant jusqu'ici aux GI. Les compétences modifiées et les nouveaux processus engendreront également des modifications au sein du présent NWS. Par conséquent, le TVS et les GI publieront un NWS adapté aux nouvelles conditions-cadres juridiques au cours du second semestre 2020.

Les principales normes internationales et nationales sont énumérées ci-après :

- La Suisse n'a pas transposé dans son droit la directive européenne 2016/2370 (modifiant la directive 2012/34/UE), dont l'application n'est pas obligatoire pour le réseau ferroviaire des TMR situé sur le sol suisse. Son utilisation comme aide à l'interprétation des contenus non transposés dans le droit national n'est toutefois pas exclue.
- Version conf. à l'article 1 de la décision no 2/2016 du comité mixte des transports terrestres Communauté/Suisse du 10 juin 2016.

### 1.3.1 Aperçu des principaux actes législatifs et accords internationaux et de la législation européenne (aide à l'interprétation)

Numéro	Désignation
<a href="#">Directive 2004/49/CE</a>	Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire).
<a href="#">Directive 2008/57/CE</a>	Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte).
<a href="#">Règlement d'exécution (UE) 2015/1136</a>	Règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.
<a href="#">Règlement d'exécution (UE) 2017/2177</a>	Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.
<a href="#">Règlement 913/2010/UE</a>	Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.
<a href="#">Directive 2012/34/UE</a>	Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.
<a href="#">Directive 2016/2370/UE</a>	Directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.
<a href="#">Directive 2016/797/UE</a>	Directive 2016/797/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.
<a href="#">Directive 2016/798/UE</a>	Directive 2016/798/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.
<a href="#">RS 0.742.403.1 - COTIF</a>	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).
<a href="#">RS 0.742.403.1 - Annexe E - CUJ</a>	Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international (CUJ - appendice E à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires) [COTIF ; RS, 0.742.403.1].

### 1.3.2 Législation nationale (extrait)

Numéro	Abréviation	Désignation
<a href="#">RS 0.740.72</a>	LVA	Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (avec annexes et acte final).
<a href="#">RS 742.101</a>	LCdF	Loi sur les chemins de fer.
<a href="#">RS 742.122</a>	OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.
<a href="#">RS 742.122.4</a>	OARF-OFT	Ordonnance de l'OFT relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.
<a href="#">RS 742.101.4</a>	-	Règlement interne de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer.
<a href="#">RS 742.141.1</a>	OCF	Ordonnance sur les chemins de fer. L'annexe 7 de l'OCF cite les spécifications techniques d'interopérabilité STI applicables en Suisse. Les exceptions de la réglementation nationale aux STI sont déterminées par l'OFT dans les règles techniques nationales notifiées <b>RTNN</b> .
<a href="#">RS 742.141.11</a>	DE-OCF	Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer.
<a href="#">RS 742.144</a>	LBCF	Loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer.
<a href="#">RS 742.144.1</a>	OBCF	Ordonnance sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer.
<a href="#">RS 742.173.001</a>	FDV	Prescriptions suisses de circulation des trains (R 300.1-15).
<a href="#">RS 742.412</a>	RSD	Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.
<a href="#">RS 742.41</a>	LTM	Loi sur le transport de marchandises.
<a href="#">RS 742.411</a>	OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises.
<a href="#">RS 745.11</a>	OTV	Ordonnance sur le transport de voyageurs.
<a href="#">RS 745.13</a>	OH	Ordonnance sur les horaires.
<a href="#">RS 745.1</a>	LTV	Loi sur le transport de voyageurs.
<a href="#">RS 151.3</a>	LHand	Loi sur l'égalité pour les handicapés.
<a href="#">RS 151.31</a>	OHand	Ordonnance sur l'égalité pour les handicapés.

## 1.4 Remarques d'ordre

### 1.4.1 Remarques générales

En vertu de l'art. 10 al 1 lettre d de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire(OARF), le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de publier les conditions fondamentales de l'accès au

Art. 10 Obligations du gestionnaire de l'infrastructure

<sup>1</sup> Il est admis que le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès non discriminatoire à son réseau

- a. si, lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix pour son propre usage, il s'impose les mêmes règles que celles qui sont applicables aux tiers ;
- b. si, dans des conditions équivalentes, les tiers sont traités de la même manière lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix ;
- c. 8 s'il n'impose aucune condition technique qui ne soit pas prévue dans une loi ou une ordonnance ;
- d. 9 s'il publie les conditions fondamentales de l'accès au réseau, dans la mesure où elles ne sont pas mentionnées dans la présente ordonnance, ainsi que les caractéristiques techniques essentielles de la ligne telles que le profil (déclivité), les rayons des courbes, la longueur des voies d'évitement et des quais, la classe de la ligne et l'équipement de sécurité ;
- e. 10 s'il propose des prestations complémentaires (art. 22), dans la mesure où l'infrastructure existante et le personnel disponible le permettent.

<sup>2</sup> L'OFT prescrit la manière dont les documents doivent être publiés.

réseau.

Par souci d'harmonisation de leur publication, TMR s'appuie sur la structure du Network Statement établi dans l'Union européenne conformément à l'art. 27 de la directive européenne 2012/34. De plus amples informations sur la structure sont fournies au chiffre 1.5.

Copyright : © TMR 2020. Tous droits réservés. Réimpression et reproduction à des fins commerciales interdites sans l'accord de l'auteur.

### 1.4.2 Responsabilité

Les dispositions sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire publiées dans le présent NWS s'appliquent sous réserve de modification de la législation et des directives en vigueur. Les exigences introduites dans le cadre d'une révision des lois et ordonnances suisses après publication du NWS seront impérativement respectées. TMR n'est pas responsable des conséquences résultant du non-respect de directives ou décrets modifiés.

Les TMR s'attachent à garantir l'exactitude des informations figurant dans le présent NWS et ne peuvent être tenus responsables des dommages directs ou indirects pouvant résulter de lacunes manifestes 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.

### 1.4.3 Réclamations / procédures de recours

#### 1.4.3.1 TMR

Pour toute réclamation relative au contenu du présent NWS, veuillez vous adresser à l'interlocuteur mentionné au chiffre 1.8.

## 1.4.3.2 Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer CACF

Les litiges relatifs à la garantie de l'accès au réseau et à ses conditions peuvent être portés devant la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer CACF (art. 29 ATT, art. 40a bis LCdF, art. 25 OARF).

Art. 40a bis Tâches

<sup>1</sup> La CACF statue sur les litiges qui concernent :

- a. l'octroi de l'accès au réseau ;
- b. les conventions d'accès au réseau ;
- c. le calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ;
- d. l'accès aux installations de transbordement dédiées au transport combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération.

<sup>2</sup> Elle peut lancer des enquêtes d'office lorsqu'elle soupçonne que l'accès au réseau est empêché ou qu'il est octroyé de manière discriminatoire.

<sup>3</sup> Elle statue par décision sur les mesures à prendre.

<sup>4</sup> Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ayant accès au réseau ainsi que les tiers participant à l'accès au réseau sont tenus de fournir à la CACF tous les renseignements nécessaires à ses vérifications et de lui présenter les documents requis. Le droit de refuser de fournir des renseignements est régi par l'art. 16 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative.

<sup>5</sup> Lorsque la CACF doit apprécier des questions de principe relevant de la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels, elle consulte la commission de la concurrence. Elle mentionne l'avis de celle-ci dans sa décision.

Conformément à l'art. 33 al. f de la LTAF (loi sur le Tribunal administratif fédéral), les décisions de la CACF peuvent être portées devant le tribunal administratif fédéral de Saint-Gall.

## 1.5 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. Elle peut être consultée à l'adresse [www.rne.eu/network-statements/](http://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 porte sur les conditions d'accès et d'utilisation du réseau.
- Le chapitre 3 décrit les caractéristiques du réseau ferroviaire ainsi que les restrictions de capacité.
- Le chapitre 4 présente la procédure d'attribution des capacités par sillon.ch.
- Le chapitre 5 décrit les prestations du gestionnaire de l'infrastructure.
- Le chapitre 6 fournit des informations sur le système tarifaire et les redevances.

## 1.6 Validité et actualisation

### 1.6.1 Durée de validité

Le présent NWS est valable pour la commande et la réalisation de transports pendant la période d'horaire 2021 du 13 décembre 2020 au 11 décembre 2021.

### 1.6.2 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.



## **1.7 Publication**

Le NWS est publié gratuitement sur Internet en français. La commande de prescriptions et de documents complémentaires des TMR est soumise à paiement.

## **1.8 Adresse**

Pour toute question d'ordre général sur le NWS, veuillez vous adresser à :

TMR  
Responsable d'exploitation ferroviaire  
Avenue de la Gare 66  
1920 Martigny  
Suisse  
Téléphone : +41 (0)27 721 68 40  
info@tmrsa.ch

## 2. Conditions d'accès

### 2.1 Introduction

Le chapitre du NWS définit les conditions à respecter pour accéder au réseau ferroviaire des TMR.

### 2.2 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.

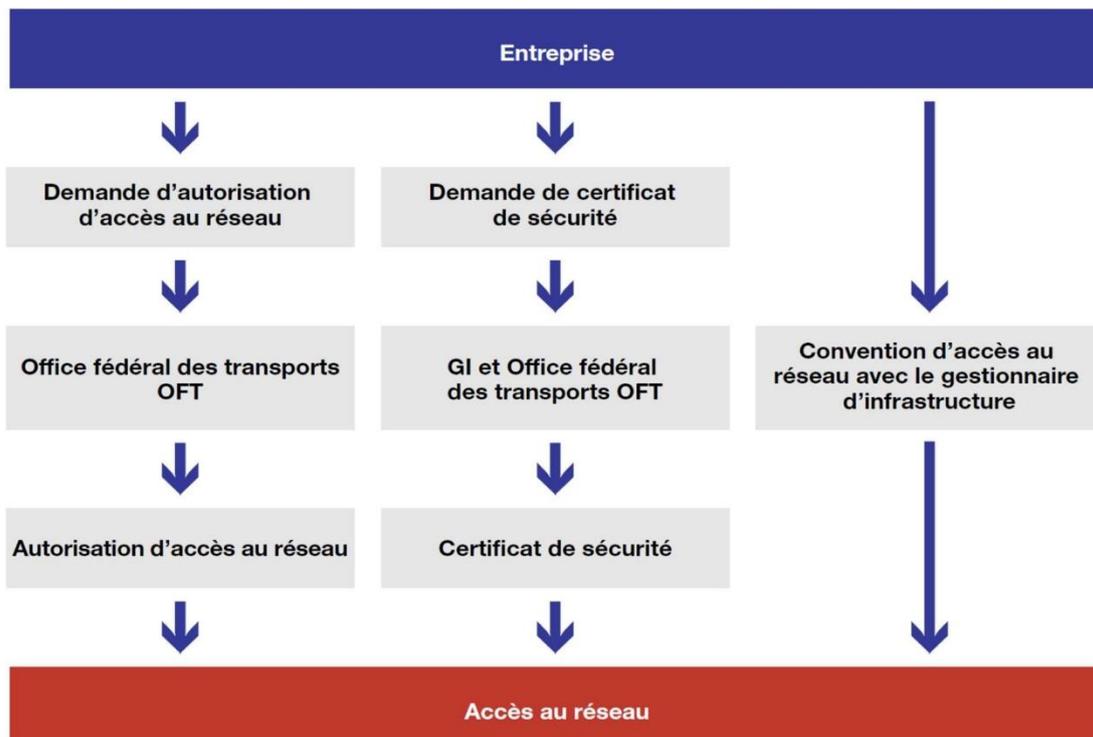
Pour pouvoir circuler sur le réseau ferroviaire des TMR, les EF suisses doivent disposer d'une autorisation d'accès au réseau, d'un certificat de sécurité et d'une convention sur l'accès au réseau conclue avec le GI.

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

L'examen de la compatibilité technique des véhicules avec les lignes à parcourir in-combe à l'EF. La procédure à suivre est décrite dans le OneStopShop des CFF.

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

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



## 2.2.1 Conditions pour une demande de sillon

Les conditions pour une demande de sillon sont décrites au chapitre 4.

## 2.2.2 Autorisation d'accès

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

## 2.2.3 Autorisation d'accès au réseau

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.

## 2.2.4 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 in-combe à l'EF. La procédure à suivre est décrite dans le OneStopShop des CFF.

Art. 8e Octroi et renouvellement du certificat de sécurité

<sup>1</sup> L'OFT est compétent pour l'octroi du certificat de sécurité.

<sup>2</sup> Le certificat de sécurité comprend l'agrément du système de sécurité de l'entreprise de transport ferroviaire et celui des mesures que cette dernière a prises pour garantir la sécurité de l'exploitation de ses lignes. L'entreprise doit notamment prouver que :

- a. ses employés ont les qualifications nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation ;
- b. le matériel roulant répond aux exigences d'une exploitation sûre.

<sup>3</sup> Le certificat de sécurité est octroyé pour cinq ans au maximum. Il peut être renouvelé.

<sup>4</sup> Si la reconnaissance réciproque est convenue avec d'autres Etats, les certificats de sécurité octroyés par ces derniers sont également valables en Suisse.

## 2.2.5 Capacité financière (assurance)

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

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 tout 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.

suit :



**TMR SA – Mobilité**

Avenue de la Gare 66 | CP 727 | 1920 Martigny | 027 721 68 40 | [info@tmrsa.ch](mailto:info@tmrsa.ch) | [tmrsa.ch](http://tmrsa.ch)

## 2.3 Types de convention

Les « Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (CG-GI) » font partie intégrante de la convention sur l'accès au réseau. Les dispositions de [sillon.ch](http://sillon.ch) au chapitre 4 s'appliquent à la répartition des capacités.

### 2.3.1 Convention sur l'accès au réseau

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

Si toutes les conditions énoncées au chiffre 2.2 sont remplies, une convention sur l'accès au réseau peut être conclue. Dans la mesure où l'OFT n'a pas délivré à temps les autorisations demandées, la convention sur l'accès au réseau est conclue sous réserve de présentation ultérieure desdites autorisations. Cette convention arrête les principales dispositions relatives à la collaboration entre le GI et l'entreprise ferroviaire. Elle est rédigée dans une langue officielle de la Suisse ou en anglais et établie en deux exemplaires. Elle comprendra au moins :

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

La conclusion d'une convention sur l'accès au réseau n'engage pas l'EF à commander des sillons. Un modèle de convention sur l'accès au réseau est disponible sur le [OneStopShop des CFF](#). Le service d'attribution des sillons [sillon.ch](http://sillon.ch) reçoit une copie de la convention sur l'accès au réseau conclue.

### 2.3.2 Code débiteur

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

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

Le code débiteur attribué doit être appliqué à toute commande de sillons.

Un sillon (numéro de train) ne peut être commandé pour la ligne complète qu'au moyen d'un seul et unique code débiteur.

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

### 2.3.3 Conventions avec des commanditaires tiers de sillons

[Art. 9a al 4 LCdF](#) :

<sup>4</sup> Toute entreprise qui souhaite effectuer un transport peut demander l'accès au réseau pour un itinéraire défini dans le temps et l'espace (sillon). Au plus tard un mois avant la mise en service, elle présente une autorisation d'accès au réseau ou mandate une entreprise de transport ferroviaire pour effectuer le transport. L'entreprise qui effectue le transport doit présenter le certificat de sécurité au plus tard au début des courses.

Des informations relatives aux conventions avec des commanditaires tiers de sillons sont disponibles sur [www.sillon.ch](http://www.sillon.ch).



#### **2.3.4 Conventions-cadres / Framework agreements**

Conformément à l'[art. 12b OARF](#), le demandeur et le GI peuvent conclure des conventions-cadres.

### **2.4 Règlements**

#### **2.4.1 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](http://oft.admin.ch) – Droit – Prescriptions de circulation des trains (PCT).

#### **2.4.2 Disposition d'exécution, prescriptions d'exploitation et recommandations**

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.

#### **2.4.3 Prescriptions déterminantes pour l'accès au réseau**

Les prescriptions pertinentes pour l'accès au réseau peuvent être consultées [en ligne](#). L'envoi des prescriptions en format papier est payant. Les données de contact figurent au chapitre 1.8.

### **2.5 Transports exceptionnels / transports lourds**

Les transports exceptionnels ou lourds ne sont autorisés à circuler qu'avec l'accord du Chef d'exploitation du TMR.

### **2.6 Marchandises dangereuses**

L'acheminement de wagons de marchandises dangereuses est interdit.

### **2.7 Homologation des véhicules et exigences techniques**

#### **2.7.1 Champ d'application**

Les exigences techniques présentées dans le présent chiffre s'appliquent à l'ensemble du réseau TMR.

#### **2.7.2 Service d'homologation**

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

#### **2.7.3 Soutien**

Le contrôle des conditions techniques de l'accès au réseau par TMR fait intégralement partie du processus d'homologation de l'OFT. Ce contrôle préalable à l'accès au réseau des TMR est obligatoire.



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. 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). TMR 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, TMR au réseau 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 des TMR. TMR est à tout moment habilitée à participer aux courses d'essai réalisées par l'EF sur le réseau de TMR. TMR contribue ainsi grandement à la sécurité de circulation des véhicules sur le réseau des TMR et à la prévention des dérangements d'exploitation.

Les exigences techniques et opérationnelles suivantes doivent être respectées :

## **2.7.4 Système de contrôle de la marche des trains**

### **2.7.4.1 Equipement minimal en circulation avec signalisation extérieure**

Les véhicules souhaitant emprunter le réseau de TMR doivent au minimum être équipés du système ETM-S (système SIGNALUM) ou ETM-M (systèmes SIGNALUM et ZUB). Chaque véhicule faisant l'objet d'une demande d'homologation de série ou d'une autorisation d'exploitation (première homologation) doit être équipé ou du moins préparé en vue de l'installation ultérieure du système de contrôle des trains ETCS, conformément à la norme Baseline 3.

Les systèmes requis pour l'exploitation avec signalisation extérieure doivent disposer au moins des versions logicielles suivantes :

ETM-M : version 01.00

ETM-S : version 01.00

ZUB 262 ct (variante DAZ) : version 14 \*

ZUB 262 ct (variante MVB) : version 14 \*

ZUB 262 (variante light) : version 15

ETCS Baseline 3 : BL 3.4.0

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

### **2.7.4.2 Courses sans système de contrôle de la marche des trains suffisant**

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

La procédure d'octroi d'une dérogation prévoit une consultation du GI. Le délai de traitement auprès du GI est de dix jours ouvrables.



### **2.7.4.3 Gestion intégrale des systèmes**

Le GI définit les données nécessaires à la gestion intégrale des systèmes de contrôle de la marche des trains, conformément aux DE-OCF. Sur demande, l'EF met les données (p. ex. journaux des unités embarquées) à la disposition du GI en temps voulu et gracieusement (dans un délai maximum de sept jours). Le GI traite les données en toute confidentialité.

## 2.7.5 Interaction rail / roue

Les conditions-cadres et les valeurs limites des DE-OCF s'appliquent à titre de bases pour évaluer l'interaction rail/roue. Dans le respect de la législation et spécialités suisse, les essais techniques et l'évaluation doivent être réalisés conformément à la norme EN 14363 (Essais en vue de l'homologation du comportement dynamique des véhicules ferroviaires – Sécurité, fatigue de la voie et qualité de marche/CEN). À cet égard, les véhicules doivent être contrôlés selon la norme en vigueur dans leur position habituelle au sein du convoi et avec un état de graissage des tampons et des attelages correspondant à l'exploitation ordinaire.

Directives et critères d'évaluation :

- Respect des conditions-cadres et des valeurs limites conformément aux DE-OCF
- Normes reconnues à l'échelle internationale (p. ex. EN 14363, EN 15663, UIC 518, UIC 645)
- Le réseau ferroviaire suisse avec ses nombreux rayons de courbes très serrés ( $250 \text{ m} \leq R < 400$ ) (plage d'essai 4 selon la norme EN 14363 et la fiche UIC 518)
- Les lignes spécifiques présentant une très forte densité de courbes extrêmement serrées ( $R < 250 \text{ m}$ ) conformément au règlement I-50127 (plage d'essai 5, non couverte par EN 14363 et UIC 518)
- Le franchissement sûr d'aiguilles affichant un rayon serré en matière de sécurité de circulation, de fatigue de la voie et de garantie de recouvrement minimal des tampons conformément au règlement I-50007
- Le rayon minimal techniquement franchissable (rayon de la courbe) conformément au règlement I-50007
- Catégories de lignes (interface entre la charge maximale des véhicules et l'infrastructure), conformément à la directive I-50064

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

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

## 2.7.7 Interaction pantographe / ligne de contact

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

Directives et critères d'évaluation :

- Respect des conditions-cadres et des valeurs limites conformément aux DE-OCF
- Respect des forces selon la norme EN 50367
- Respect des soulèvements du fil de contact selon la norme EN 50119
- Respect des exigences liées aux pantographes selon la norme EN 50206
- Exigences d'infrastructure liées à l'interaction pantographe/ligne de contact conformément au règlement I-50088
- Justificatif de profil pour pantographe (cf. également chiffre 3.3.2.1)
- Cornes d'archet optimisées

## 2.7.8 Lubrification des boudins de roue

L'exigence de lubrification des boudins de roue est imposée au matériel roulant sur le réseau ferroviaire des TMR. Les exigences détaillées en matière de lubrifiant (notamment impact sur l'environnement), de quantité et d'intervalle d'application sont conformes à la réglementation RTE 49410 de l'UTP.

## 2.7.9 Exigences électriques relatives aux véhicules moteurs

Afin de garantir une interaction sûre et fiable des véhicules moteurs avec les installations et systèmes de l'infrastructure, les conditions suivantes doivent être remplies et les preuves respectives doivent être fournies lors de l'homologation de série des véhicules moteurs.

### 2.7.9.1 Exigences liées à l'admittance d'entrée

Pour éviter que les convertisseurs statiques des locomotives (régulateurs inclus) ne favorisent les résonances du réseau et, partant, l'instabilité du réseau d'alimentation encourant de traction, la caractéristique de fréquence de l'admittance d'entrée doit être passive au-delà d'un seuil limite. Les exigences correspondantes sur l'admittance d'entrée de convertisseurs statiques des locomotives et la spécification sur les mesures de caractéristique de fréquence du véhicule de traction sont conformes au règlement CFF I-20005. Cette dernière est une prescription d'exploitation obligatoire au sens de l'art. 12, al. 4, let. g OCF.

### 2.7.9.2 Exigences liées à la limitation de puissance

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

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

Le respect de la norme EN 50238 implique la compatibilité des véhicules avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie. Cette norme comporte trois volets : processus (EN 50238-1, autrefois EN 50238), courants parasites (pas pris en compte, car aucun circuit de voie présent sur le réseau TMR) (CLC/TS 50238-2) et champs parasites magnétiques (CLC/TS-50238-3).

L'infrastructure des TMR est soumise à un document supplémentaire sur les particularités suisses à titre de compléments à la norme CLC/TS 50238-x. Il s'agit du document suivant :

#### *Réglementation CFF I-50098 sur les champs parasites magnétiques*

Pour tous les véhicules pourvus de dispositifs électriques à bord (notamment convertisseurs statiques à partir d'une puissance de 500 W), il est nécessaire de présenter le justificatif prouvant le respect des différents volets de la norme EN 50238 ainsi que la réglementation I-50098. Selon le concept de véhicule et d'utilisation, les justificatifs étrangers établis pour le



type de courant 15 kV/16,7 Hz sont également acceptés pour certaines parties de la norme EN 50238. Si la norme CLC/TS 50238 n'a pas été intégralement établie, les indications y afférentes sont contenues dans la réglementation I- 50098.

#### **2.7.10 Installations de communication**

Sur les tronçons couverts par le GSM-R, il est possible en Suisse d'utiliser les appareils homologués, compatibles GSM-R, qui sont pourvus de cartes suisses SIM pour réseau GSM-R.

La communication est possible sur l'ensemble du réseau TMR au moyen d'appareils GSM-R, via une couverture radio GSM-R déjà existante ou via le « roaming national ». La couverture du réseau est décrite sous chiffre 3.3.3.2.1.

De manière générale, les demandes d'itinéraire pour les courses de manœuvre (du participant mobile au chef-circulation) doivent être transmises par des appareils GSM-R.

Pour les courses de manœuvre régulières, il convient également d'utiliser des demandeurs de voie (demande numérique d'itinéraire par radio mobile).

Le système GSM-R est basé sur les spécifications européennes STI CCS applicables en Suisse et reposant sur les baselines GSM-R.

Un appareil de mécanicien compatible GSM-R (« Cab Radio ») est recommandé pour l'équipement des véhicules. Les appareils radio portables ne sont autorisés dans les trains réguliers, conformément à l'OFT, que sous conditions :

Le mode « mains-libres » doit être disponible. Le mécanicien ne doit pas être détourné de ses tâches par le maniement de l'appareil radio portable.

La réception dans la cabine de conduite doit être suffisante pour une bonne communication vocale. L'atteinte du niveau sonore minimal relève de la responsabilité de l'EF. Une antenne extérieure n'est pas obligatoire à cet égard.

L'appareil radio portable doit pouvoir être alimenté en externe.

Pour les trains circulant de manière irrégulière sur le réseau TMR, un appareil radio portable qui dispose des fonctions permettant d'émettre et de recevoir un appel d'urgence (« Railway Emergency Call ») est requis au minimum.

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

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

À compter du 1er janvier 2021, seuls les appareils 3G ou 4G/LTE (smartphone ou CabRadio compatible) pourront être utilisés sur les tronçons « roaming national ». Cf.

« ETCS/GSM-R: point de la situation » de l'OFT du 14 février 2019.

#### **2.7.11 Freinage**

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

Le recours au frein à courants de Foucault ou à d'autres systèmes de freinage indépendants du frottement entre la roue et le rail n'est pas autorisé sur le réseau ferroviaire de TMR dans le cadre du serrage ordinaire ou d'urgence.

## 2.7.11.1 Exceptions

- Le frein magnétique sur rails peut être utilisé dans le cadre du serrage d'urgence. Ceci comprend également les serrages rapides déclenchés par le conducteur du véhicule moteur soit en baissant la pression dans la conduite générale conformément à la fiche UIC 541-06 (différents seuils de vitesse) soit par une commande manuelle directe.
- L'utilisation de freins à courants de Foucault agissant sur l'infrastructure n'est possible qu'après examens locaux supplémentaires ou adaptation de la voie. La compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie doit être prouvée sur les tronçons concernés (les compteurs d'essieux non prévus à cet effet peuvent être durablement endommagés ou détruits) et la voie ferrée doit être homologuée en la matière.

## 2.7.12 Sablage (amélioration de l'adhérence)

Les dispositifs procédant automatiquement à un sablage dans le cadre d'un serrage d'urgence ou rapide ne sont pas autorisés et doivent être désactivés en Suisse. Le recours au sablage n'est pas autorisé sur le réseau ferroviaire de TMR pour les véhicules automoteurs possédant jusqu'à quatre axes, également en commande multiple pour les courses en-dessous de 40km/h (à l'exception des cas d'urgence, p. ex. pour éviter un cas de signal ou un choc/cf. également I-30111, ch. 13.3).

## 2.7.13 Aérodynamique

Afin de garantir la sécurité de circulation en cas d'influence de vents latéraux, il convient d'appliquer les procédures permettant de déterminer la stabilité du véhicule à ces derniers (évaluation du véhicule), pour les voitures de voyageurs, les rames auto-motrices et les locomotives dans les plages de vitesse au-delà de 160km/h et pour les trains de marchandises au-delà de 120km/h et ce jusqu'à la vitesse maximale du véhicule. Ces procédures sont décrites dans la norme EN 14067-6, tableau 2.

## 2.7.14 Interventions (remorquage / enraillement des trains)

Avant la mise en service commerciale de nouveaux types de véhicules homologués, il est nécessaire d'envoyer la documentation technique à Intervention ([intervention@sbb.ch](mailto:intervention@sbb.ch)) selon le règlement I-50131 (exigences d'exploitation intervention en matière de nouvelles immatriculations de véhicules ferroviaires) afin que ce service puisse prendre connaissance des dispositions techniques concernant le remorquage (cf. règlement [UE] 1302/2014 STI LOC & PAS, ch. 4.2.2.2.4 « Accouplement de secours ») Si nécessaire, l'EF (ou le fabricant au nom de l'EF) donnera à Intervention l'instruction spécifique nécessaire pour ces véhicules.

## 2.7.15 Mesure de l'énergie

Le prix de l'alimentation en énergie est compris dans le prix du sillon.

## 2.7.16 Utilisation des véhicules de mesure par les EF

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 des TMR, qui mesurent et enregistrent des données du parcours, ne peuvent circuler qu'après entente avec TMR 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.

## 2.8 Homologation du personnel

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

## 2.9 Transmission des données

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

## 2.10 Véhicules de service

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

- Véhicules et machines ferroviaires, conf. à la norme EN 14033
- Véhicules et machines rail-route, conf. à la norme EN 15746
- Machines dérailables, conf. à la norme EN 15955
- Remorques, conf. à la norme EN 15954

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

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

Dans le cadre de la circulation et des travaux sur les infrastructures ferroviaires, les véhicules de service [1]–[4] doivent également disposer d'une autorisation d'exploitation de l'OFT pour pouvoir être utilisés sur le réseau de TMR. Conformément aux DE-OCF, art. 57.2, des simplifications sont admises sous certaines conditions par rapport aux véhicules ferroviaires conventionnels.

En sus de l'autorisation d'exploitation remise par l'OFT, les véhicules rail-route [2], les machines dérailables [3] et les remorques [4] doivent obtenir l'autorisation de CFF infrastructure conformément à la réglementation I-40036 sur l'autorisation de travail des véhicules de service. L'utilisation de véhicules de service non freinés est interdite, quelle que soit la déclivité. Ceci vaut en particulier pour les remorques [4]. Celles-ci ne peuvent être utilisées qu'avec un frein automatique.

Les véhicules de service ne satisfaisant pas aux conditions techniques d'accès au réseau (exigences d'infrastructure), par exemple les véhicules rail-route [2], ou pour lesquels les exigences d'infrastructure n'ont pas été intégralement contrôlées, sont considérés comme véhicules particuliers conformément aux PCT et sont soumis à des conditions d'utilisation spécifiques. Les véhicules de service prévus pour des courses commerciales de manœuvre ou de transport dans des domaines centralisés doivent remplir les mêmes exigences



d'infrastructure que les véhicules ferroviaires conventionnels. En cas de doute et pour toute question, TMR se tient à votre disposition.

## 3. Infrastructure

### 3.1 Introduction

L'infrastructure du réseau ferroviaire voie normale des TMR est décrite au chapitre 3.

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

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.

#### 3.1.1 Processus de changement d'affectation déterminant pour la sécurité

TMR se réserve le droit d'amorcer un processus de changement d'affectation déterminant pour la sécurité (PCA), c'est-à-dire un contrôle des risques, des intérêts et des questions liés aux éléments déterminants pour la sécurité<sup>3</sup>. Celui-ci sera effectué par défaut sur la base d'une nouvelle demande d'offre (demande/commande d'un nouveau sillon d'un EF/demandeur) ou d'autres critères, afin d'identifier d'éventuelles lacunes en matière de sécurité (longueur utile du quai, trop courte, bobines d'empêchement de départ manquantes, absence d'indicateurs de point d'arrêt, mesures de protection latérale insuffisantes, etc.). Le PCA est réalisé à l'aide d'un outil électronique (App-NAeP/App-PCA). TMR demande aux EF de remplir systématiquement le formulaire de données de base EF. Les types de véhicules les plus courants en trafic voyageurs y sont préinscrits dans une grille ad hoc. Les critères suivants s'appliquent :

##### 3.1.1.1 Trafic voyageurs

Le PCA est principalement axé sur la densification systématique, les modifications de l'offre ou sur les changements significatifs d'utilisation du matériel roulant à l'horizon à moyen terme ( $\leq 6$  ans). Par conséquent, TMR a rapidement besoin de données de base détaillées telles que la longueur et le type de matériel roulant, les roulements, l'accompagnement des trains et l'expédition. Le PCA continue d'être appliqué à certains trains réguliers ou périodiques, p. ex. aux heures de pointe, auxquels des voitures/modules supplémentaires ont été ajoutés ou qui circulent pendant au moins une année d'horaire avec un matériel roulant modifié. Les arrêts modifiés ou les gares avec de nouveaux trains navette et de nouveaux points de dépassement/croisement constituent d'autres critères de déclenchement importants.

<sup>3</sup> Prescription de l'audit OFT de 2004 et 2011, « Règlement (CE) N° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil » et de l'instruction du groupe CFF, K 250.1 « Dispositions d'exécution spécifiques à la gestion des changements liés à la sécurité » du 1er janvier 2012 en résultant.

##### 3.1.1.2 Trafic marchandises

En cas de modification fondamentale de sillons systématisés/sillons-catalogue ou de processus de manœuvre en gare ou de (re)planification de tronçons/points de desserte avec des sillons cargo.



En cas d'exécution du PCA, l'EF doit s'attendre à un temps de réponse d'au moins 30 jours.

Si des mesures d'infrastructure pertinentes pour la sécurité sont identifiées, TMR clarifie si ces dernières peuvent être compensées par l'EF à l'aide de mesures organisationnelles. Si ce n'est pas le cas, TMR se réserve le droit de soumettre l'acceptation de la demande d'offre à la mise en œuvre préalable des extensions d'infrastructure correspondantes ou de la refuser, pour manque de ressources financières ou pour le projet.

Les éléments d'infrastructure pertinents pour la sécurité sont principalement basés sur les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF), ces dernières devant être obligatoirement respectées par les EF et les gestionnaires de l'infrastructure (GI).

### **3.1.2 Utilisation exceptionnelle de l'infrastructure**

En cas d'utilisation exceptionnelle de l'infrastructure (p. ex. événement majeur, en cas d'augmentation de fréquence exceptionnelle, nombreux visiteurs/personnes aux abords des voies), l'EF est tenue d'avertir le GI en temps utile pour garantir l'organisation des mesures de sécurité appropriées.

## **3.2 Caractéristiques du réseau ferroviaire**

### **3.2.1 Frontières**

Le réseau des TMR s'étend sur le territoire national de la Confédération suisse.

### **3.2.2 Réseau raccordé**

Le réseau des TMR est raccordé au réseau de CFF Infrastructure.

## **3.3 Description du réseau**

Des données sur le parcours peuvent être commandées auprès de TMR (contact, cf. 1.8). Celles-ci comprennent des données effectives sur l'assiette de la voie ou sur le courant de traction. Les données sont remises sur commande écrite, après signature d'un accord de confidentialité (y c. indication de l'objet), et sont facturées. Le demandeur reçoit le droit non transmissible d'utiliser les données fournies. Tous les documents techniques mis à disposition par TMR demeurent sa propriété et ne peuvent être copiés, reproduits ou portés à la connaissance de tiers de quelque manière que ce soit, sans son accord écrit.

### **3.3.1 Description géographique**

#### **3.3.1.1 Typologie des voies**

Les trains voyageurs et marchandises empruntent les mêmes lignes (lignes du trafic mixte). Des données détaillées sur les lignes sont fournies dans le document TabParc TMR-MO-v.18.1-010719.

#### **3.3.1.2 Ecartement des voies**

L'écartement des voies est de 1435 mm. Les mesures minimales des rayons des courbes sont les suivantes :

- voie circulation :  $R_{min} = 150\text{m}$
- voie de raccordement :  $R_{min} = 90\text{m}$

Le rayon minimal ( $R_{min}$ ) que doivent franchir les véhicules interopérables selon les TS est de 150 m. Il est toutefois insuffisant pour la libre circulation sur le réseau ferroviaire de TMR. Pour

pouvoir circuler sans restriction sur les voies de triage et les anciennes installations ferroviaires, les véhicules ferroviaires doivent au moins satisfaire aux exigences relatives aux rayons des courbes, conformément au règlement I-50007. Des indications complémentaires figurent dans la directive I-30111 de CFF infrastructure, chapitre 5.3, chiffre 4.

Cf. également fiche UIC 502-2 « Transports exceptionnels – Procédure des profils ».

Pour les voies de raccordement industrielles ou privées, des prescriptions spéciales s'appliquent.

### **3.3.2 Données techniques**

Les données techniques relatives au réseau TMR et les conditions d'utilisation sont re-prises dans les règlements R 301.11, I-30121 et I-30131 RADN.

#### **3.3.2.1 Profils d'espace libre / profils**

##### **3.3.2.1.1 Véhicules pouvant être librement mis en circulation**

- Parties supérieures : max. OCF O1 (y compris UIC G1)
- Parties inférieures : selon fiche UIC 505-1
- Règles de calcul liées au contour de référence (calcul de restriction) selon fiche UIC 505-1

##### **3.3.2.1.2 Véhicules dont l'utilisation est limitée au tronçon Martigny – Sembrancher – Le Châble**

- Parties supérieures : max. OCF O2
- Parties inférieures : selon fiche UIC 505-1
- Règles de calcul liées au contour de référence (calcul de restriction) : selon fiche UIC 505-1 (pour les véhicules circulant uniquement en Suisse, éventuellement selon OCF/Sécial).

##### **3.3.2.1.3 Remarque**

Le calcul de restriction conformément à EN 15273-2 (avec écart A Suisse) correspond au calcul de restriction UIC 505-1.

##### **3.3.2.1.4 Pantographe (cf. également chiffre 2.7.7)**

- Largeur de l'archet 1450mm, cornes isolées, courbe enveloppante : selon fiche UIC 608.
- Justificatif de profil pour pantographe selon EN 15273-2 ou UIC 505-1.
- Exception pour les véhicules historiques : largeur de l'archet de 1320 mm auto-risée (les lignes présentant des conditions d'accès au réseau spécifiques sont exclues).

En matière de profil d'espace libre, l'accès technique au réseau est décrit en détail dans le règlement I-20030 de CFF infrastructure (« Technischer Netzzugang : Fahrzeugumgrenzungslinie – Auswirkung des Lichtraumprofils auf Fahrzeuge und Ladungen »).

#### **3.3.2.2 La catégorie de ligne**

Tronçon Martigny - Martigny-Bourg = D3

Tronçon Martigny-Bourg - Le Châble / Orsières = C3

### **3.3.2.3 Déclivités**

Tous les tronçons présentent de fortes pentes (catégorie A) sur lesquelles des dispositions particulières sont applicables conformément aux PCT.

### **3.3.2.4 Vitesse maximale admise**

La vitesse maximale est en fonction du tronçon, de la composition, ainsi que de la catégorie de train et de freinage du train. Les indications liées à la ligne requises pour la course figurent dans le tableau des parcours. Les écarts de vitesse d'exploitation (vitesse inférieure ou supérieure), liés p. ex. aux courses d'essai, demeurent réservés.

### **3.3.2.5 Alimentation électrique**

Le réseau destiné à la circulation des trains est intégralement électrifié et présente par défaut une tension et une fréquence de 15 kV/16,7 Hz, avec des tolérances conformes à la norme EN 50163.

## **3.3.3 Système de signaux et communication sur les tronçons**

### **3.3.3.1 Système de signaux**

Sur le réseau ferroviaire de TMR, les signaux des systèmes suisses L sont utilisés pour la signalisation extérieure. De plus amples informations figurent dans les DE-PCT TMR-vn 300.2 Signaux.

### **3.3.3.2 Communication sur les tronçons**

#### **3.3.3.2.1 Couverture**

L'état actuel de la couverture par GSM-R est limité au tronçon Martigny - Martigny-Bourg, le reste du réseau est couvert par GSM-P (« roaming national »).

#### **3.3.3.2.2 Enregistrement des communications**

Sur le réseau des TMR, les conversations de la gestion du trafic ferroviaire seront enregistrées. Ces enregistrements serviront à la reconstitution de la chaîne de communications en cas d'événement ayant conduit à un accident ou à une situation dangereuse.

Seront enregistrées les conversations des postes de commandement de l'infrastructure, ainsi que de tous les services mobiles qui communiquent avec ces postes de commandement (pilotes de locomotive, chefs de train, personnel de la manœuvre, personnel d'entretien et de construction, intervention, etc.).

Seront également enregistrées les conversations par une liaison de télécommunication du personnel des locomotives et des trains ainsi que des groupes de construction, d'entretien et de manœuvre qui sont subordonnés les uns aux autres.

Les conversations et données de connexion seront enregistrées en permanence et sauvegardées dans le système d'enregistrement. Les conversations enregistrées (audio) sont conservées pendant une durée de 30 jours dans le système d'enregistrement. Les données de connexion enregistrées sont conservées pendant une durée de 180 jours dans le système d'enregistrement. Si elles sont nécessaires à une analyse, elles seront spécialement sécurisées. Dans les autres cas, elles seront effacées automatiquement et définitivement après 30 jours. Les délais de conservation sont régis par le règlement I-50094 des CFF infrastructure.



L'accès aux enregistrements des conversations et aux données de connexion sera exclusivement accordé seulement en cas d'événement.

Dans les cas justifiés il existe la possibilité d'écouter ses propres conversations après coup. Pour ce faire, une requête écrite doit être déposée dans les 5 jours suivant la conversation à l'adresse mentionnée au chapitre 1.8.

### **Contenu de l'enregistrement**

TMR enregistrent les conversations et les données qui sont échangées dans l'environnement opérationnel entre les postes de commandement d'infrastructure–exploitation et les services mobiles sur le terrain et qui sont importantes pour l'analyse après un événement. Cela comprend en particulier :

- Contenu : la conversation complète entre deux ou plusieurs personnes est enregistrée du point de vue du contenu.
- Données temporelles : début, fin et durée de la conversation.
- Participants : tous les participants (nom, numéro de téléphone, organisation) impliqués dans la conversation. S'il y a plusieurs participants (conférence), tous les participants sont consignés/enregistrés.
- Rôles enregistrés : le nom des rôles opérationnels sous lequel sont annoncés les participants dans les systèmes de communication.
- Emplacement des terminaux (si disponible) : information sur le lieu où se trouvent les terminaux impliqués.
- Genre de connexion : type de connexion ainsi que les informations des interfaces techniques.

Remarque : cette liste n'est pas exhaustive et peut, en cas de besoin, être élargie.

### **Information des personnes concernées**

- Le personnel sera orienté par le présent Network Statement. Les supérieurs sont garants de la transmission de l'information à son personnel.
- Une annonce sera diffusée aux personnes qui appellent depuis un numéro externe aux TMR lorsqu'ils composeront un numéro interne, dans la mesure où l'information sur l'enregistrement n'a pas déjà été consignée par contrat (voir remarque). On a ainsi l'assurance que dans les cas isolés toute personne concernée est informée de l'enregistrement de la conversation.
- Aucun autre avertissement n'a lieu, si les conversations et les données sont sauvegardées spécialement et conservées.

Remarque : Il est prévu d'offrir ultérieurement une possibilité de renoncer à la diffusion de cette annonce. Les EF s'engagent alors par contrat à informer, sous leur propre responsabilité, leur personnel sur l'enregistrement des conversations par les TMR.

#### **3.3.3.3 Système de contrôle de la marche des trains**

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

La position des signaux (impulsions d'avertissement et d'arrêt) et les informations de surveillance de la vitesse sont transmises de l'Eurobalise/Euroloop au véhicule de la manière suivante :

- Paquet 44 envoyé à l'antenne ETM du système ETM-S (SIGNUM) ou à l'antenne ETM du système ETM-M ou ZUB 262 (SIGNUM et ZUB) (ETCS Level 0)

- Télégramme ETCS envoyé à l'antenne ETCS d'un véhicule équipé de l'ETCS conformément à la norme Baseline 3 (ETCS Level 1 Limited Supervision)

## 3.4 Restrictions de circulation

Aucune restriction d'utilisation au sens des directives (UE) 2012/34 et (UE) 2016/2370.

### 3.4.1 Infrastructures particulières

Les voies de gare suivantes sont interdites aux trains avec service Voyageurs.

Gare	Voies interdites
Sembrancher	voie 4
Le Châble	voie 3
Orsières	voie 2 et voie 3

### 3.4.2 Restrictions pour les ponts

Une charge à l'essieu inférieure à 16t + 2% autorise le franchissement du tronçon entre les km 30,15 et 30,50 (viaduc de Sembrancher) à la vitesse de ligne, soit 40 km/h. Au-delà d'une charge à l'essieu de 16 t + 2%, le tronçon entre les km 30,15 et 30,50 (viaduc de Sembrancher) doit être franchi à la vitesse maximale de 25 km/h. Au-delà d'une charge à l'essieu de 20t, sans tolérance, le tronçon entre les km 30,15 et 30,50 (viaduc de Sembrancher) ne doit être franchi.

## 3.5 Disponibilité de l'infrastructure

### 3.5.1 Heures d'ouverture des lignes

Selon l'art. 6 OARF-OFT :

<sup>1</sup> Les heures d'exploitation habituelles d'un tronçon sont comprises entre le premier et le dernier train voyageurs enregistré dans l'horaire officiel.

Les heures d'exploitation habituelles s'étendent entre 00 :00 – 01 :00 et 05 :00 – 24 :00, du lundi au dimanche.

### 3.5.2 Restrictions des capacités

TMR regroupe diverses mesures d'entretien au sein d'un même intervalle. L'information relative aux restrictions précises de capacité est transmise en temps et en heure selon l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire OARF-OFT.

Les interruptions de lignes et autres restrictions de capacité sont publiées en ligne.

## 3.6 Installations de service

Ce chapitre contient des informations sur les installations de service qui sont soumises aux dispositions de l'OARF sur l'accès libre au réseau.

### 3.6.1 Gares voyageurs

Des indications concernant la longueur utile des voies en station peuvent être obtenues à l'adresse mentionnée sous chapitre 1.8.



L'EF est tenue de n'utiliser que du matériel roulant approprié à l'installation de la gare (hauteur des quais). De plus, la formation de ses trains ne doit pas dépasser la longueur des quais. Sont également acceptés les véhicules dont les portes à l'extérieur des quais peuvent être verrouillées à partir d'une centrale.

En cas de formations de trains inadéquates, l'EF est tenue responsable des mesures supplémentaires à prendre pour assurer la sécurité des personnes ou le confort des voyageurs. Les coûts liés à ces mesures sont pris en charge par l'EF. Il en est de même si, lors de la commande ou de l'attribution des sillons, des exceptions ont été convenues en matière de restrictions sur la hauteur ou la longueur des quais.

TMR ne répond pas des dommages si les formations de trains ne correspondent pas à l'installation de la gare. L'équipement de l'installation au moment de l'attribution des sillons est déterminant.

### **3.6.2 Autres installations de service et installations de services tiers**

Outre les gares voyageurs aucune installation de service (installations de transbordement, voies de garage, installations de contrôle des trains, installations de secours, dépôts de combustibles ou de carburants, etc.) n'est présente sur le réseau des TMR.

Aucune installation de service de tiers n'est présente sur le réseau des TMR.

## **4. Répartition des capacités**

### **4.1 Introduction**

#### **4.1.1 Objet des dispositions**

Le présent chapitre explique les procédures et les dispositions liées à la commande et à l'attribution des sillons horaires (prestations de base et complémentaires) ainsi que les mesures préalables ou successives au processus d'attribution et cite les dispositions contraignantes en la matière. Ces procédures et dispositions sont obligatoires pour tous les demandeurs.

#### **4.1.2 Bases légales**

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

Les délais de commande de sillons et de prestations complémentaires sont définis et publiés par l'Office fédéral des transports pour la prochaine période d'horaire de deux ans.

#### **4.1.3 Conditions à réunir pour la commande de sillons**

L'utilisation des réseaux ferroviaires TMR est subordonnée à la commande et à l'attribution d'un sillon.

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).



#### **4.1.4 Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons**

Les autorisations d'accès au réseau (cf. ch. 2.2.3), les certificats de sécurité (cf. ch.2.2.4) et les conventions sur l'accès au réseau (cf. ch. 2.3.1) 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 (EF) pour effectuer le transport. Le certificat de sécurité doit être disponible au plus tard au début des courses (art. 9a al. 4 LCdF).

Les demandeurs n'ayant pas conclu de convention sur l'accès au réseau avec le GI concerné au moment de la demande de sillons sont priés de le faire au plus tard jusqu'à l'annonce.

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 demandeur devra verser une indemnité aux TMR, conformément au catalogue des prestations en vigueur.

## **4.2 Description du processus**

### **4.2.1 Demandes / commandes de sillons**

Pour le trafic d'origine, de destination et de transit avec le GI CFF infrastructure, la commande se fait via leur outil de commande. Le service responsable de la planification des sillons coordonne l'attribution des sillons et de prestations complémentaires sur le réseau TMR directement avec l'accès au réseau des TMR. Il entre le sillon dans son outil de planification des sillons ; L'annonce est effectuée en continu sur les deux réseaux.

Pour le trafic interne sur le réseau des TMR, la commande de sillons doit être effectuée par écrit à l'adresse mentionnée sous chapitre 1.8 en indiquant toutes les informations nécessaires. L'annonce est effectuée avec les moyens internes TMR et n'est pas entrée dans l'outil de planification des sillons national.

#### **4.2.1.1 Etude de sillons**

##### **4.2.1.1.1 Explications**

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

Les demandes d'études de sillons doivent être soumises à l'accès au réseau TMR.

##### **4.2.1.1.2 Caractère obligatoire des études de sillons**

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

##### **4.2.1.1.3 Possibilité d'accompagnement par sillon.ch pour la réalisation d'études**

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

## **4.2.1.2 Horaire annuel**

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

### **4.2.1.2.1 Demande et attribution provisoire de sillons**

Les demandes de sillons (prestations de base) dans l'horaire annuel doivent être adressées à l'accès au réseau TMR au plus tard fin mars de l'année précédente.

Les demandes de variantes, assorties de deux options de mise en œuvre ou plus, ne sont pas autorisées car elles entraînent des charges de planification inutiles et engagent des capacités de réseau. En cas de demande de variante, sillon.ch accorde au demandeur un délai de cinq (5) jours ouvrés pour sélectionner une variante de commande et retirer la ou les autre(s). Si le demandeur ne s'exécute pas dans les temps, sillon.ch ne donnera pas suite à la demande de variante.

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. Toutefois, les demandes soumises dans les délais sont prioritaires par rapport aux commandes ultérieures.

### **4.2.1.2.2 Transmission des demandes de sillons après l'échéance du délai de réservation pour l'attribution ordinaire des sillons**

Les sillons dans l'horaire 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, indépendamment du genre de trafic (principe du « premier arrivé, premier servi »).

### **4.2.1.2.3 Commande et attribution définitive des sillons**

Les sillons demandés (prestations de base) doivent être commandés de manière définitive d'ici mi-août de l'année précédente.

L'attribution définitive se fait d'ici fin août.

## **4.2.1.3 Horaire sous-annuel**

### **4.2.1.3.1 Commande 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 de l'horaire annuel. Elles ne pourront être honorées que dans le cadre des capacités restantes et seront 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 auprès du centre d'exploitation TMR.

## 4.2.2 Indications nécessaires pour la commande de sillons

### 4.2.2.1 Horaire annuel et horaire sous-annuel

Indications obligatoires selon consignes dans les outils :

- Nom du demandeur
- Nom de l'EF chargée du transport (si déjà connu ; cf. chiffre 4.1.4)
- Numéro du train (si connu)
- Période de circulation (jours/périodes de circulation)
- Genre de trafic/catégorie de train
- Point de départ du sillon demandé, y c. heure de départ ; si non identique à la marche du train, gare et heure de départ
- Point de destination du sillon demandé, y c. heure d'arrivée ; si non identique à la marche du train, gare de destination et heure d'arrivée
- Arrêts intermédiaires, y c. indication du temps nécessaire (en précisant la raison, p. ex. changement de système, retrait d'une rame de wagons, adjonction ou retrait d'une locomotive de renfort, changement de personnel de conduite, etc.)
- Caractéristiques du train :  
formation, véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s) (y c. type), type de wagon  
tonnage brut  
longueur du train (véhicules moteurs inclus)  
profil d'espace libre pour les sillons utilisés pour le trafic combiné  
catégorie de train et de freinage (avec pourcentage de freinage) vitesse maximale
- Complément pour les sillons utilisés pour des trains de locs : du train ... (y c. relation) ou pour train ... (y c. relation)

### 4.2.2.2 Prestations complémentaires selon le catalogue des prestations d'infrastructure

Indications obligatoires conformément aux consignes figurant dans les outils et formulaires de commande :

- Nom du demandeur
- Nom de l'EF chargée du transport (si déjà connu ; cf. chiffre 4.1.4)
- Numéro du train (si connu)
- Période de circulation
- Point d'exploitation
- Heure d'arrivée au point d'exploitation
- Heure de départ au point d'exploitation
- Composition (véhicule[s] moteur[s] thermique[s]/électrique[s], nombre de wagons, type, longueur en mètres)
- Besoin d'une voie spéciale (indication du numéro de la voie, de la voie desservant le quai de chargement, y compris plage horaire de ... à ...)

### 4.2.2.3 Dispositions spécifiques pour les courses d'essai

En cas de courses d'essai dérogeant aux prescriptions en vigueur, les prescriptions spéciales selon les prescriptions d'exploitation des TMR s'appliquent.

### 4.2.3 Modifications de demandes et de commandes de sillons

Les indications fournies avec la demande et la commande de sillons (voir chiffre 4.2.5) sont contraignantes. Toute modification apportée ultérieurement doit être faite par écrit.

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.

## 4.3 Délais

### 4.3.1 Horaire annuel

L'attribution ordinaire des sillons s'effectue de manière coordonnée dans le cadre de la procédure de l'horaire pour le trafic voyageurs. L'OFT fixe les délais pour les demandes de sillons et la procédure d'attribution en même temps que ceux pour la procédure de l'horaire.

Les délais provisoires d'attribution des sillons peuvent diverger si le processus de résolution des conflits n'est pas encore terminé.

### 4.3.2 Horaire sous-annuel

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

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

#### 4.3.2.1 Dispositions dérogatoires

Le délai de commande s'élève à au moins cinq (5) jours ouvrés pour les courses de mesure et d'essai et les courses impliquant un véhicule particulier (p. ex. Diplomy).

##### 4.3.2.1.1 Délais de commande relatifs aux transports exceptionnels (TE)

- TE sans dépassement du gabarit de chargement (dg)  $V_{max} \geq 80 \text{ km/h}$  : selon chiffre 4.3.2
- TE sans dg  $V_{max} < 80 \text{ km/h}$  : 4 jours
- TE avec dg  $V_{max} \geq 80 \text{ km/h}$  sans autres conditions d'acheminement \* : selon chiffre 4.3.2
- TE avec dg et autres conditions d'acheminement \* ou  $V_{max} < 80 \text{ km/h}$  : 4 jours
- TE avec dg latéral : 10 jours

\* autres conditions d'acheminement conformément au I-30111 5.1.

Les modifications de dernière minute (p. ex. déplacements de charge) sont uniquement envisageables pour des TE dont le délai de commande est conforme à celui énoncé au chiffre 4.3.2.

##### 4.3.2.2 Catalogues de sillons pour corridors de fret ferroviaire

Les délais publiés dans les documents d'informations des corridors respectifs (livre 4) s'appliquent à la commande et à l'attribution des sillons-catalogue pour corridors ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu), [www.rfc2.eu/fr](http://www.rfc2.eu/fr)).

## 4.4 Processus d'attribution des sillons

### 4.4.1 Conflit de sillons

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 est prioritaire (art. 9b al. 4 LCdF).



#### **4.4.2 Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons**

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

#### **4.5 Attribution des sillons en cas de restrictions temporaires de capacités**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.6 Renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement**

Les sillons attribués définitivement doivent être décommandés via l'outil de commande correspondant. Les conditions exactes régissant la renonciation à l'utilisation de sillons



attribués définitivement (prestations de base et complémentaires) sont définies dans le catalogue de prestations TMR.

#### **4.7 Transports exceptionnels**

Les dispositions régissant les transports exceptionnels (TE) figurent au chiffre 2.5, tandis que le délai de commande de sillons est indiqué aux chiffres 4.3.2. 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.

#### **4.8 Mesures spéciales lors de perturbations**

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

## 5. Prestations

### 5.1 Introduction

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

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

Dans le présent chapitre, nous avons délibérément évité de citer les extraits de la législation évoquée. Dans un souci d'exhaustivité et d'actualité des définitions, nous avons privilégié l'ajout de liens vers les articles correspondants.

### 5.2 Prestations de base (selon l'OARF)

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, l'utilisation d'une voie au bord d'un quai et l'accès des voyageurs aux installations d'accueil; dans le trafic marchandises, l'utilisation de la voie par un train dont la composition reste inchangée entre les points d'arrivée et de départ convenus.

### 5.3 Accès aux gares voyageurs

Les conditions d'accès décrites dans ce chapitre portent sur les sites d'installations de service mentionnés au chiffre 3.6. 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.

## 5.4 Prestations complémentaires

L'art. 22 OARF décrit les prestations complémentaires comme suit

<sup>1</sup> Les gestionnaires de l'infrastructure définissent et publient de manière non discriminatoire les prix des prestations supplémentaires suivantes, dans la mesure où celles-ci peuvent être proposées avec l'infrastructure existante et avec le personnel disponible (art. 10) :

- a. réservation de sillons pour les trains facultatifs ;
- b. occupation de la voie en cas d'attente exigée par l'entreprise de transport ferroviaire, mais non par le trafic lié à l'horaire ;
- c. garage des rames ;
- d. voies de circulation destinées au triage ;
- e. approvisionnement stationnaire des trains voyageurs en eau et en électricité, évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées ;
- f. utilisation de voies et d'installations de chargement ;
- g. triage dans les gares de triage ;
- h. mise à disposition d'un tronçon en dehors des heures d'exploitation habituelles ;
- i. prestations de service des manœuvres, pour autant qu'elles ne sont pas effectuées dans les gares de triage. Garages des rames ;
- j. prestations complémentaires pour l'information à la clientèle ;
- k. outils d'aide destinés aux accompagnateurs de train du trafic grandes lignes afin d'améliorer le déroulement de l'exploitation, notamment vidéosurveillance des bordures de quai.

<sup>2</sup> Les prix visés à l'al. 1, let. a à c et f doivent être fixés en fonction de la rareté, de la demande et de la valeur des immobilisations (liée au site). Les autres prix seront fixés par analogie selon les principes de l'art. 19. Par ailleurs, il est possible de faire valoir au prorata les coûts financiers et d'amortissement d'installations qui servent principalement aux prestations complémentaires.

<sup>3</sup> Les utilisateurs du réseau peuvent acheter des prestations telles qu'elles sont définies à l'al. 1, let. i, auprès d'autres entreprises que les gestionnaires d'infrastructure, à des prix librement négociables. Dans ce cas, ces prestations sont considérées comme des prestations de service (art. 23).

Les prestations complémentaires doivent être commandées. Pour tout renseignements sur celles qui peuvent être fournies au cas par cas sur les différents sites, il convient de s'adresser à [info@tmrsa.ch](mailto:info@tmrsa.ch). Les prix des prestations complémentaires figurent dans le catalogue des prestations.

### 5.4.1 Alimentation en électricité

De plus amples informations sur l'approvisionnement stationnaire en électricité sont disponibles dans le catalogue des prestations au chiffre 2.9.

### 5.4.2 Approvisionnement en eau

De plus amples informations sur l'approvisionnement en eau sont disponibles dans le catalogue des prestations au chiffre 2.9.

## 5.5 Prestations de service

Les prestations de service sont basées sur le catalogue des prestations. Un tableau du matériel nécessaire à l'exploitation, fourni par l'infrastructure, est disponible sur demande.

## 6. Redevances

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

Aussi, le contenu du présent chapitre ne peut être directement comparé avec celui des Network Statements étrangers.

Dans le présent chapitre, nous avons délibérément évité de citer les extraits de la législation évoquée. Dans un souci d'exhaustivité et d'actualité des définitions, nous avons privilégié l'ajout de liens vers les articles correspondants.

Les redevances décrites dans le présent chapitre sont détaillées dans le catalogue des prestations du gestionnaire de l'infrastructure.

### 6.1 Principes de redevances

L'art. 9c LCdF définit le droit de percevoir une redevance comme suit :

<sup>1</sup> L'entreprise ferroviaire concessionnaire a le droit de percevoir une redevance pour l'utilisation de son infrastructure.

<sup>2</sup> Les entreprises concernées règlent dans une convention les modalités de l'accès au réseau et de la redevance. Si elles ne parviennent pas à un accord, la commission d'arbitrage (art. 40a) statue.

<sup>3</sup> La redevance d'utilisation doit être fixée de manière non discriminatoire et couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par un tronçon moderne et calculés par l'OFT pour la catégorie de tronçon concernée. La redevance prend en compte en particulier les différents coûts liés au réseau et à l'impact des véhicules sur l'environnement, ainsi que la demande. S'agissant du transport régulier de voyageurs, la redevance doit couvrir les coûts marginaux calculés par l'OFT et la part des recettes déterminée par l'autorité concédante qui doit être versée à l'exploitant.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral définit les principes applicables au calcul et en règle la publication. Lors de la définition de ces principes, il veille à ce que les prix du sillon soient les mêmes sur les lignes comparables et que les capacités ferroviaires soient exploitées de manière optimale.

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

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



## 6.1.1 Prestations de base (selon l'OARF)

Le prix des prestations de base se compose du prix de base, de la contribution de couverture et du prix de l'électricité.

### 6.1.1.1 Prix de base

Le prix de base doit couvrir les coûts marginaux de l'infrastructure.

Compte tenu des différents coefficients d'incitation et de produit (p. ex. usure, demande par sillon, qualité du sillon, supplément pour arrêt, impact environnemental, ETCS, moyen de traction, redevance d'annulation), les prix peuvent varier d'un train à l'autre. Les dispositions relatives à tous les éléments ayant une influence sur le prix de base figurent aux art. 19, 19a et suivants OARF.

### 6.1.1.2 Contribution de couverture

Les dispositions relatives à la contribution de couverture figurent à l'art. 20 OARF.

### 6.1.1.3 Prix de l'électricité

Les dispositions relatives au prix de l'électricité figurent à l'art. 20a OARF.

## 6.1.2 Prestations complémentaires (selon l'OARF)

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

Les prestations complémentaires sont des prestations commandées et convenues ou des prestations nécessaires à court terme, qui sont fournies sous réserve de ressources (personnel et véhicules) et de capacités (installations) disponibles.

Il s'agit, entre autres, de la mise à disposition de voies de circulation destinées au triage, des mouvements de manœuvre dans les gares de triage conformément à l'annexe 3 OARF-OFT, du garage des véhicules ferroviaires, de l'approvisionnement stationnaire en eau et en électricité et de la mise à disposition d'un tronçon en dehors des heures d'exploitation habituelles.

## 6.1.3 Prestations de service (selon l'OARF)

Les prestations de service peuvent aussi être fournies à l'EF par d'autres entreprises que les gestionnaires de l'infrastructure.

Il s'agit par exemple de la manutention des bagages et du nettoyage des véhicules. Les dispositions relatives aux prestations de service figurent à l'art. 23 OARF.

## 6.2 Système de décompte

L'EF reçoit une facture avec un bulletin de versement. Le classement des prestations est en fonction du code débiteur.

## 6.3 Prix

Les prix imputés pour les prestations de base et les prestations complémentaires sont mentionnés dans le catalogue des prestations.



#### **6.4 Redevances d'annulation**

Lorsqu'un sillon est décommandé, les coefficients présentés au chiffre 2.5 du catalogue des prestations s'appliquent.

#### **6.5 Application des valeurs par défaut**

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

#### **6.6 Modification des tarifs et des taxes**

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

## 7. Liste des abréviations et glossaire

Les deux tableaux suivants énumèrent les principales abréviations et les termes spécifiques utilisés. Le glossaire établi par RNE et harmonisé au niveau européen (anglais) est disponible en ligne.

### 7.1 Liste des abréviations

Abréviation	Signification
ATT	Accord sur les transports terrestres
AVIS	Système d'information et de gestion des commandes des CFF
CACF	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
CCS	Contrôle-commande et signalisation (UE) 2016/919
CE	Communauté européenne
CEN	Comité européen de normalisation
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CG-GI	Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
CH	Suisse (Confoederatio Helvetica)
CIS	Système d'information Cargo
CLC	CENELEC – Comité européen de normalisation électrotechnique
COTIF	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires
CPID	Consumption Point ID
CR/CRA	Chaussée roulante/Chaussée roulante autoroute
CRA/CR	Chaussée roulante autoroute/Chaussée roulante
CUI	Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire
DE-OCF	Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer
DE-PCT	Dispositions d'exécution des prescriptions de circulation des trains
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DIR	Directive de l'UE
EDIFACT	Electronic Data Interchange For Administration Commerce and Transport Norme internationale décrivant le format des données électroniques échangées dans les relations d'affaires
EF	Entreprise de transport ferroviaire
EMS	Système de mesure d'énergie
EN	Norme européenne
ERA	European Agency for Railways
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
ETCS Level 1 LS	European Train Control System (Level 1 Limited Supervision)
ETM	European Transmission Module
EU	Union européenne
EVN	European Vehicle Number. Numéro de véhicule à 12 caractères inscrit au répertoire national des véhicules (art. 5i OCF) d'après la fiche UIC 438-3, aussi intitulé numéro STI.
FGD	Forme, genre, danger
FOS	Service de formation
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GSM-R	Global System for Mobile Communication Railways
ICT	Dispositif de contrôle des trains
LBCF	Loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer



LCdF	Loi sur les chemins de fer
LR	Ligne de raccordement
LT	Longueur du train
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
NT	Numéro de transport
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
OARF-OFT	Ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire
OBCF	Ordonnance sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer
OCF	Ordonnance sur les chemins de fer
OFT	Office fédéral des transports (partie du DETEC)
OH	Ordonnance sur les horaires
OIPAF	Ordonnance sur les indemnités
OSS	OneStopShop
OTP	Ordonnance sur le transport public
OTV	Ordonnance sur le transport des voyageurs
PCA	Processus de changement d'affectation déterminant pour la sécurité
PCT	Prescriptions de circulation des trains
PLUR	Plans d'utilisation du réseau
RADN	Tableaux de parcours (I-30111)
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses
RNE	RailNetEurope
RNE CIS	Charging Information System
RNE PCS	Path Coordination System
RNE TIS	Train Information System
RSD	Ordonnance relative au transport des marchandises par chemin de fer et par installation à câbles
RTE	Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire de l'UTP
RTNN	Règles techniques nationales notifiées. Cf. informations sur l'OCF au chiffre 1.3.2. en anglais : Notified National Technical Rules NNTR.
sillon.ch	Sillon Suisse SA
SIM	Simplon Inter-Modal
ST	Spécifications techniques européennes (présentant le statut d'une norme suisse et étant réputées règles reconnues de la technique)
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau
STI	Spécifications techniques d'interopérabilité
TNZ	Accès technique au réseau de CFF Infrastructure
TSI	Spécifications techniques d'interopérabilité
UIC	Union internationale des chemins de fer
UTP	Union des transports publics
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports
ZIS	Système d'information des trains

## 7.2 Glossaire

Terme	Définition
Accès au réseau	Ouverture non discriminatoire du réseau ferroviaire aux prestataires tiers. Ces derniers sont nommés utilisateurs du réseau.
Autorisation d'accès au réseau	L'autorisation d'accès au réseau permet à une entreprise d'emprunter des infrastructures ferroviaires tierces. Elle est accordée en Suisse par l'OFT lorsque les critères en matière de fiabilité et de capacité financière sont remplis.
Certificat de sécurité	Le certificat de sécurité est délivré par l'Office fédéral des transports sur présentation d'un système de management de la sécurité (SMS) par l'utilisateur du réseau. Le certificat de sécurité
Accès au réseau	Ouverture non discriminatoire du réseau ferroviaire aux prestataires tiers. Ces derniers sont nommés utilisateurs du réseau. atteste que l'utilisateur du réseau répond aux exigences de sécurité en la matière, en particulier envers le personnel et le matériel roulant utilisé, ainsi qu'envers l'organisation interne pour un trafic précis sur une ligne déterminée.
Commande de sillons	Par « commande de sillons », on entend les demandes de sillons confirmées dans le cadre du processus de l'horaire annuel relatif à l'attribution provisoire des sillons, ainsi que les demandes de sillons déposées dans le cadre de l'horaire sous-annuel.
Conflit de commande/de sillon	Impossibilité d'attribuer deux ou plusieurs demandes de sillons incompatibles entre elles.
Convention sur l'accès au réseau	La convention sur l'accès au réseau selon l'art. 9b, al. 2 LCdF règle les contenus généraux de la collaboration entre le gestionnaire d'infrastructure et l'utilisateur du réseau.
Convention-cadre/ Framework Agreement selon l'art. 12b OARF	Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises qui souhaitent effectuer un transport (art. 9a al. 4 LCdF) peuvent conclure une convention-cadre sur l'accès au réseau. Cette convention fixe les caractéristiques des sillons à attribuer. La convention-cadre est conclue en général pour deux périodes d'horaire, mais au maximum pour dix ans. Elle ne doit pas garantir de droits d'usage exclusifs. Le gestionnaire de l'infrastructure peut la résilier dans la perspective d'une meilleure exploitation des lignes. La convention peut prévoir des indemnités le cas échéant.
Demande de sillons	Par « demande de sillons », on entend les demandes de sillons déposées le 2 <sup>e</sup> lundi du mois d'avril dans le cadre du processus de l'horaire annuel ainsi que de l'horaire sous-annuel.
Demandeur	Une ETF, une association internationale d'ETF ou toute autre entreprise intéressée par la réalisation du trafic ferroviaire.
Entreprise de transport ferroviaire (EF)	Entreprise de droit public ou privé dont l'activité principale consiste à fournir des prestations de transport ferroviaire de voyageurs et/ou de marchandises, ces entreprises devant assurer elles-mêmes la traction.
EuroSIGNUM	Information SIGNUM en Eurobalises, basée sur le langage ERTMS/ETCS, paquet 44 (NID_XUSER=2).
EuroZUB	Information ZUB en Eurobalises, basée sur ERTMS/ETCS, paquet 44 (NID_XUSER=2).
Genre de circulation	Le genre de circulation est un regroupement de plusieurs types de véhicules aux caractéristiques physiques semblables. Infrastructure est seule habilitée à attribuer les genres de circulation.
Horaire sous-annuel	Adaptations de l'horaire annuel en raison de commandes de sillons transmises après les délais fixés pour les commandes définitives de sillons.
Infrastructure	L'ensemble des installations et dispositifs fixes locaux tels que les voies, les équipements des voies, les installations de sécurité et les gares, qui sont nécessaires pour la fourniture des prestations de transport ferroviaire. Le « secteur de l'infrastructure » au sens de la LCdF englobe également l'exploitation de ces installations.
Négociations de résolution des conflits	Procédure visant à éliminer un conflit de commande. Le service d'attribution des sillons et le gestionnaire d'infrastructure compétent recherchent ensemble des possibilités d'alternatives de sillons acceptables avec les demandeurs impliqués dans le conflit.
NeTS-AVIS	Outil de commande « Netzweites-Trassen System » (système de sillons pour le réseau entier).
NeTS-PLAN	Outil de planification « Netzweites-Trassen System » (système de sillons pour le réseau entier).
Ordonnance sur les horaires	L'ordonnance sur les horaires (OH) règle la procédure d'établissement, de publication et de modification de l'horaire des entreprises de transports publics.
Organisme désigné OD/ Designated Body (DeBo)	Organisme responsable de l'organisation des examens et de l'octroi d'attestations en matière de règles techniques nationales notifiées.
Organisme notifié ON/ Notified Body (NoBo)	Organisme responsable de l'organisation des examens et de l'octroi d'attestations en matière de conformité aux STI. Service chargé des procédures d'évaluation de la conformité (base de données NoBo).
OSS Corridor	Interlocuteur central mis en place par le GI et les services d'attribution des sillons d'un corridor de fret ferroviaire, auprès duquel les demandeurs peuvent commander des sillons-catalogue pour corridor pour les trains de marchandises (y c. sillons de raccordement). L'OSS Corridor diffuse des informations relatives à l'attribution des sillons ainsi que sur les conditions d'utilisation et attribue les sillons-catalogue pour corridor au nom du GI concerné et des services d'attribution des sillons.
Path Coordination System	Outil de planification et de commande pour les sillons marchandises et voyageurs en trafic transfrontalier.



Prestation de base	La prestation de base, définie selon l'article 21 de l'OARF, est décrite plus en détail dans le catalogue de prestations du gestionnaire d'infrastructure.
Prestations complémentaires	Prestations proposées par les gestionnaires d'infrastructure que peut demander de surcroît une entreprise de transport un demandeur pour l'utilisation d'un sillon. Il s'agit par exemple de garer des trains, de manoeuvrer dans les gares de triage.
Processus de changement d'affectation déterminant pour la sécurité PCA	Il s'agit d'un contrôle des risques liés aux intérêts, questions et éléments déterminants pour la sécurité chez CFF Infrastructure. Celui-ci sera effectué par défaut dans un horizon de planification $\leq 6$ ans, sur la base d'une nouvelle demande d'offre des EF, afin d'identifier d'éventuelles lacunes en matière de sécurité (description détaillée, cf. chiffre 3.2.1.1).
Sillon	Un sillon englobe la prestation de base, c'est-à-dire l'itinéraire à disposition sur le réseau ferré, défini dans le temps et dans l'espace, ainsi que les prestations complémentaires qui s'y rapportent.