

## Processus d'attribution des sillons pour l'horaire 2026 : Explications générales d'utilisation

### 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
2.1	Prestations de base avec spécialités, exceptions (Network Statement chapitre 4.2.7.3).....	4
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 corridor (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 résolu 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	Procédure de mise aux enchères (Network Statement, chapitre 4.5.5.3) .....	14
5.	Règles applicables en cas de modification des sillons par le commanditaire suite à l'attribution (Network Statement, chapitre 4.8.1).....	15
6.	Conflits de commandes de prestations complémentaires (Network Statement, chapitre 4.5.4.4) .....	16
6.1	Conflits concernant le temps d'arrêt du trafic marchandises (Network Statement, chapitre 4.5.5.4).....	17
6.2	Résolution des conflits pour les garages de véhicules moteurs (Network Statement, chapitre 4.5.5.4).....	19
7.	Lignes surchargées (Network Statement, chapitre 4.6).....	21
8.	Mandat à une entreprise de transport ferroviaire (ETF) pour un transport de marchandises (Network Statement, chapitre 4.1.3).....	21

## 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: adaptation du contenu pour rendre compte de la fusion des corridors de fret ferroviaire Rhin–Alpes et Mer du Nord–Mer Méditerranée.
- Chapitre 2: inchangé.
- Chapitre 3: intégration des compléments d'information publiés dans le Network Statement et actualisation des restrictions de capacités dues à des chantiers sur les deux axes de transit.
- Chapitre 4: suppression de l'article 8 OARF-OFT dans le cadre de la révision de l'OARF et de l'OARF-OFT. Description circonstanciée de l'ordre de priorité et de la mise aux enchères : ces deux procédures faisant dorénavant partie intégrante du Network Statement, elles sont explicitées plus en détail dans le présent document.
- Chapitre 5: intégration des compléments d'information publiés dans le Network Statement.
- Chapitre 6: inchangé.
- 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 2026. 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 illustrent les dispositions applicables à la procédure d'attribution des sillons au niveau national en trafic intérieur et international. Pour la commande et l'attribution de sillons-catalogue sur les corridors en trafic marchandises international, les dispositions relatives au corridor de fret ferroviaire s'appliquent

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'article 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, heure approximative de mise à quai, etc.) et du train ... (y c. relation « de/à » et, évent., nom du ou des demandeur(s) partenaire(s))
  - Destination (lieu de déchargement, voie de garage, heure approximative de garage, etc.) et du train ... (y c. relation « de/à » et, évent., nom du ou des demandeur(s) partenaire(s))
  - Safety Management System-ETF (SMS-ETF ; ETF responsable 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. Toute demande de sillons sera rejetée tant que la valeur du profil n'aura pas été précisée.

### *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 du train », rubrique « Marche du train », ou insérer une remarque sur le trafic par wagons complets national qui relève du processus normal de manœuvre. La commande de formations de train/groupes de formation spécifiques doit être passée dans le même onglet (rubrique « Formations de train ») de l'outil NeTS-AVIS. Munies de ces informations, les gares (frontières) concernées peuvent ainsi planifier les capacités des voies d'une 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 ». Le SAS ne vérifie pas leur exactitude.

*Complément pour 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 ;
- Demande 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 ;
- Demande 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 Vmin 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 spécialités, exceptions (Network Statement chapitre 4.2.7.3)**

Extrait du Network Statement

### **4.2.7.3 Prestations de base avec spécialités**

▪ [...]

#### **Exceptions**

Le chiffre 4.2.7.3 autorise les exceptions suivantes :

- Trafic voyageurs
  - Trains complémentaires: p. ex. dédoublement de trains

### Mise en œuvre par le SAS

Les demandes de sillons en trafic voyageurs pour des trains complémentaires, p. ex. dédoublements de trains en période de sports d'hiver, peuvent également être soumises 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 annuelle ; procédure de commande 4a).

## **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. En réalité, il ne s'agit pas d'un conflit de commande de sillons à proprement parler puisqu'en fin de compte, une seule de ces commandes sera mise en œuvre pour le transport concerné.

Lors de commandes multiples, les demandes concrètes de sillons varient souvent car chaque commanditaire 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<sup>1</sup> qui a le mandat en cours. 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>2</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 et (par analogie) sur l'article 46 de la directive 2012/34/UE. Les demandeurs concernés doivent prendre part à ce processus, [...].

La coordination des conflits dans les catalogues de sillons concernant les itinéraires de transit a lieu en plénière et en présence de tous les protagonistes. [...]

Les catalogues de sillons sont utilisés à l'occasion de la coordination des conflits sur les axes de transit et sont échangés avec les commanditaires. Ils indiquent pour chaque train l'occupation prévue par jour de la semaine, le numéro du train, la désignation du commanditaire et la relation du train.

---

<sup>1</sup> Pour les commandes multiples impliquant plus de deux ETF, les remarques de ce chapitre s'appliquent par analogie.

<sup>2</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>3</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>4</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, il commencera par le créneau horaire<sup>5</sup> qui présente la situation de conflit la plus délicate à résoudre (rapport entre les demandes de sillons et la 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 coordonner les conflits sur les axes de transit en organisant des séances en présentiel, en distanciel ou en mode hybride.

---

<sup>3</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>4</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>5</sup> La durée de ce créneau horaire et l'emplacement exact seront fixés en fonction du conflit.

### **3.3 Prise en charge de commandes soumises via le OneStopShop Corridor pour des sillons-catalogue préconstruits pour corridor (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 PaP 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>6</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, une mise en cascade interne à l'ETF des demandes soumises via PCS et NeTS-AVIS peut être effectuée 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 de prévenir autant que possible les conflits au sein d'une même 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 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 :**

- Muri AG
  - Plusieurs chantiers, répartis en différentes phases, sont prévus tout au long de l'année. Ceux-ci sont pris en compte dans le catalogue de sillons dans une seule et même tranche horaire.

---

<sup>6</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 partielle (1/4) de l'axe du Simplon 16.2–26.7.2026**
  - Toute demande concernée par la fermeture doit faire l'objet d'une position de commande séparée dans le même dossier NeTS-AVIS ou d'un Sub-Path dans PCS.
- Conséquence directe de la fermeture partielle (1/4) de l'axe du Simplon, le tronçon Iselle – Premosello fera l'objet d'une fermeture totale du 29.5 au 27.7.2026.

### 3.5 Conflits hors des axes nord-sud

Les configurations de 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 une fenêtre temporelle la plus condensée possible. Selon la configuration 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 ligne en présentiel, en distanciel ou en mode hybride.

## 4. Ordre de priorité en cas de conflits ne pouvant être résolu 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 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)**

*Les sillons sont attribués sur la base du PLUR (art. 9b, al. 4 LCdF). Celui-ci ne confère toutefois ni droits ni obligations aux différentes entreprises de transport, car il prévoit uniquement des capacités pour des genres de trafic définis et non pour des entreprises individuelles.*

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

Dans le cas de litiges ne pouvant être résolu 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>7</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 conflits 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 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

---

<sup>7</sup> Sous réserve de la limite des capacités pas encore prises en compte au moment de la décision du PLUR.

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.
- 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, le SAS décidera sur la base du PLUR. Par conséquent, le sillon 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

#### **4.5.5.1 Ordre de priorité**

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

Si le nombre de demandes de sillon soumises pour un même genre de trafic est supérieur au nombre prévu dans le PLUR ou en présence de conflits de commande ne pouvant être résolus par la voie du consensus, l'ordre de priorité suivant s'applique:

1. Conflits de commande impliquant uniquement le trafic voyageurs
  1. Demandes introduites au titre d'une convention-cadre (art. 12c, al. 2, let. a OARF)
  2. Demandes du trafic voyageurs cadencé
  3. Trains apportant une plus grande contribution de couverture par demande de sillon concernée
2. Conflits de commande n'impliquant pas uniquement le trafic voyageurs.
  1. Demandes introduites au titre d'une convention-cadre (art. 12c, al. 2, let. a OARF)
  2. Trains de marchandises pour lesquels aucune autre solution ne peut être proposée pour des raisons techniques, notamment en raison du profil d'espace libre demandé. La charge de la preuve incombe à l'entreprise demandeuse.

3. Demandes introduites dans le cadre de chaînes de transport harmonisées pour les transports de marchandises ayant fait l'objet d'une demande pour toute l'année et pour lesquelles aucune alternative n'est possible. Cela s'applique aux trains de courrier et de colis postaux ainsi qu'aux trains de marchandises intérieurs en correspondance :
  - du trafic par wagons complets
  - du trafic combiné non accompagné (TCNA Express ou Standard)
  - du réseau Express
4. Demandes pour les trains circulant de façon répétée dans le cadre de l'horaire annuel, en fonction de la fréquence prévue des trajets. Les demandes sont classées en trois catégories selon une priorité décroissante:
  - trains dont la circulation moyenne annuelle  $\geq 5$  jours par semaine ;
  - trains dont la circulation moyenne annuelle  $\geq 3$  mais  $< 5$  jours par semaine ;
  - trains dont la circulation moyenne annuelle  $\geq 1$  mais  $< 3$  jours par semaine.

Les jours de circulation selon la demande sont déterminants à cet égard. Les demandes ont toutes la même importance au sein d'une catégorie. Si des trains saisonniers circulent moins d'un jour par semaine en moyenne annuelle, les jours de circulation effectivement commandés sont comparés pour chaque année d'horaire.

Lorsqu'un conflit ne peut pas être résolu sur la base de l'ordre de priorité décrit, le SAS lance une mise aux enchères.

Dans le cas d'un conflit de commande concernant les capacités disponibles (capacité restante non couverte par le PLUR), le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé reste prioritaire (art. 9b, al. 4 LCdF).

Si cette règle ne permet pas de résoudre le conflit, le SAS lance une mise aux enchères.

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

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

Pour des raisons d'ordre technique, le profil d'espace libre des trains circulant sur l'axe du Simplon (sillons SIM) 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 :

Situation de départ ; commandes de sillons	Etape 1 : Résolution de conflit SIM	Etape 2 : Résolution de conflit ≠SIM
<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><li>▪ Sillon 51010 (≠SIM) complété par 42006 avec 4 jours de circulation par semaine</li></ul>	<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><li>▪ Comme la résolution de conflit non-SIM n'a pas encore eu lieu, il sera « parké » sur un sillon fictif.</li></ul>	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 de marchandises intérieurs en correspondance circulant toute l'année. Cette règle s'applique aux trains de marchandises intérieurs en correspondance :

- du trafic par wagons complets ;
- du trafic combiné non accompagné (TCNA Express ou Standard) ;
- du réseau Express ;
- du trafic assurant le transport du courrier et des colis postaux.

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>8</sup>), ceci ne cause pas de préjudice au demandeur.

---

<sup>8</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).

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.

### 4.3 Procédure de mise aux enchères (Network Statement, chapitre 4.5.5.3)

#### Extrait du Network Statement

##### **4.5.5.3 Procédure de 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 généralement à quatre (4) jours ouvrables.

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

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

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

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

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

#### 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 part et d'autre pendant toute la durée 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.
- Le sillon est attribué sans autres négociations au demandeur ayant soumis l'offre la plus élevée. 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 attribué dans la capacité restante.
- La correspondance se fait, en principe, par courriel mais le SAS peut, si nécessaire, exiger que certains documents soient en plus envoyés par voie postale après avoir été imprimés (et signés).
- 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 hors TVA (CHF 1000 de plus que la seconde offre la plus élevée), que l'ETF doit payer sous 30 jours.

## 5. Règles applicables en cas de modification des sillons par le commanditaire suite à l'attribution (Network Statement, chapitre 4.8.1)

### Extrait du Network Statement

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

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 commanditaire doit être effectuée dans l'outil de commande correspondant, sous forme d'une annulation et d'une nouvelle commande, à l'exception des modifications n'ayant aucune conséquence sur la caractéristique du sillon et ne nécessitant donc ni annulation, ni nouvelle commande.

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

### 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 au 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 périphériques, 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, 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. Départ de Buchs (SG) à 19h00. Le train arrivera nouvellement dès 17h00 à Buchs (SG). Même si le train quitte Buchs (SG) à la même heure qu'auparavant, il y a lieu d'annuler la commande et d'en passer une nouvelle.

## **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 commanditaires de prestations complémentaires.

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



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

### 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 du 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 :

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

Si le sillon correspondant n'est pas adapté au plus tard 30 jours avant le changement d'horaire, il doit alors être décommandé pour toute l'année d'horaire (conséquences en termes de coûts conf. au 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 possibles. 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 sujets à conflit sous forme de sessions de 15 minutes sur la base de la commande de sillons initiale.
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 de 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) a) Refus d'attribution des commandes pour prestations de base et complémentaires sans frais supplémentaires
  - b) 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 3: 13:58 – 14:55 → 57 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 commanditaire 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>9</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 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'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.
- 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. Dans la gare A, il existe selon les capacités existantes 11 voies dont 9 sont électrifiées et deux thermiques. Les commandes sont 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 élevées rempor-

<sup>9</sup> Les points d'exploitation à capacité critique sont : Bâle CFF RB, Bâle CFF Gare de fret, Bellinzone, Bellinzone San Paolo, Brigue, Chiasso Vg, Chiasso Sm, Pratteln et Spiez.

tent 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 2026.

## 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.

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

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, para-

mètres 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.