

## Processus d'attribution des sillons pour l'horaire 2024 : Explications générales d'utilisation<sup>1</sup>

### TABLE DES MATIÈRES

0.	Journal des modifications par rapport à la version de l'année précédente.....	2
1.	But .....	2
2.	Indications nécessaires pour la commande de sillons (Network Statement, chapitre 4.2.7).....	3
3.	Processus de coordination (Network Statement, chapitre 4.5.4).....	5
3.1	Processus en cas de suspicion de commandes multiples pour un même mandat de transport (Network Statement, chapitre 4.5.4.2).....	5
3.2	Déroulement de la résolution de conflits (Network Statement, chapitre 4.5.4.3).....	6
3.3	Prise en charge de commandes soumises via le OneStopShop Corridor pour des sillons-catalogue préconstruits pour les corridors (concerne le trafic marchandises).....	8
3.4	Restrictions dues à des chantiers sur les axes de transit (concerne le trafic marchandises).....	8
3.5	Conflits hors des axes nord-sud.....	9
4.	Ordre de priorité en cas de conflits ne pouvant être résolus par la voie du consensus (Network Statement, chapitre 4.5.5).....	9
4.1	Résolution de conflits relatifs à l'attribution de sillons sur la base du plan d'utilisation du réseau (PLUR) (Network Statement, chapitre 4.5.5.1).....	9
4.2	Ordre de priorité (Network Statement, chapitre 4.5.5.2).....	11
4.3	Mise aux enchères (Network Statement, chapitre 4.5.5.3).....	15
5.	Règles pour la modification de sillons par le demandeur après l'attribution (Network Statement ch. 4.8.1).....	16
6.	Conflits de commandes de prestations complémentaires (Network Statement, chapitre 4.5.4.4).....	17
6.1	Conflits concernant le temps d'arrêt en trafic marchandises (Network Statement, chapitre 4.5.5.4).....	18
6.2	Résolution des conflits pour les garages de véhicules moteurs (Network Statement, chapitre 4.5.5.4).....	20
7.	Lignes surchargées (Network Statement, chapitre 4.6).....	22
8.	Mandat à une entreprise de transport ferroviaire (ETF) pour un transport de marchandises (Network Statement, chapitre 4.1.3).....	22

<sup>1</sup> En cas de litige, la version allemande fait foi.

## 0. Journal des modifications par rapport à la version de l'année précédente

Le présent journal dresse la liste des chapitres dans lesquels des modifications de fond ont été apportées.

- Chapitre 1 : Des adaptations rédactionnelles ont été effectuées. Le contenu reste inchangé.
- Chapitre 2 : Des adaptations rédactionnelles ont été effectués. Une nouvelle entrée 2.1 a été ajoutée (Prestations de base avec particularités, exceptions).
- Chapitre 3 : Réorganisation des éléments dans le chapitre ainsi qu'adaptations rédactionnelles sans modification de contenu, mises à jour.
- Chapitre 4 : Limitations dues à des chantiers sur les deux axes de transit.
- Chapitre 4 : Réorganisation des éléments dans le chapitre ainsi qu'adaptations rédactionnelles sans modification de contenu, suppression de l'élément « trains de marchandises lourds », ajout de la description de la coordination des conflits avec prise en compte de phases et périodes multiples sur les deux axes de transit, exemples inclus.
- Chapitre 5 : Déplacement de contenu dans le document sans modification du contenu.
- Chapitre 6 : inchangé ; des modifications peuvent encore survenir concernant les conflits des garages de véhicules moteurs à Bâle SBB RG.
- Chapitre 7 : inchangé
- Chapitre 8 : inchangé

## 1. But

Le présent document fournit des explications sur l'application des dispositions du chapitre 4 « Répartitions des capacités » du Network Statement établi par les gestionnaires d'infrastructure (GI) relevant du domaine de compétences du SAS pour l'horaire annuel 2024. Le SAS se charge de rédiger le chapitre 4 ainsi que les autres paragraphes relevant de sa responsabilité. Ces explications ne remplacent en aucun cas les dispositions du Network Statement mais apportent des précisions sur le déroulement de certains processus et sur leur application dans le processus d'attribution des sillons.

Les explications et exemples cités dans ce document traitent de dispositions liées à la procédure d'attribution des sillons au niveau national tant pour le trafic intérieur qu'international. Pour la commande et l'attribution de sillons-catalogue sur les corridors en trafic marchandises transfrontalier, il convient d'appliquer les dispositions relatives aux corridors de fret ferroviaire Rhin–Alpes ou Mer du Nord–Méditerranée ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu), [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu)).

Dans ce document, des entreprises de transport ferroviaire (ETF) sont mentionnées. Les informations correspondantes sont également valables pour des demandeurs autorisés au sens de l'art. 9a, al. 4, de la loi fédérale sur les chemins de fer (LcdF). Les dérogations possibles y sont spécifiquement mentionnées.

Le SAS se réserve le droit de changer la procédure énoncée si les conditions l'imposent.

## 2. Indications nécessaires pour la commande de sillons (Network Statement, chapitre 4.2.7)

### Extrait du Network Statement

#### 4.2.7.1 Prestations de base, indications requises

- Profil d'espace libre (code de ligne : profil HP-, 4m- ou SIM, profil OCF, etc.)
- Données sur la marche du train
  - [...]
  - Origine (lieu de chargement, voie de garage, etc.) et du train ... (y c. relation « de/à » et, évent., nom du ou des demandeur(s) partenaire(s))
  - Destination (lieu de déchargement, voie de garage, etc.) et du train ... (y c. relation « de/à » et, évent., nom du ou des demandeur(s) partenaire(s))
  - Safety Management System-EFT (SMS-EFT, EFT responsables en Suisse de la sécurité des trains)
  - Complément pour les sillons utilisés pour des trains de locs:
    - Origine (voie de garage, etc.) et du train ... (y c. relation)
    - Destination (voie de garage, etc.) et du train ... (y c. relation)
- Numéro de sillon selon catalogue (pour le trafic marchandises sur les axes nord-sud)

### Mise en œuvre par le SAS

*Profil d'espace libre (code de ligne : profil HP-, 4m- ou SIM, profil OCF-, etc.)*

Pour toute commande de sillons en transport combiné de marchandises, le profil doit être obligatoirement indiqué avec une valeur spécifique ; la mention « Sans profil de ligne exceptionnel » n'est pas autorisée. Les demandes de sillons concernées seront rejetées lors d'un traitement ultérieur.

### *Données sur la marche du train*

En trafic marchandises, l'ETF qui génère la commande doit spécifier, dans le système de commande NeTS-AVIS, le numéro du train de continuation dans l'onglet « Paramètres train », rubrique « Itinéraire du train », ou insérer une remarque sur le trafic par wagons complets qui passent par un processus normal de manœuvre. La commande de formations de train/groupes de formation spécifiques doit être passée dans le même onglet (rubrique « Formation du train ») de l'outil NeTS-AVIS. Munies de ces informations, les gares (frontières) concernées peuvent ainsi planifier les capacités des voies de manière optimale.

Cette règle doit être mise en pratique dans les cas suivants :

- Arrivée du train complet – Départ du train complet avec numéros différents
- Arrivée du train marchandises avec wagon individuel – Départ du train marchandises avec wagon individuel
- Arrivée du train marchandises avec charge pour train complet et wagon individuel – Départ du train marchandises complet et/ou train marchandises avec wagon individuel

L'ETF est responsable des informations enregistrées dans le champ « SMS-ETF ». Leur exactitude n'est pas vérifiée par le SAS.

*Complément pour les sillons concernant les locomotives de tous les demandeurs ainsi que pour les trains de matériel vides de toutes les ETF opérant en trafic voyageurs*

Afin d'utiliser de manière optimale les capacités disponibles, en particulier en dehors des sillons garantis dans le PLUR, il est nécessaire de signaler les prestations préalables et postérieures effectuées sur les locomotives/trains de matériel vides.

*Numéro de sillon selon catalogue (pour le trafic marchandises sur les axes nord-sud)*

Afin de garantir une saisie complète et opportune des conflits, il importe de mentionner la référence au sillons-catalogue publié pour toutes les demandes de sillons destinées aux trains de marchandises sur les tronçons suivants.

Lötschberg-Simplon :

- Demandes pour sillons de trafic transfrontalier ;
- Demandes pour sillons nationaux qui commencent ou se terminent et/ou transitent par le tronçon Olten – Löchligut/Wankdorf – Spiez.

Saint-Gothard :

- Demandes pour sillons de trafic transfrontalier ;
- Demandes pour sillons nationaux qui commencent ou se terminent et/ou transitent par le tronçon Dottikon-Dintikon – Bellinzona/Bellinzona S. Paolo.

Pour le trafic national, des solutions sont cherchées hors des sillons-catalogue publiés. Sur les deux axes de transit, des sillons complémentaires sont publiés pour le trafic national, avec une numérotation spéciale « BK-XXXXX ». Cette numérotation favorise la transparence dans le catalogue de sillons et permet de reconnaître rapidement une situation de conflit. Le tracé de ces sillons-catalogue spéciaux se base en général sur une  $V_{\min}$  de 120 km/h. Des tracés de voies différents sont énoncés dans la colonne « Observations » du sillon correspondant dans le catalogue de sillons.

## **2.1 Prestations de base avec particularités, exceptions (Network Statement Chap. 4.2.7.3)**

### Extrait du Network Statement

#### **4.2.7.3 Prestations de base avec particularités**

- [...]

#### **Exceptions**

Dans l'application de l'article 4.2.7.3, les exceptions suivantes sont autorisées :

- Transport de personnes
  - Trains supplémentaires et
    - Dédoublings de trains
    - [...]

- Trains de marchandises
  - Planification des jours fériés intégrée selon le concept de base
  - [..]

### Mise en œuvre par le SAS

Les demandes de sillons du trafic voyageurs pour des trains supplémentaires, p. ex. dédoublements en période de sports d'hiver, peuvent également être déposées pour moins de 10 jours de circulation dans le cadre de la planification annuelle (procédure de commande 1 - 3) ou dans le plan sous-annuel (mise à jour du plan annuel ; BV 4a).

En trafic marchandises, des demandes de sillons pour des jours isolés peuvent également être soumises dans le cadre de la planification annuelle (procédure de commande 1 - 3) ou dans le plan sous-annuel (mise à jour du plan annuel ; BV 4a) pour des concepts / trafics déjà existants qui, en raison d'une planification anticipée des jours fériés, s'écartent de la réglementation des jours de circulation commandée en majorité.

## **3. Processus de coordination (Network Statement, chapitre 4.5.4)**

### **3.1 Processus en cas de suspicion de commandes multiples pour un même mandat de transport (Network Statement, chapitre 4.5.4.2)**

#### Extrait du Network Statement

##### **4.5.4.2 Commandes multiples pour un même mandat de transport**

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

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

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

### Mise en œuvre par le SAS

La détection de commandes multiples pour un même mandat de transport permet d'améliorer l'efficacité et la qualité du processus de résolutions des conflits, car en réalité, il ne s'agit pas ici d'un conflit de commande de sillons. En fin de compte, une seule de toutes les commandes sera mise en œuvre pour le transport concerné.

Lors de commandes multiples, les demandes concrètes de sillons varient souvent car chaque client désire effectuer le mandat du transport avec un concept de production différent. Dans ce

cas, les diverses commandes limitent en vain le développement de solutions possibles pour d'autres transports au sein du processus de résolution des conflits. En regroupant les commandes sur un seul tracé, le petit nombre de sillons disponibles peut être utilisé plus efficacement.

Lorsque des commandes multiples sont suspectées sur un tronçon à capacité critique, le SAS contacte l'ETF qui a nouvellement passé commande afin de connaître ses raisons. Si celle-ci confirme la commande multiple, le SAS demande son autorisation pour contacter l'ETF détenant le mandat en cours<sup>2</sup>. Si l'entreprise nouvellement candidate ne donne pas son consentement pour des raisons de concurrence, le SAS répondra au mieux à ce besoin. Toutes les commandes sont alors maintenues sans restriction dans le processus normal de résolution des conflits.<sup>3</sup>

En cas d'acceptation par la nouvelle ETF, le SAS contacte l'ETF actuelle et fait en sorte que les deux demandes se superposent sur des sillons identiques. Si cela réussit et que la demande unifiée est déposée sans conflit sur le même tracé, les deux entreprises impliquées obtiennent une attribution conditionnelle (provisoire ou définitive). Dès que l'ETF choisie par le client est en possession d'un justificatif de transport signé pour la période concernée, les conditions sont alors totalement remplies. L'offre ou l'attribution de sillons est donc acquise. L'ETF qui n'a pas obtenu le contrat annule sa demande dans l'outil de commande.

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

Les commandes multiples identifiées pour une même commande de transport seront traitées dans le cadre des négociations sur les conflits, afin de trouver des espaces de solutions pour un trafic tiers. L'exigence de confidentialité des demandeurs sera prise en compte dans la mesure du possible.

### **3.2 Déroulement de la résolution de conflits (Network Statement, chapitre 4.5.4.3)**

#### Extrait du Network Statement

##### **4.5.4.3. Obligation de collaboration dans le cadre du processus de coordination**

Le SAS s'efforce dans la mesure du possible de répondre favorablement à toutes les demandes de sillons. Lorsque plusieurs demandes déposées engendrent une situation d'incompatibilité (chevauchement), le SAS mène une procédure de coordination en se basant sur l'OARF-OFT et (par analogie) sur l'article 46 de la directive 2012/34/UE. Les demandeurs concernés doivent prendre part à ce processus, [...].

---

<sup>2</sup> Pour les commandes multiples impliquant plus de deux ETF, les remarques de ce chapitre s'appliquent par analogie.

<sup>3</sup> Lors de suspicion de commandes multiples pour de nouveaux tracés, tous les demandeurs concernés sont contactés individuellement.

## Mise en œuvre par le SAS

### **Conflits sur les axes nord-sud du Lötschberg-Simplon et Saint-Gothard**

#### *Groupe de participants*

Les séances de coordination de conflits sur les axes nord/sud se tiennent en principe en présence de tous les requérants ainsi que des représentants de CFF Infrastructure et du SAS (direction de séance). Les requérants ont le droit de réduire le cercle aux seuls clients concernés par le conflit (y compris CFF Infrastructure et le SAS). Les demandeurs concernés par le conflit doivent obligatoirement participer à la séance.<sup>4</sup>

#### *Déroulement*

Le SAS (avec CFF Infrastructure) engage dans un premier temps la discussion avec chacun des requérants concernés par les conflits. Le but de ces discussions est de comprendre le contexte de chaque commande et de sonder la marge de manœuvre qui pourrait servir à la résolution des conflits. Le SAS veille à ce que les informations reçues lors de ces discussions individuelles soient traitées de manière confidentielle.

Lors des séances suivantes, des solutions pour les sillons en conflit sont recherchées afin de satisfaire le plus grand nombre possible de commandes dans des conditions acceptables. Les solutions peuvent prévoir des ajustements du côté de l'infrastructure ou des ETF et doivent être considérées au cas par cas.

Sur l'axe du Lötschberg-Simplon, il convient dans un premier temps de trouver des solutions pour les conflits entre les demandes SIM puis, dans un second temps, de trouver des solutions pour les demandes non-SIM.

Durant les séances de résolutions de conflits, tous les sillons non-demandés sont disponibles sous forme d'alternatives. La résolution de conflit par la voie du consensus n'est une réalité que si elle ne crée pas un autre conflit.<sup>5</sup>

Les séances de négociations sont conduites et dirigées sur la base des catalogues de sillons documentés. Le SAS décide et fixe l'ordre de traitement des conflits, et le communique au moment de l'envoi du calendrier des séances. En règle générale, le déroulement temporel<sup>6</sup> est établi et commence avec la situation de conflit la plus difficile (rapport demandes de sillons/capacité de sillons disponibles). Sont ensuite traités les conflits voisins en termes de calendrier. La procédure est répétée dans le sens opposé.

Le SAS se réserve le droit de mener la coordination des conflits sur les axes de transits lors de séances en présentiel, en distanciel ou de manière hybride.

---

<sup>4</sup> Des dérogations peuvent être accordées par le SAS. Par souci d'efficacité, si par exemple un demandeur indique au préalable au SAS consentir au report éventuel de sa demande, il peut s'abstenir de participer de manière obligatoire à la négociation du conflit. Dans ce cas, le demandeur doit toutefois accepter les résultats du processus de coordination qui s'est déroulé sans sa participation.

<sup>5</sup> Exception : les commandes non-SIM sur des sillons SIM sans référence à un sillon-catalogues donné sont temporairement « parquées » pour autant que par ce processus la résolution du conflit SIM soit rendue possible. Pour ces commandes – et les autres commandes non-SIM en conflits – une solution sera recherchée dans le cadre des résolutions de conflits pour les trains non-SIM. Ce faisant, tous les sillons non utilisés (SIM et non-SIM) devront être tenus à disposition comme alternative.

<sup>6</sup> La longueur et l'emplacement de cette fenêtre temporelle sera fixée en fonction de la constellation des conflits.

### 3.3 Prise en charge de commandes soumises via le OneStopShop Corridor pour des sillons-catalogue préconstruits pour les corridors (concerne le trafic marchandises)

Si plusieurs demandeurs commandent un sillons-catalogue préconstruit (Pre-arranged Path, PAP) pour corridor, le OneStopShop Corridor (OSS Corridor) leur proposera tout d'abord des PaPs libres, à condition qu'ils soient disponibles dans un délai raisonnable. S'il n'en existe pas ou s'ils ne répondent pas aux besoins du demandeur, l'OSS Corridor transmet la demande de sillon de corridor non-résolue au service d'attribution des sillons national pour la recherche de solutions de remplacement dans le processus national.

Comme les demandeurs commandent initialement un PaP, ils doivent être saisis sur le sillons-catalogue national pour le processus de résolutions des conflits<sup>7</sup>. C'est pourquoi les demandeurs sont contactés par e-mail par le SAS et invités à choisir un sillon-catalogue qui correspondrait le mieux à leur commande, ceci dans un délai maximum de quatre jours ouvrés. Exceptionnellement à ce stade, les demandes soumises via PCS et NeTs-AVIS par une même ETF peuvent être mises en cascade par l'ETF sur la base des catalogues de sillons. Cette mise en cascade a pour but de permettre aux entreprises de hiérarchiser leurs commandes et de les référencer sur des sillons-catalogue afin d'éviter les conflits internes aux ETF. Lors du processus national d'attribution de sillons, toutes les commandes saisies lors de cette phase sont considérées comme équivalentes à une commande nationale. Un éventuel conflit de commande sera donc traité comme un conflit national.

Si un demandeur refuse la possibilité de mettre la commande qui ne peut être attribuée par l'OSS Corridor sur le sillons-catalogue national ou si les informations disponibles ne sont pas claires ou n'ont pas été envoyées dans le délai imparti, le SAS placera la commande concernée sur le prochain sillon temporel de qualité égale, même si celui-ci est déjà l'objet d'une autre commande.

### 3.4 Restrictions dues à des chantiers sur les axes de transit (concerne le trafic marchandises)

#### Catalogue de sillons sur l'axe du Saint-Gothard :

- **Trafic sur une voie Mumpf-Stein Säckingen** 22.03 – 24.06 et 11.08 – 08.11. 2024 : les demandes pour des sillons-catalogue, tant pour la phase durant les chantiers que pour la phase hors chantier « Mumpf » doivent être établies par le demandeur avec des positions de commandes différentes dans le même dossier NeTS-AVIS, respectivement dans un sous-dossier PCS.
- **Fermeture Vallée du Rhin « Rastatt »** sur le réseau DB 09.08 – 30.08.2024 : pour les demandes concernées par la fermeture totale, une position de commande séparée doit être établie dans le même dossier dans NeTS-AVIS respectivement un sous-dossier doit être créé dans PCS. Lors des workshops pour l'horaire du réseau DB (23-24.01.2023), le SAS prendra les demandes en compte au mieux lors du processus de coordination.

---

<sup>7</sup> Pour les commandes qui arrivent via l'OSS Corridor dans le processus national, les conditions sont les mêmes que pour les commandes directement soumises au niveau national.



## Catalogue de sillons sur l'axe du Lötschberg-Simplon :

- **Fermeture complète Stresa-Arona** sur le réseau RFI 08.06 – 08.09.2023 : pour les demandes concernées par la fermeture totale et nécessitant une déviation, une position de commande séparée doit être établie dans le même dossier dans NeTS-AVIS, respectivement un sous-dossier doit être créé dans PCS.

### 3.5 Conflits hors des axes nord-sud

Les constellations des conflits hors axes nord-sud sont très variées. Par conséquent, la procédure à appliquer pour chaque conflit sera réglée au cas par cas. Lorsque les participant(e)s concerné(e)s sont invité(e)s à une séance de coordination, le SAS organise l'ordre du jour de ladite séance de manière à ce que chaque cas puisse être traité dans la fenêtre temporelle la plus condensée possible. Selon la constellation des conflits, il est possible que des temps d'attente soient inévitables. Le SAS se réserve le droit d'organiser les séances de coordination en présentiel, en distanciel ou de manière hybride.

## 4. Ordre de priorité en cas de conflits ne pouvant être résolus par la voie du consensus (Network Statement, chapitre 4.5.5)

### 4.1 Résolution de conflits relatifs à l'attribution de sillons sur la base du plan d'utilisation du réseau (PLUR) (Network Statement, chapitre 4.5.5.1)

#### Extrait du Network Statement

[...]

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

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

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

#### Mise en œuvre dans le processus d'attribution

Dans le cas de litiges ne pouvant être résolus par la voie du consensus et si les demandeurs ne peuvent se voir proposer d'alternatives dans le cadre de la flexibilité attendue, le SAS attribuera les sillons conformément aux prescriptions du PLUR.

Le PLUR comprend des graphiques réticulaires et un document d'accompagnement. Les tronçons garantis qui y sont indiqués par type de trafic et par qualité ont été intégralement vérifiés sur le

plan des horaires. Ainsi, mis à part les conflits au sein d'un type de trafic, ils peuvent être implémentés si toutes les commandes sont attribuées exactement comme prévu dans le PLUR.<sup>8</sup> Les requérants ont toutefois également la possibilité de demander des tracés sans spécifications et en fonction de leurs besoins.

Le SAS attribue les sillons selon les prescriptions du PLUR (nombre et qualité selon les tronçons). Dans ce cadre, la position dans le temps du sillon commandé est sans importance au sein du trafic de fret.

Dans les constellations de conflit impliquant au moins une commande du type fret, les affectations qui ne peuvent être résolues par la voie du consensus sont attribuées conformément aux critères énumérés dans le chapitre suivant.

Si aucune solution consensuelle n'est trouvée au conflit sans implication du type de trafic marchandises, lors de la première étape, les horaires du PLUR sont inclus dans la décision de conflit. Lors de l'étape suivante, l'attribution a également lieu conformément aux critères de classement énumérés dans le chapitre suivant

*Exemples d'application :*

**Exemple 1, avec participation du trafic marchandises :**

- Une ETF Cargo commande un sillon incluant un point d'arrêt non prévu dans le PLUR pour la pause du personnel des locomotives. La réalisation de cette demande de sillon dans l'horaire impliquerait que, pour un train marchandises, deux sillons TM garantis dans le PLUR devraient être utilisés. Et ceux-ci ne seraient donc plus disponibles pour d'autres demandes TM.
- Le sillon sera attribué comme demandé, pour autant que les autres sillons garantis dans le PLUR ne soient pas réclamés ou que cela n'entraîne pas de conflits supplémentaires avec d'autres commandes. Si un conflit existe avec d'autres commandes, une coordination s'ensuivra avec pour but d'attribuer un sillon à chaque commande.

**Exemple 2, avec participation du trafic marchandises :**

- Sur un tronçon entre A et B, deux sillons sont assurés pour le trafic marchandises dans le PLUR (sillon 1 et sillon 2) ; aucun sillon n'est réservé pour le train de matériel vide du trafic voyageurs dans le PLUR.
- Deux commandes pour deux trains marchandises ont été soumises, les deux trajets sur le sillon 1 et également une commande pour un train de matériel vide du trafic voyageurs sur le sillon 2.
- Lors de la phase de coordination, une solution consensuelle ou garantissant la flexibilité attendue est recherchée en vue de permettre la circulation des trois trains.
- Si aucune solution n'est trouvée, le SAS décidera sur la base du PLUR. En premier lieu, une attribution conforme au PLUR sera recherchée et accordée (une demande TM sillon 1 et une demande TM sillon 2). La commande pour le train de matériel vide du trafic voyageurs de cet exemple sera donc en conséquence rejetée. Le client a bien entendu la possibilité de demander à nouveau un sillon pour le train de matériel vide du trafic voyageurs dans un processus de commande en aval. L'attribution sera effectuée en fonction des capacités restantes et selon le principe « premier arrivé, premier servi ».

**Exemple 3, sans participation du trafic marchandises :**

- Deux demandes portent sur le trafic voyageurs. L'une correspond aux heures de circulation prévues dans le PLUR, l'autre en diffère.

---

<sup>8</sup> Sous réserve de la limite des capacités pas encore prises en compte au moment de la décision du PLUR.

- La phase de coordination consiste à rechercher une solution qui permettrait aux deux trains de circuler ce par la voie du consensus ou dans le cadre de la flexibilité attendue.
- Si aucune solution n'est trouvée, le SAS décidera sur la base du PLUR. Par conséquent, le sillou sera attribué à la commande conforme au PLUR. La demande ne correspondant pas au PLUR ne pourra pas être prise en considération.

**Exemple 4, sans participation du trafic marchandises :**

- Deux demandes portent sur le trafic voyageurs. Toutes deux sont conformes aux heures de circulation prévues dans le PLUR.
- La phase de coordination consiste à rechercher une solution qui permettrait aux deux trains de circuler par la voie du consensus ou dans le cadre de la flexibilité attendue.
- Si aucune solution n'est trouvée, il n'est pas possible de se référer au PLUR pour résoudre le conflit. L'attribution s'effectue selon les critères de priorité détaillés au chapitre suivant.

## 4.2 Ordre de priorité (Network Statement, chapitre 4.5.5.2)

### Extrait du Network Statement

#### 4.5.5.2 Ordre de priorité

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

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

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

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

## Extrait de l'OARF-OFT

### **Art. 8 Attribution des sillons en cas de conflit de commande**

(art. 12 et 12c, al. 1 et 2, let. a et b, OARF)

1 En cas de conflit entre différentes demandes de sillons, le gestionnaire d'infrastructure cherche une solution consensuelle avec les requérants.

2 Si aucune solution n'est trouvée, le gestionnaire d'infrastructure attribue les sillons conformément aux prescriptions du plan d'utilisation du réseau. Les demandes qui ne restreignent ni le nombre réservé ni la qualité des sillons du même ou d'un autre type de transport sont prioritaires.

3 En cas de conflit de commande qui ne concerne que des sillons du trafic voyageurs et qui n'aboutit pas à une solution conformément à l'al. 1 ou 2, l'ordre de priorité est le suivant:

- a. demandes présentées en vertu d'une convention-cadre;
- b. demandes relatives au trafic voyageurs selon l'horaire cadencé;
- c. demandes relatives à des trains qui donnent lieu à la contribution de couverture la plus élevée.

4 En cas de conflit de commande qui ne concerne pas que des sillons du trafic voyageurs et qui n'aboutit pas à une solution conformément à l'al. 1 ou 2, l'ordre de priorité est le suivant:

- a. demandes présentées en vertu d'une convention-cadre;
- b. demandes relatives aux trains de marchandises pour lesquels il n'est pas possible de proposer de solution de rechange pour des raisons techniques, notamment du fait du profil d'espace libre requis; la charge de la preuve incombe au requérant;
- c. demandes présentées à l'année dans le cadre de chaînes coordonnées de transport de marchandises et pour lesquelles il n'est pas possible de proposer de solution de rechange;
- d. demandes pour des trains circulant de manière répétée au cours de l'année d'horaire selon l'ordre de priorité suivant, déterminé d'après la fréquence:
  1. trains circulant en moyenne annuelle au moins 5 jours de transport par semaine,
  2. trains circulant en moyenne annuelle au moins 3, mais moins de 5 jours de transport par semaine,
  3. trains circulant en moyenne annuelle au moins 1, mais moins de 3 jours de transport par semaine.

5 Dans les cas visés à l'al. 4, let. d, le nombre de jours de transport indiqué dans la demande est déterminant. Les demandes sont de même rang au sein d'une même catégorie de fréquence. Si les trains circulent, en moyenne annuelle, moins d'un jour de transport par semaine, les jours de transport effectivement commandés par année d'horaire sont comparés.

### Mise en œuvre dans le processus d'attribution des sillons

L'article 8, al. 3 de l'OARF ci-dessus décrit la répartition des sillons en cas de conflits de commandes.

Les gestionnaires d'infrastructure ne proposent aucun accord-cadre au moment de la parution de ces présentes explications générales d'utilisation.

Pour des « raisons techniques », le profil d'espace libre des trains sur la route du Simplon sera examiné.

### Sillons SIM

Sur le tronçon Brigue – Domodossola, les sillons SIM doivent être principalement mis à disposition des trains marchandises grand gabarit qui, sur cet axe, ne peuvent circuler que sur ces sillons grand gabarit.

Les demandeurs peuvent certes commander des trains non SIM sur des sillons SIM, mais il est malgré tout attendu de leur part une certaine flexibilité lors des résolutions de conflits. Si un sillon SIM déjà occupé est nécessaire à la résolution d'un conflit de train SIM, la demande liée au train non-SIM sera temporairement « parquée » sans référence spécifique sur un sillons-catalogue.

Pour ce sillon, une solution sera recherchée dans le contexte de la résolution des conflits pour les trains non-SIM et, conjointement, pour toutes les autres commandes non-SIM en conflit. Tous les sillons non attribués (SIM et non SIM) seront d'office disponibles comme alternatives.

### Exemples d'application :

<b>Situation de départ ; commandes de sillons</b>	<b>Etape 1 : Résolution de conflit SIM</b>	<b>Etape 2 : Résolution de conflit ≠SIM</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sillon 51004 (SIM) complété par 43002 (SIM) et 43004 (SIM).</li><li>▪ Sillon 51006 (≠SIM) complété par 42002.</li><li>▪ Sillon 51008 (SIM) complété par 42004 (≠SIM) avec 6 jours de circulation par semaine.</li></ul> Sillon 51010 (≠SIM) complété par 42006 avec 4 jours de circulation par semaine	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 43002 (ou 43004) passe de 51004 à 51008.</li><li>▪ 42004 sera refoulé sur 51008 et doit encore trouver une alternative de libre.</li></ul> Comme la résolution de conflit non-SIM n'a pas encore eu lieu, il sera « parqué » sur un sillon fictif.	Dans la résolution de conflits, tous les sillons non attribués sont à disposition pour une recherche de solutions alternatives.

### Chaînes de transport coordonnées en trafic marchandises :

En cas de conflits ne pouvant être réglés par la voie du consensus et pour lesquels aucune décision d'attribution ne peut être prise sur la base des critères susmentionnés, sont prioritaires sur les autres trains marchandises les commandes qui concernent des trains marchandises circulant toute l'année avec des wagons nationaux, les trains du réseau Express et transports de lettres et paquets des chaînes de transport coordonnées.

La nécessité de chaînes de transport coordonnées en trafic voyageurs est prise en compte dans la réglementation, car la qualité des sillons assurés dans le PLUR inclut déjà les correspondances garanties de l'horaire cadencé.

### Réglementation des jours de circulation :

Si cet aspect doit être pris en compte, le SAS s'appuiera sur le nombre de jours de trafic demandés dans l'horaire annuel pour prendre une décision.

Dans le cas de trains en circulation toute l'année, les jours de circulation par semaine sont simplement comparés. Les commandes sont classées ici en trois catégories. Les commandes d'une même catégorie sont à traiter à rang égal.

Concernant les trains saisonniers, les demandes de jours de circulation sont comparées sur l'année entière. Si des trains circulent toute l'année mais que la commande ne couvre pas certains jours (p. ex. les jours fériés<sup>9</sup>), ceci ne cause pas de préjudice au demandeur.

Les jours de circulation sont cumulés, s'il s'agit de la même bande de sillons et que les trains ont les mêmes lieux de départ et de destination. Les numéros de trains n'ont aucune incidence dans cette analyse et peuvent donc être différents.

En raison des chantiers, la demande de sillons et la coordination des conflits sur les deux axes de transit pose d'importants défis pour l'horaire 2024. Le SAS met en place un modèle éprouvé afin que les trains impactés par les différentes phases de chantiers (phase « fermeture de la vallée du Rhin », phase « Arona » et phase « trafic sur une voie Mumpf ») ne soient pas désavantagés, soit par les itinéraires d'origine, soit par les itinéraires de contournement. En conséquence, cela mène à une coordination des conflits séquentielle de manière temporelle ou selon les phases des chantiers.

Afin de calculer le nombre des jours de circulation, la somme de tous les jours de circulation commandés sur les itinéraires d'origine ou de déviation de la demande de sillon concernée sera prise en compte. Les tranches de temps ou phases de travaux isolées seront définies individuellement selon l'article 3.4.

#### Exemples :

- Les trains circulant toute l'année 5 jours par semaine sont traités à rang égal avec les trains circulant toute l'année, tous les jours.
- Un train circulant toute l'année 3 jours par semaine aura la priorité sur un train circulant toute l'année 2 jours par semaine.
- Un train qui circule toute l'année 5 jours par semaine est à égalité de traitement avec un train qui circule toute l'année 5 jours par semaine sans les jours fériés
- Un train qui circule 26 semaines à 6 jours par semaine est traité à rang égal avec un train qui circule toute l'année (52 semaines) 3 jours par semaine.
- Fermeture totale Stresa – Arona, durée 93 jours (08.06 – 08.09.2023)
  - La demande pour un train de déviation via le Gothard est, pour la durée des travaux, traitée de la même manière qu'un train demandé toute l'année via le Gothard (dans un groupe de jours de circulation identiques).
  - Dans la phase n'entrant pas dans la fermeture totale « Arona », un train demandé pour l'année complète via le Lötschberg, sera traité, dans le même groupe de jours de circulation, comme un train dévié par le Gothard durant la fermeture totale.
- Fermeture totale vallée du Rhin (Rastatt) 09.08 – 30.08.2024 :
  - La demande pour un train de déviation via Schaffhouse vers Chiasso sera traité, pour la phase de fermeture totale, de la même manière qu'un train demandé depuis la France via Bâle – Gothard vers Chiasso et qui poursuivra vers l'Italie (dans le même groupe de jours de circulation).

<sup>9</sup> Sont considérés comme jours fériés : Nouvel-An (1<sup>er</sup> et 2 janvier), Vendredi Saint, Lundi de Pâques, Ascension, Lundi de Pentecôte, 1<sup>er</sup> août et Noël (25 et 26 décembre).

- Dans la phase n'entrant pas dans la fermeture totale un train demandé pour toute l'année via le Gothard sera traité de la même manière qu'un train dévié par Schaffhouse durant la fermeture totale, dans le même groupe de jours de circulation.
- Phases 4 et 8 Circulation sur une voie Mumpf – Stein Säckingen :
  - Une demande pour un train de transit marchandises dévié par Schaffhouse lors de la fermeture totale de la Vallée du Rhin sera traitée, dans le même groupe de jours de circulation, de la même manière qu'une demande pour un train de carburant circulant toute l'année sur l'itinéraire Bâle-RBL.

### 4.3 Mise aux enchères (Network Statement, chapitre 4.5.5.3)

#### Extrait du Network Statement

##### 4.5.5.3 Mise aux enchères

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

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

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

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

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

#### Mise en œuvre dans le processus d'attribution des sillons

La mise aux enchères intervient en tout dernier recours lorsque le processus de coordination n'a pas apporté de solutions et lorsque l'ordre de priorité ainsi que les critères de classement ne peuvent conduire à une décision. Dans ce cas, le SAS informe les demandeurs impliqués dans le traitement de conflit qu'une procédure de mise aux enchères sera lancée pour la décision d'attribution et leur communique les dates de ladite procédure au préalable.

La correspondance concernant la mise aux enchères passe par courriel. Les entreprises impliquées et le SAS indiquent respectivement en amont une personne de contact. Idéalement, cela devrait toujours être la même personne de chaque côté tout au long de la procédure. Le SAS demande aux parties en conflit de soumettre leur offre respective en respectant un délai précis. Les parties en conflit soumettent leur offre par courriel directement au SAS.

À l'issue du tour d'enchères, le SAS informe les parties des montants soumis et attribue provisoirement le sillon au plus offrant. La demande du moins offrant est rejetée. La décision de non-attribution est également communiquée par voie écrite.

Autres remarques sur la mise en œuvre des procédures de mise aux enchères :

- Toutes les offres sont à soumettre en francs suisses (CHF) et sans considération de la TVA.
- Les offres sont valables pour la totalité du cas conflictuel. Par exemple : concernant un conflit sur la bande de sillons 51008 pour les jours 2 à 5, l'offre doit être soumise pour les 4 jours de circulation concernés.
- L'offre la plus élevée reçoit l'adjudication sans autre négociation. Si la différence par rapport à l'enchère la plus élevée est supérieure à CHF 1000, le SAS fixe le montant à payer de sorte qu'il soit juste de CHF 1000 (hors TVA) au-dessus de la deuxième enchère.
- Si deux offres ou plus sont soumises pour le même montant et que ces offres correspondent à l'offre la plus élevée, la procédure d'enchères se poursuivra jusqu'à ce qu'une offre soit retenue.
- Avec la décision d'attribution, la mise aux enchères est considérée comme achevée.
- Le montant déterminé par le SAS doit être payé par la partie gagnante dans les 30 jours (à compter de la date de facturation par le SAS).
- Si la partie gagnante se retire a posteriori (ou omet de soumettre la commande), le montant facturé reste dû et ne sera pas remboursé. Le sillon sera quant à lui inséré dans les capacités restantes.
- La correspondance se fait par courriel mais le SAS peut, le cas échéant, réclamer des documents supplémentaires (et signés) par voie postale.
- Si une résolution consensuelle des conflits en question est atteinte avant la soumission des offres initiales, le SAS mettra fin à la procédure de mise aux enchères et aucun paiement ne sera dû.

#### **Exemple de déroulement d'une mise aux enchères**

- L'ETF A soumet une offre à hauteur de CHF 40 000.- ; l'offre de l'ETF B est de CHF 2000.-
- L'attribution provisoire de la demande de sillon conflictuelle va à l'ETF A. La demande de l'ETF B reste sans suite.
- L'ETF A reçoit une facture du SAS à hauteur de CHF 3000.- (sans TVA) (CHF 1000.- de plus que la seconde offre la plus élevée), que l'ETF A doit payer sous 30 jours.

## **5. Règles pour la modification de sillons par le demandeur après l'attribution (Network Statement ch. 4.8.1)**

### Extrait du Network Statement

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

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



### *Mise en œuvre par le SAS*

La partie de phrase « à l'exception des modifications n'ayant aucune conséquence sur la caractéristique du sillon et ne nécessitant donc ni annulation, ni nouvelle commande » a déclenché plusieurs demandes de renseignement. Afin que les gestionnaires d'infrastructure puissent planifier des offres harmonisées à l'échelle internationale, il est indispensable de considérer également les indications relatives au trajet du train à l'entrée et/ou à la sortie de la Suisse. L'annulation et la nouvelle commande est donc obligatoire (y compris en Suisse) pour tous les cas donnant lieu à une modification des raccordements du sillon à la frontière et après celle-ci.

Si le point de départ ou d'arrivée du trajet d'un train à l'étranger change, sans modification du tracé à la frontière, et si les autres paramètres restent les mêmes pour le tracé des voies en Suisse, cela ne nécessite donc ni annulation, ni nouvelle commande.

Afin de corriger une éventuelle modification souhaitée dans les systèmes annexes, celle-ci doit être effectuée par le biais d'une annulation et d'une nouvelle commande dans NeTS-AVIS.

#### **Exemples :**

- Un ajustement de la charge remorquable (par exemple 150 m au lieu de 200 m) sans aucune autre modification de paramètres de sillon est considéré comme un changement admissible.
- Un ajustement de l'heure de départ sur demande du client (14h au lieu de 18h) doit passer par une annulation et une nouvelle commande. La procédure de commande est déterminée en fonction de la date de la nouvelle commande.
- Un sillon attribué Gare badoise de Bâle – Chiasso Est pour un train Rotterdam – Melzo peut être utilisé en Suisse sans modifications de commande, et le client peut donc utiliser le sillon Port de Ludwig – Milan pour autant que tous les autres paramètres (y compris les horaires Gare badoise de Bâle – Gare de triage de Bâle, ainsi que Chiasso – Chiasso Est) restent les mêmes.
- Un train qui en lieu et place du trajet Allemagne – Gare badoise de Bâle effectue le trajet France – Bâle Saint-Jean pour Gare de triage de Bâle CFF doit obligatoirement faire l'objet d'une annulation puis d'une nouvelle commande.
- Un sillon attribué Linz – Buchs (SG) – RBL pour un train arrivant à Buchs (SG) à 18h00 et repartant de Buchs (SG) à 19h00. Si la modification prévoit une arrivée à Buchs (SG) à 17h00, il y a lieu d'annuler la commande et d'en passer une nouvelle même si le train quitte Buchs (SG) à la même heure qu'auparavant.

## **6. Conflits de commandes de prestations complémentaires (Network Statement, chapitre 4.5.4.4)**

### Extrait du Network Statement

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

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

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

### Mise en œuvre dans le processus d'attribution des sillons

Lors de conflits de commandes de prestations complémentaires, le SAS utilise la même procédure que pour les conflits de sillons. En premier lieu, une solution consensuelle est recherchée afin de satisfaire toutes les parties concernées. A ce sujet, une certaine flexibilité est attendue de tout un chacun, y compris lorsqu'il s'agit de prestations complémentaires prioritaires.

Si aucune solution consensuelle n'est trouvée en dépit de la flexibilité attendue, le SAS décide de l'attribution des prestations complémentaires sur la base du Network Statement.

#### **Exemples :**

- Un conflit concernant une demande de stationnement de nuit entre un train marchandises circulant tous les jours et le jour suivant et entre un wagon matériel ne nécessitant un stationnement que de façon saisonnière, le conflit sera tranché en faveur du train marchandises.
- Les conflits entre les demandes de stationnement pour des trains marchandises seront traités et décidés selon le chapitre 4.5.5.4 du Network Statement. Si lors du processus de coordination aucune solution à l'amiable ne peut être trouvée et que les critères prédéfinis ne permettent pas de prendre une décision différenciée, l'attribution de la totalité de stationnement sera réglée par une mise aux enchères.

## **6.1 Conflits concernant le temps d'arrêt en trafic marchandises (Network Statement, chapitre 4.5.5.4)**

### Extrait du Network Statement

[...]

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

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

[...]

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

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

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

### Mise en œuvre dans le processus d'attribution des sillons

Le GI élabore l'occupation des voies sur la base des attributions provisoires. En cas de conflit, il indique les plages horaires concernées avec tous les trains impliqués et indique, si possible, les solutions envisageables. Il transfère ensuite les conflits au SAS pour la coordination.

Le SAS informe les entreprises concernées des conflits et leur demande d'examiner les cas pour trouver des solutions. Si aucune solution consensuelle ne peut être trouvée au moment de la commande définitive, le SAS statuera sur les conflits concernés.

*Processus de décision du SAS dans le cas des conflits concernant le temps d'arrêt du trafic marchandises non résolus par la voie du consensus :*

1. Groupement des temps d'arrêts dans des créneaux horaires sous forme de session de 15 minutes sur la base de la commande de sillons du 11.04.2023.
2. Si toutes les demandes ne peuvent pas être attribuées dans le créneau horaire cité précédemment, le SAS lance une mise aux enchères afin de procéder à l'attribution définitive des commandes.
3. Attribution des commandes ayant remporté la mise aux enchères ; aucune attribution n'est faite pour les commandes non retenues, par exemple à partir du processus de mise aux enchères ou d'une session de 15 minutes sans candidature exploitable.
4. Plusieurs possibilités seront proposées aux demandeurs pour les commandes n'ayant pas reçu d'attribution du temps d'arrêt :
  - a) Refus d'attribution des commandes pour prestations de base et complémentaires sans frais supplémentaires
  - b) Attribution définitive des commandes de prestations de base sans prestations complémentaires avec les mêmes obligations pour les ETF de changer les prestations de base au plus tard 30 jours avant le changement d'horaire afin de garantir une mise en œuvre sans conflit. Si le sillon en question n'a pas été adapté 30 jours avant le changement d'horaire, le sillon devra être annulé pour tout l'horaire annuel et entraînera des frais selon les catalogues de prestations des GI.

**Exemple :**

- Fenêtre horaire en conflit : 14h00 - 15h00
- Pour cette fenêtre, il existe 5 commandes, mais les capacités de voies permettent uniquement 3 trains
- A la date de commande de sillons, les commandes sont les suivantes :
  - – Train 1 : 14:30 – 14:37 → 7 minutes
  - – Train 2 : 13:45 – 15:58 → 133 minutes
  - – Train 4 : 14:10 – 17:00 → 170 minutes
  - – Train 5 : 14:02 – 14:14 → 12 minutes

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4	Cluster 5
	< 15 Min	15 – 30 Min	30 – 45 Min	45 – 60 Min	> 60 Min
<b>Antrag</b>	1 + 5	-		3	2 + 4

**Situation spécifique :**

- Commande pour les trains 1 et 5 sont possible sur la même capacité de voies
- - Commande pour le train 3 a besoin d'une seule capacité de voies
- - Cela veut dire que pour la réalisation des commandes des trains 2 et 4, il ne reste qu'une capacité de voies à disposition et qu'une mise aux enchères devra être effectuée entre les deux demandeurs.

## 6.2 Résolution des conflits pour les garages de véhicules moteurs (Network Statement, chapitre 4.5.5.4)

### Extrait du Network Statement

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

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

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

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

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

### Complément pour les commandes portant sur des garages de véhicules moteurs

Lors de commandes de capacités de garage pour des véhicules de manœuvre et des véhicules moteurs dans des points d'exploitation à capacité critique<sup>10</sup>, la voie et le type de véhicule souhaités doivent être obligatoirement indiqués afin de permettre la représentation de la situation de commande au titre de préparation à une résolution de conflit potentielle.

### Mise en œuvre dans le processus d'attribution des sillons

Lorsqu'un conflit ne peut être résolu sur la base de l'ordre de priorité décrit, le SAS lance une mise aux enchères. Cette procédure est mise en œuvre pour les périmètres d'exploitation encore en conflit lorsque la phase de coordination et l'attribution basée sur des critères de priorité sont achevées. La mise aux enchères s'applique séparément selon l'ordre de priorité des catégories.

#### **Exemples :**

- Concernant la gare A, 8 commandes de véhicules moteurs électriques en mode productif, 2 commandes de véhicules de manœuvre thermiques ainsi que 4 commandes de véhicules moteurs de réserve sont soumises. La gare A présente une capacité disponible de 6 voies. Les commandes sont coordonnées et aucune solution consensuelle n'est trouvée. Le SAS décide de l'attribution. Selon les critères de l'ordre de priorité, les véhicules moteurs de réserve ont une priorité moindre par rapport aux véhicules moteurs électriques en mode productif. Si aucune alternative acceptable n'est trouvée pour les commandes de véhicules moteurs de réserve, ces commandes seront refusées. Pour les 10 commandes de véhicules en mode productif et les 6 voies de stationnement à disposition, le SAS procède à une mise aux enchères. Les six offres les plus élevées remportent l'adjudication sans autre négociation. Si la différence par rapport à l'enchère immédiatement inférieure est supérieure à 1000 francs, le SAS fixe le montant à payer de sorte qu'il soit juste de 1000 francs (hors TVA) au-dessus de l'enchère immédiatement inférieure.
- Concernant la gare A, 8 commandes pour des véhicules moteurs électriques en mode productif, 2 commandes pour des véhicules de manœuvre ainsi que 4 commandes de véhicules moteurs de réserve sont soumises. Dans la gare A, il existe selon les capacités existantes 11 voies dont 9 sont électrifiées et deux thermiques. Les commandes seront coordonnées. Pour les 8 commandes pour les véhicules moteurs électriques en mode productif et les 2 commandes de véhicules de manœuvre des solutions pourront être trouvées et seront attribuées de manière adéquate. Concernant les 4 commandes restantes de capacité pour les véhicules moteurs de réserve, une seule voie électrifiée reste à disposition. Une coordination de ces 4 commandes reste sans succès, le SAS doit procéder à une mise aux enchères pour la seule voie électrifiée à disposition. L'offre la plus élevée remporte l'adjudication sans autre négociation. Si la différence par rapport à la seconde offre la plus élevée est supérieure à 1000 francs, le SAS fixe le montant à payer de sorte qu'il soit juste de 1000 francs (hors TVA) au-dessus la seconde offre la plus élevée.
- Concernant la gare A, 28 commandes de locomotives de ligne sont soumises. Les capacités de stationnement à disposition sont de 20 voies. Les commandes sont coordonnées. A la fin de la coordination, 17 commandes ont trouvé une solution à l'amiable. Il reste 11 commandes et 3 voies de stationnement. Le SAS procède à une mise aux enchères. Les trois offres les plus éle-

---

<sup>10</sup> Les points d'exploitation à capacité critique sont : Bâle CFF RB, Bâle CFF Gare de fret, Bellinzzone, Bellinzzone San Paolo, Brigue, Chiasso Vg, Chiasso Sm, Pratteln et Spiez.

vées remportent l'adjudication sans autre négociation. Si la différence par rapport à l'offre immédiatement inférieure est supérieure à 1000 francs, le SAS fixe le montant à payer de sorte qu'il soit juste de 1000 francs (hors TVA) au-dessus de l'offre immédiatement inférieure.

## 7. Lignes surchargées (Network Statement, chapitre 4.6)

### Extrait du Network Statement

En cas d'impossibilité de prendre en considération certaines requêtes d'attribution de sillons en raison d'une capacité insuffisante de la ligne concernée, ou s'il est possible de prévoir avec fiabilité pareille impossibilité, le SAS déclare que la ligne est surchargée. [...]

### Lignes actuellement déclarées surchargées

A l'échéance rédactionnelle de ce document, aucune ligne n'a été déclarée surchargée dans l'horaire annuel 2023.

## 8. Mandat à une entreprise de transport ferroviaire (ETF) pour un transport de marchandises (Network Statement, chapitre 4.1.3)

### Extrait du Network Statement

[...] Au plus tard un mois avant la mise en service, le demandeur doit présenter une autorisation d'accès au réseau ou mandater une entreprise de transport ferroviaire (ETF) pour effectuer le transport. [...]

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

Outre les entreprises de transport ferroviaire (ETF), des tiers sont également autorisés à demander des sillons pour la mise en place d'un trafic marchandises. Ces entreprises doivent présenter une autorisation d'accès au réseau au plus tard un mois avant la mise en service, ou mandater une entreprise de transport ferroviaire pour effectuer le transport.

Les entreprises qui ne désirent pas obtenir un statut propre d'ETF ne doivent pas conclure d'accord d'accès au réseau. Cela étant, ces entreprises sont soumises aux mêmes conditions d'accès au réseau que les ETF. Par la soumission de demandes de sillons, elles acceptent en outre que le mandat donné à une ETF pour réaliser le trafic ferroviaire transfère irrévocablement à l'ETF mandatée tous les droits et obligations associés à la prestation commandée.

Des sillons et prestations complémentaires commandés et attribués à des tiers peuvent être transférés à l'ETF mandatée et repris par celle-ci à la condition exclusive qu'ils demeurent inchangés (mêmes lignes, horaires, jours de circulation, changements de système d'exploitation, paramètres de trains, etc.). Le transfert est achevé avec le consentement par écrit de l'ETF. L'indemnisation du transfert de sillons sera facturée par le SAS au mandataire concerné. Si 30 jours avant la mise en œuvre du trafic, le mandat à une ETF pour exécution du trafic ferroviaire n'est pas

conclu, les sillons et les prestations complémentaires commandés et attribués seront annulés conformément aux conditions du catalogue des prestations en vigueur du gestionnaire d'infrastructure. Le demandeur devra verser une indemnité.