

Mandat d'établissement de l'horaire

Conclu entre

Le Service suisse d'attribution des sillons

Schwarztorstrasse 31
3001 Berne

Le mandant

Ci-après : « le mandant » ou « le SAS »

Et

Transports Publics Neuchâtelois SA

Allée des Défricheurs 3
Case Postale 1429
2301 La Chaux-de-Fonds

Le mandataire

Ci-après : « le mandataire » ou « transN »

Tous deux ci-après : « les parties »

1 SITUATION INITIALE

Le 28 septembre 2018, le Parlement suisse a approuvé à l'unanimité le projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) et les adaptations législatives y afférentes. Dans ce cadre, Sillon Suisse SA a été transformée en un établissement fédéral indépendant de droit public, le Service suisse d'attribution des sillons (SAS). En outre, le SAS se voit attribuer des compétences supplémentaires et de nouvelles tâches.

Les mesures de constitution du SAS et de ses organes sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2020. Les dispositions régissant l'exploitation opérationnelle du SAS s'appliquent, quant à elles, depuis le 1^{er} janvier 2021.

En vertu de l'article 9f de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), le SAS assume la responsabilité de la planification et de l'attribution des sillons ainsi que de l'établissement de l'horaire du réseau. Il peut avoir recours à des tiers pour accomplir certaines tâches, notamment pour l'établissement de l'horaire. Ceux-ci sont tenus de ne faire aucune discrimination dans l'exercice de leurs tâches et d'impliquer les gestionnaires d'infrastructure ainsi que les entreprises habilitées à demander l'accès au réseau au sens de l'art. 9a, al. 4, LCdF. Le service d'attribution des sillons publie le contrat.

Le Conseil fédéral définit les différentes compétences dans l'ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OServAS).

Le présent contrat doit permettre d'atteindre les objectifs fixés par la Confédération, à savoir l'accès au réseau de manière non discriminatoire et transparente, l'évolution saine de la concurrence dans le transport ferroviaire et l'utilisation optimale des capacités ferroviaires (cf. art. 9e LCdF).

Tout trajet s'inscrivant dans le cadre du trafic ferroviaire est soumis au processus d'horaire et d'attribution. L'utilisation du réseau ferroviaire fait d'abord l'objet d'une demande/commande, puis les gestionnaires d'infrastructure se chargent de la planification et de l'attribution des capacités correspondantes au commanditaire.

Dans le cadre du transfert de compétences des gestionnaires d'infrastructure au SAS, le SAS et les transN visent en priorité le respect des bases légales et la maîtrise des processus. Certaines évolutions doivent néanmoins rester possibles pendant la durée du contrat. Ce dernier doit notamment prendre en compte les progrès réalisés en matière de planification automatisée de l'horaire et tirer parti des nouvelles opportunités ainsi créées.

2 DÉFINITIONS / ABRÉVIATIONS

Commanditaire : toute entreprise pouvant demander l'accès au réseau, en vertu de l'art. 9a LCdF

JUP :	mise à jour de l'horaire annuel
Network Statement :	conditions d'accès et d'utilisation du réseau fixées par les gestionnaires d'infrastructure pour l'horaire correspondant
PC :	processus de commande
RNE :	RailNetEurope, Association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons
TMS :	Traffic Management System ; système global de planification des capacités et de conduite de l'exploitation

3 OBJECTIF ET FINALITÉ DU CONTRAT

Les parties ont pour objectif d'élaborer un horaire optimal conciliant les impératifs de stabilité, de ponctualité et de densité de trafic dans l'intérêt des utilisateurs et des clients finaux. Le présent contrat régit les droits et obligations des parties contractantes dans le cadre du mandat d'établissement de l'horaire. Cela comprend notamment les tâches suivantes :

- l'établissement de l'horaire annuel pour tous les genres de trafic sur le réseau à voie normale des transN (Travers - Buttes) pour la période d'horaire convenue ;
- l'établissement de la planification des nœuds pour les gares situées sur le réseau à voie normale des transN (Travers - Buttes) ;
- la mise à jour de l'horaire annuel au moyen des JUP et PC 4a sur le réseau à voie normale des transN (Travers - Buttes) ;
- les adaptations nécessaires en cas de travaux d'aménagement et d'entretien ainsi que la levée des perturbations d'exploitation de grande envergure sur le réseau à voie normale des transN (Travers - Buttes) ;
- la planification des trains spéciaux et des commandes à court terme ainsi que du domaine opérationnel sur le réseau à voie normale des transN (Travers - Buttes) ;
- l'établissement de l'horaire de manière non discriminatoire.

4 PRESTATIONS DU MANDATAIRE

Le SAS charge les transN de fournir les services définis ci-après. Le cas échéant, les obligations de coopération du SAS sont également décrites.

Les transN sont tenus de ne faire aucune discrimination dans l'exercice de leurs tâches et d'impliquer les gestionnaires d'infrastructure ainsi que les entreprises habilitées à demander l'accès au réseau au sens de l'art. 9a, al. 4, LCdF.

4.1 Principes de base en matière de commande et d'utilisation du réseau ferroviaire des transN

Les transN publient leurs conditions d'accès au réseau pour chaque année d'horaire, celles-ci se fondant sur les directives structurelles de RNE (Network Statement). Ils permettent au SAS d'y intégrer les conditions de commande, d'attribution, d'utilisation et de facturation (partie de l'encaissement de la redevance pour l'utilisation des sillons) des prestations de base et complémentaires ainsi que d'autres exigences relevant de la compétence du SAS. Les transN et le SAS s'entendent pour l'élaboration du Network Statement.

4.2 Études de sillons

Les transN effectuent des études de sillons à la demande des entreprises habilitées à demander l'accès au réseau au sens de l'art. 9a, al. 4, LCdF. Ils publient les conditions y relatives dans le Network Statement et dans le catalogue de prestations. Le SAS doit être informé de l'ensemble des études menées (demandes reçues, état d'avancement, résultats obtenus) et donc mis en copie.

4.3 Horaire annuel et mise à jour de celui-ci (JUP) (PC1 à PC4a inclus)

Toutes les demandes de sillons dans l'horaire annuel, y compris les adaptations de celui-ci (à l'heure actuelle, application des processus de commande 1 à 4a inclus), devront être soumises au SAS à partir de l'horaire annuel 2023 au moyen de NeTS-AVIS pour des commandes qui concernent le réseau de CFF Infrastructure ou sous une autre forme (par exemple envoi du cadre-horaire) pour des commandes qui touchent uniquement le réseau des transN. Après avoir effectué les vérifications requises, le SAS transmet les demandes aux transN afin qu'ils les intègrent dans le plan de capacité/l'horaire. Les transN traitent que les demandes qui ont été vérifiées par le SAS. Ils planifient les sillons demandés et les intègrent dans le plan de capacité/l'horaire. Ils indiquent les conflits de sillons à des fins de coordination et formulent des propositions alternatives à l'intention du SAS. Le SAS coordonne les demandes conflictuelles avec les commanditaires concernés et les représentants des transN. Il incombe au SAS d'attribuer ou de rejeter les demandes ou encore de ne pas entrer en matière. Le renoncement à des demandes soumises, les annulations et la résiliation de commandes de prestations sont traités par le SAS.

4.4 Coordination avec les gestionnaires d'infrastructure des réseaux voisins aux points de jonction des réseaux

Les modalités de collaboration entre gestionnaires d'infrastructure au niveau de leurs limites de planification respectives (qui planifie quoi et à quel horizon) sont représentées de façon uniforme. Pour les transN, cela concerne la limite de planification établie avec le réseau des CFF en gare de Travers.

4.5 Horaire journalier, y compris planification de la production (PC4b et PC5)

Les transN assurent la réception des commandes de sillons relevant de l'horaire journalier et du domaine opérationnel (actuels processus de commande 4b et 5), planifient leur mise en œuvre optimale et attribuent des sillons, ce en toute autonomie. Le SAS vérifie a posteriori les attributions pour l'horaire journalier et les domaines opérationnels. Chaque commande doit être enregistrée à l'état définitif dans le système de commande NeTS-AVIS. Jusqu'à ce que celui-ci soit disponible, les transN enregistrent les commandes et les attributions de manière appropriée. Le SAS peut consulter la documentation sur demande. Le SAS contrôle a posteriori toutes les commandes de sillons dans l'horaire journalier (y c. planification de la production) qui ont été refusées par les transN. Des discussions sont éventuellement organisées entre les parties.

4.6 Horaires de remplacement en cas de restrictions temporaires de capacités

En cas de restrictions temporaires de capacités, les transN établissent des horaires de remplacement à la fois dans l'horaire annuel et dans la mise à jour y afférente (JUP) en cas de travaux de construction pendant les heures d'ouverture des lignes publiées qui nécessitent la planification de concepts de remplacement (restrictions temporaires de capacité). Dans ces cas ils impliquent le SAS par écrit.

Le financement des mesures de remplacement est basé sur l'article 11b de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) et n'est pas l'objet du présent contrat.

En cas de restrictions temporaires de capacités dans l'horaire journalier (y c. planification de la production), les transN sont tenus d'établir des horaires de remplacement pour les lignes et les nœuds relevant de leur réseau.

4.7 Prestations complémentaires dans l'horaire annuel et la mise à jour de celui-ci (JUP 0-6)

Les transN fournissent des informations récentes sur les installations concernées par l'offre de prestations complémentaires. Elles comprennent tous les renseignements pertinents et sont

complétées le cas échéant en concertation avec le SAS. Les transN planifient les prestations complémentaires demandées et les intègrent dans le plan de capacité/horaire. Par ailleurs, ils identifient les conflits de prestations complémentaires et les signalent au SAS à des fins de coordination. Le SAS coordonne les demandes conflictuelles avec les commanditaires concernés et les représentants des transN. Il incombe au SAS d'attribuer ou de rejeter les demandes ou encore de ne pas entrer en matière. Le renoncement à des demandes soumises, les annulations et la résiliation de commandes de prestations sont traités par le SAS.

4.8 Prestations complémentaires dans l'horaire journalier y compris la planification de la production

Les transN assurent la réception des commandes de prestations complémentaires relevant de l'horaire journalier et des domaines opérationnels (actuels processus de commande 4b et 5), planifient leur mise en œuvre optimale et attribuent les prestations complémentaires, ce en toute autonomie. Le SAS vérifie a posteriori les attributions pour l'horaire journalier et les domaines opérationnels. Les transN saisissent chaque commande de manière appropriée (par exemple Excel, Word, etc.). Dans le cas d'une mise en œuvre de NeTS-PLAN chez les transN, cela permet de rendre compte des prestations planifiées de manière indépendante dans le système.

Le SAS contrôle a posteriori toutes les commandes de prestations complémentaires dans l'horaire journalier (y c. planification de la production) qui ont été refusées par les transN. Des discussions sont éventuellement organisées entre les parties.

4.9 Codes débiteurs

Pour que les prestations de base et les prestations complémentaires commandées puissent être attribuées sans ambiguïté à un commanditaire, les transN exigent que chaque demandeur fournisse le code débiteur correspondant¹. Ces codes débiteurs facilitent, d'une part, l'utilisation de l'outil informatique standard énuméré au point 4.10 et, d'autre part, la perception de la redevance pour l'utilisation des sillons.

4.10 Mise à disposition des sillons (horaire planifié) et prestations complémentaires planifiés issus de l'outil de planification pour utilisation ultérieure par voie électronique

Les transN mettent à la disposition de CFF Infrastructure, au moyen des annonces, les sillons planifiés sur l'ensemble de leur réseau, tous itinéraires de train confondus, ainsi que les prestations complémentaires proposées dans leurs gares pour le garage et les itinéraires de

¹ Les mêmes codes débiteurs qui sont déjà utilisés chez BLS, HBS, SBB, SOB et STB.

manœuvre des véhicules ferroviaires, et ce pour tous les horizons de temps, afin qu'ils soient représentés dans l'outil NeTS Plan. Dans le cas d'une mise en œuvre de NeTS-PLAN chez les transN, cela permet de rendre compte des prestations planifiées de manière indépendante dans le système.

5 OBLIGATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Les transN informent le SAS de la mise en œuvre du contrat et de toutes les évolutions pertinentes dans le cadre des discussions institutionnalisées. En cas d'événements imprévus susceptibles d'avoir un impact majeur sur l'exécution du présent contrat, les transN informent le SAS sans délai.

Le SAS tient des réunions semestrielles dans le cadre d'un comité de gestion « Horaire ». Tous les gestionnaires d'infrastructure relevant de la compétence du SAS ont le droit d'y participer et de soumettre des requêtes. Cette mesure vise à garantir la participation de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure relevant du SAS. Les transN sont tenus de fournir des renseignements sur les requêtes et demandes en rapport avec la fourniture des prestations contractuelles et ayant un impact sur d'autres gestionnaires d'infrastructure.

6 RÉMUNÉRATION

6.1 Valeurs planifiées et prévisionnelles

Chaque année, les parties fixent ensemble la rémunération versée par le SAS aux transN pour la fourniture des prestations définies dans le présent contrat sur la base d'une valeur planifiée ayant un caractère contraignant. Chaque année avant fin septembre au plus tard, les transN soumettent au SAS un relevé détaillé des coûts budgétés pour l'année suivante en explicitant les écarts par rapport aux valeurs prévisionnelles. Ils mettent à jour ou complètent les valeurs prévisionnelles, y compris les facteurs de coûts escomptés, pour les trois années à venir. Ils expliquent les écarts par rapport aux données de l'année précédente.

Le SAS s'engage à examiner et approuver le relevé des coûts budgétés pour l'année suivante avant fin octobre au plus tard. Dans ce cadre, il s'intéresse notamment à la justification et à la traçabilité des écarts éventuels, étudie dans quelle mesure ils peuvent être supportés par les autres gestionnaires d'infrastructure et financés par les conventions de prestations signées entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructure. En cas d'écarts supérieurs à 3 % par an par rapport à la valeur planifiée de l'année précédente, il entend le comité de gestion « Horaire ».

La première année de validité du contrat, les transN fournissent leurs prestations à la valeur planifiée à caractère contraignant (prix fixe) définie dans l'annexe 1. Un relevé de la valeur

planifiée contraignante 2021 et des valeurs prévisionnelles pour les années 2022 à 2024 est disponible en annexe 1. Chaque année, le SAS, représenté par sa direction et les transN mettent à jour l'annexe 1 en s'accordant sur la nouvelle valeur planifiée contraignante pour l'année suivante et les valeurs prévisionnelles pour les trois années ultérieures.

La rémunération porte sur toutes les prestations nécessaires à l'exécution du contrat. En cas d'événements imprévisibles et non imputables à l'une ou l'autre partie, comme une modification des bases juridiques, les pandémies ou les catastrophes naturelles ayant des répercussions majeures sur les prestations et/ou les coûts convenus par contrat, la rémunération peut être adaptée d'un commun accord.

6.2 Modalités de paiement

Les parties s'accordent sur les modalités de paiement suivantes : une fois par trimestre, le SAS verse aux transN un montant représentant un quart de la somme annuelle.

6.3 Facturation et délai de paiement

Les transN établissent une facture (de préférence électronique ou envoyée par courriel) à l'intention du SAS quatre fois par an. Toutes les factures doivent correspondre aux éléments de base définis par contrat et être accompagnées de relevés vérifiables des prestations fournies. La TVA doit être comptabilisée séparément.

Les échéances doivent être fixées aux 1^{er} mars, 1^{er} juin, 1^{er} septembre et 1^{er} décembre de chaque année.

Le délai de paiement est de trente (30) jours.

Les transN envoient les factures électroniques ou non par courriel à l'adresse finance@tvs.ch.

L'adresse de facturation est la suivante :

Service suisse d'attribution des sillons
Schwarztorstrasse 31
Case postale
3001 Berne

7 GARANTIE

Les transN veillent à ce que les prestations fournies répondent aux exigences convenues et garanties ainsi qu'à celles que le SAS peut légitimement escompter, même sans convention particulière, en vertu des objectifs de ponctualité et des dispositions de sécurité en vigueur.

8 RESPONSABILITÉ

La responsabilité des parties est basée sur les dispositions légales en vigueur.

9 SÉCURITÉ DE L'INFORMATION, SECRET PROFESSIONNEL ET PROTECTION DES DONNÉES

Les parties traitent de manière confidentielle l'ensemble des informations et faits qui ne relèvent pas de la sphère publique, qui ne sont pas accessibles à tous et dont la nature même légitime le maintien du secret. Dans le doute, il convient de traiter toute information et tout fait de manière confidentielle. L'obligation de garder le secret s'applique avant même la conclusion du contrat et perdure après la cessation des rapports contractuels.

L'obligation de garder le secret porte également et en particulier sur les informations relatives aux divers commanditaires recueillies dans le cadre des études de sillons, de la planification des sillons et de l'établissement de l'horaire. Ces informations ne doivent pas être rendues accessibles aux autres services ou filiales des transN, ETF ou tiers.

Les parties s'engagent à respecter les dispositions de la loi suisse sur la protection des données et à protéger efficacement les données communiquées dans le cadre de l'exécution du contrat contre toute compromission d'informations par des tiers.

10 PROPRIÉTÉ DES DONNÉES

Les données fournies dans le cadre de la demande/commande et l'attribution de sillons et de prestations complémentaires restent la propriété des commanditaires. Elles ne peuvent pas être utilisées à d'autres fins sans leur accord écrit exprès.

11 AVENANTS AU CONTRAT

Des modifications et des compléments au contrat peuvent être apportés à tout moment d'un commun accord. Pour être valables, ils requièrent la forme écrite. Ce principe s'applique également à l'annulation de l'obligation de forme écrite.

12 ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE

Le contrat entre en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 2021. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2024 et peut être renouvelé.

13 CESSATION DE LA RELATION CONTRACTUELLE

Une résiliation pendant la durée du contrat n'est pas possible, à l'exception d'une résiliation du contrat conformément à l'art. 3, al. 4, OServAS ou en cas de modification de la base légale.

En cas de modification de la base légale (en particulier de la LCdF) ou de changement fondamental dans l'environnement du système (par exemple, mise en service partielle du TMS), il sera examiné si le contrat actuel peut être poursuivi dans les nouvelles conditions cadres. Le cas échéant, le contrat doit être adapté à la nouvelle loi ou résilié. Si le contrat est résilié en vertu du présent paragraphe, cette mesure prend effet à la fin de l'année suivante après un préavis de deux ans.

14 DROIT APPLICABLE ET FOR JURIDIQUE

Le présent contrat est soumis exclusivement au droit suisse.

Le for juridique est Berne.

15 ANNEXE

L'annexe ci-dessous fait partie intégrante du contrat :

- annexe 1 : récapitulatif détaillé des coûts et échéancier annuel

En cas de contradiction entre les dispositions du contrat et celles de l'annexe, les dispositions du contrat prévalent.

16 PRÉPARATION ET PUBLICATION DU CONTRAT

Le présent contrat est établi en deux exemplaires. Chaque partie en reçoit un exemplaire.

Le présent contrat est publié sur le site Internet du SAS en vertu de l'art. 9f, al. 5, LCdF.

Berne, le (...) 14.07.2021

Pour le mandant
Service suisse d'attribution des sillons



Urs Hany
Président du Conseil d'administration



Dr Thomas Isenmann
Directeur

La Chaux-de-Fonds, le (...)

Pour le mandataire
Transports Publics Neuchâtelois SA



Gabriel Schneider
Directeur production



Marie-France Cedeno
Responsable production ferroviaire

ANNEXE 1 : RÉCAPITULATIF DÉTAILLÉ DES COÛTS

En 2021, les transN fournissent leurs prestations au prix fixe de

CHF 116'423.– (Détermination des transN)
CHF 8'964.– (TVA à 7,7 %)
CHF 125'387.– (total TVA incluse)

Le montant est composé de :

Sommes des coûts de personnel

CHF 55'080.– (incl. 2 % CGA en plus 7,7% TVA)

Somme des coûts pour des systèmes IT

CHF 26'663.– (incl. 2 % CGA en plus 7,7% TVA)

Somme impression et distribution / pose + locaux

CHF 34'680.– (incl. 2 % CGA en plus 7,7% TVA)

Valeurs prévisionnelles pour les années suivantes :

2022 : CHF 118'751.– (incl. 2 % CGA en plus 7,7% TVA)

Explication : une inflation annuelle prévue de 2 % ; sinon, aucun changement prévu par rapport à l'année précédente.

2023 : CHF 121'126.– (incl. 2 % CGA en plus 7,7% TVA)

Explication : une inflation annuelle prévue de 2 % ; sinon, aucun changement prévu par rapport à l'année précédente.

2024 : CHF 123'549.– (incl. 2 % CGA en plus 7,7% TVA)

Explication : une inflation annuelle prévue de 2 % ; sinon, aucun changement prévu par rapport à l'année précédente.

Les valeurs du plan et des prévisions ci-dessus sont basées sur la compilation détaillée des coûts des transN du 27.01.2021 vérifiées par le SAS.

La présente annexe 1 est adaptée et signée annuellement conformément au point 6.1 du traité.

