

ACCÈS AU RÉSEAU FERRÉ DES CHEMINS DE FER DU JURA (C.J.)

NWS CJ-VN 2024-2025

NETWORK STATEMENT (NWS)
DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU (DRR)

RÉSEAU À VOIE NORMALE
LIGNE 238 PORRENTROY – BONFOL



Train CJ entrant sur voie 1 de la gare modernisée de Bonfol, le 3 août 2023. Photo : Olivier Ammann, CJ.

ACCÈS AU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DU JURA CJ LIGNE À VOIE NORMALE PORRENTROY – BONFOL (238) DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU 2024-2025 (DRR)

NWS CJ-VN 2024-2025 (NETWORK STATEMENT)

CONTENU / TABLE DES MATIÈRES

Page

→ PARTIE INTRODUCTIVE

Contenu / Table des matières	2
Éditeur et adresses de contact	4
Signature / entrée en vigueur / distribution / publication	4
Journal des modifications	4
Bases légales (liste non exhaustive)	5
Documents de référence CJ	5
Jours de circulation des convois	5
Abréviations	6

→ NWS proprement dit

1. Informations générales	7
1.1. Généralités / Objectifs du NWS	7
1.2. Courte présentation des CJ	7
1.3. Cadre légal	8
1.4. Structure du NWS	9
2. Infrastructure	10
2.1. Généralités	10
2.2. Plan du réseau	10
2.3. Ligne Porrentruy – Bonfol	11
2.4. Restrictions	14
2.5. Disponibilité des lignes et des gares	16
2.6. Perspectives de développement de l'infrastructure	16
3. Conditions d'accès	17
3.1. Introduction	17
3.2. Conditions générales d'accès	17
3.3. Dispositions contractuelles	17

4.	Attribution des capacités	19
4.1.	<i>Introduction</i>	19
4.2.	<i>Déroulement général du processus</i>	20
4.3.	<i>Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires</i>	25
4.4.	<i>Contrats-cadres</i>	26
4.5.	<i>Attribution des capacités</i>	27
4.6.	<i>Lignes surchargées</i>	35
4.7.	<i>Transports exceptionnels et marchandises dangereuses</i>	36
4.8.	<i>Règles suite à l'attribution des sillons</i>	36
5.	Prestations et prix	38
5.1.	<i>Généralités</i>	38
5.2.	<i>Principes de facturation</i>	38
5.3.	<i>Prestations de base et prix selon l'OARF</i> <i>(UE : ensemble des prestations minimales selon 2012/34/UE)</i>	38
5.4.	<i>Prestations complémentaires et prix selon l'OARF</i> <i>(UE : prestations complémentaires selon 2012/34/UE)</i>	38
5.5.	<i>Prestations de services et prix selon l'OARF</i> <i>(UE : Prestations connexes selon 2012/34/UE)</i>	38
5.6.	<i>Taxes, incitations et rabais</i>	38
5.7.	<i>Tarifification basée sur les prestations</i>	39
5.8.	<i>Modification des tarifs et des taxes</i>	39
5.9.	<i>Convention CJ-SAS relative à la facturation</i>	39
6.	Dispositions opérationnelles	40
6.1.	<i>Généralités</i>	40
6.2.	<i>Conduite de l'exploitation</i>	40
7.	Installations de service	40

ÉDITEUR ET ADRESSES DE CONTACT

<u>Éditeur :</u> Chemins de fer du Jura CJ Rue du Général Voirol 1 Case postale CH – 2710 Tavannes Tél. : 032 482 64 50 Fax : 032 482 64 79 Courriel : info@les-cj.ch Web : www.les-cj.ch	<u>Accès au réseau :</u> Chemins de fer du Jura CJ Gestion du trafic Rue de la Gare 29 CH – 2720 Tramelan Tél. 1 : 032 482 64 64 Tél. 2 : 032 482 64 63 Courriel : acces.reseau@les-cj.ch Web : www.les-cj.ch/Les-CJ/Presentation#infrastructures
--	--

SIGNATURE / ENTRÉE EN VIGUEUR / DISTRIBUTION / PUBLICATION

Ce document est établi et publié par la Compagnie des chemins de fer du Jura (ci-après « les CJ »). Il entre en vigueur immédiatement et remplace les éventuelles versions précédentes. La version en vigueur est toujours publiée sur le site internet des CJ, de même que les versions à venir (p. ex. pour les années suivantes).

Tavannes, le 11.12.2023

CHEMINS DE FER DU JURA

Le Directeur :	Le chef du Département Gestion du trafic :	L'ingénieur Études & Développement :
<i>Jean-Frédéric Python</i>	<i>Laurent Droz</i>	<i>Olivier Ammann</i>

Distribution : Par courriel :

- SAS, Service d'attribution des sillons.
- Aux détenteurs d'une convention d'accès au réseau CJ-VN.
- Aux commanditaires pour information : OFT, BE, JU, NE.
- Interne CJ : D, GT, Infra, DTF, FA, ED.

Publication : Sur le site internet des CJ :
www.les-cj.ch/Les-CJ/Presentation#infrastructures

© Les CJ détiennent tous les droits sur ce document.

JOURNAL DES MODIFICATIONS

Chapitre Ce qui a changé par rapport à l'édition précédente

Néant. Étant donné qu'il s'agit ici de la première édition du NWS CJ-VN, aucun changement n'est à mentionner dans le présent paragraphe.

BASES LÉGALES (LISTE NON EXHAUSTIVE)

LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer, RS 742.101.
OCF	Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, RS 742.141.1.
DE-OCF	Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer, RS 742.141.11.
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, RS 742.122.
OARF-OFT	Ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire, RS 742.122.4.
OServAS	Ordonnance sur le service d'attribution des sillons, RS 742.123.
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand), RS 151.3 et ordonnances y relatives.
OEIT	Ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports, RS 742.161.
PCT	Prescriptions suisses de circulation des trains PCT (R 300.1–.15), RS 742.171.001.
LTM	Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (Loi sur le transport de marchandises), RS 742.41.
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation (Ordonnance sur le transport de marchandises), RS 742.411.
RSD	Ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD), RS 742.412. Loi d'application du RID.
RID	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) Appendice C – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.
LTV	Loi sur le transport de voyageurs, RS 745.1 et ordonnances y relatives.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE CJ

Tous les documents CJ de référence sont publiés sur le site internet des CJ, soit :

- Catalogue des prestations – voie étroite.
- Catalogue des prestations – voie normale.
- Prescriptions suisses de circulation des trains PCT.
- Caractéristiques de l'infrastructure des lignes CJ.
- Compendium et extrait des DE PCT ligne 238 Porrentruy – Bonfol et mesures d'exploitation, en abrégé « Compendium ».
- Règlement place de chargement des wagons CJ – Alle Cargo Centre-Ajoie.
- Plan de la place de transbordement Alle Cargo Centre-Ajoie.
- Conditions générales pour utilisation de l'infrastructure ferroviaire CJ.
- Gare de Bonfol, mise en service des nouvelles installations – Dispositions transitoires (dès 02.08.2023).
- Conduite de l'exploitation ligne 238 (dès 02.08.2023).

JOURS DE CIRCULATION DES CONVOIS

1 à 7	1 = lundi, 2 = mardi, ... 7 = dimanche.
fg	fêtes générales selon indicateur officiel, soit : 25.12, 26.12, 1.1, 2.1, Vendredi saint, Lundi de Pâques, Ascension, Lundi de Pentecôte, 1.8.
15	Lundi à vendredi, sauf fg.
16	Lundi à samedi, sauf fg.
25	Mardi à samedi, sauf fg.
55	Vendredi, sauf fg.
56	Vendredi et samedi, sauf fg.
57	Vendredi – dimanche, y c. fg.
66	Samedi, sauf fg.
67	Samedi et dimanche, y c. fg.
74	Dimanche – jeudi, y c. fg.
75	Dimanche – vendredi, y c. fg.
77	Dimanche et fg.

Les périodes de circulations avec particularités, dérogations ou exceptions à la règle sont définies au cas par cas par des désignations à trois chiffres qui sont explicitées sur l'horaire graphique annuel.

ABRÉVIATIONS

CJ	Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA.
NWS (ou DRR)	Network Statement, désignation générique pour « Document de Référence du Réseau (DRR) ».
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires applicable en Europe. Les Etats membres de l'OTIF appliquent la plupart des Appendices à la COTIF (Règles uniformes CIV, CIM, RID, CUV, CUI, APTU et ATMF).
CUI	Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) – Appendice E à la COTIF.
D	Direction CJ.
GT	Service Gestion du Trafic CJ.
CGT	Centre de gestion du trafic CJ à Tramelan.
Infra	Département Infrastructure CJ.
ED	Service Études & Développement CJ.
FA	Service Finances et Administration CJ.
DTF	Département Transport Ferroviaire CJ.
SAS	Service d'attribution des sillons.
RailCom	Commission des chemins de fer RailCom, organe fédéral de surveillance indépendant.
OFT	Office fédéral des transports.
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.
ETCS	Système européen de sécurisation de la marche des trains.
EF	Entreprise ferroviaire au sens de la LCdF.
ETF	Entreprise de transport ferroviaire.
GI	Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.
IS	Installations de sécurité.
LC	Ligne de contact.
VE et VN	Voie étroite, respectivement voie normale.
HDP	Heure de pointe.
Dispozug	« Dispositionszug », composition de réserve ou de substitution à disposition de l'exploitation, en général formée avec du matériel ancien.
Dispolok	Par analogie à « Dispozug », locomotive de réserve ou de substitution.
TE	Transport exceptionnel.
PLUR	Plan d'utilisation du réseau, valable pour une année d'horaire.
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau, établi et mis en force par le Conseil fédéral suisse.



La gare de Bonfol modernisée avec, à gauche, le quai haut pour les marchandises, au centre, le quai pour les voyageurs et, à droite, le dépôt CJ. Photo : 3 août 2023, Olivier Ammann, CJ.

ACCÈS AU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DU JURA CJ LIGNE À VOIE NORMALE PORRENTROY – BONFOL (238) DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU 2024-2025 (DRR)

NWS CJ-VN 2024-2025 (NETWORK STATEMENT)

1. Informations générales

Le présent document est valable pour les périodes d'horaire suivantes :

2024 du 10.12.2023 au 14.12.2024
2025 du 15.12.2024 au 13.12.2025

Le présent document de référence du réseau est valable uniquement pour la voie normale gérée par les CJ, à savoir la ligne Porrentruy – Bonfol, référencée comme 238 dans l'indicateur officiel.

1.1. Généralités / Objectifs du NWS

Le NWS contient les conditions d'accès et d'utilisation du réseau en vigueur (conformément à l'art. 10, al. 1, let. d OARF et à la directive européenne 2012/34) et fait partie intégrante de la convention sur l'accès au réseau conclue entre le GI (les CJ) et l'EF.

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

Par souci d'harmonisation, en Suisse, les gestionnaires de l'infrastructure et le SAS s'appuient sur la structure du NWS établi dans l'Union européenne conformément à l'art. 27 de la directive européenne 2012/34 pour la publication de leurs conditions d'accès et d'utilisation du réseau.

1.2. Courte présentation des CJ

Les CJ sont une entreprise ferroviaire (EF) active dans plusieurs domaines :

- GI, avec des infrastructures à voie normale et à voie métrique, y compris en offrant des prestations de GI à des EF, selon le catalogue des prestations.
- ETF, effectuant des transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises sur les réseaux VN et VE.
- Le transport de voyageurs par automobile (TRV et touristique).
- La récolte du lait et son convoyage vers des centrales laitières.

Le rayon d'action usuel de la compagnie peut se délimiter par un périmètre principal inscrit entre :

- La frontière nationale avec la France ;
- Les lignes ferroviaires La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel – Bienne – Delémont – Bâle.

Des informations complémentaires se trouvent sur le site internet des CJ à l'adresse suivante : <https://www.les-cj.ch/Les-CJ/Presentation>.

1.3. Cadre légal

1.3.1. Principes

Les conditions d'accès au réseau ferré interopérable suisse sont réglées par la loi.

Le présent NWS est conforme aux conditions-cadres légales en vigueur. En cas de modification de la législation, le NWS est mis à jour. Toute adaptation est indiquée dans le Journal des modifications. Dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union européenne, la Suisse s'est engagée à adopter des régimes équivalents aux dispositions légales auxquelles il est fait référence.

Le COTIF et le CUI sont applicables en Suisse. Les lois et ordonnances suisses figurent dans le Recueil systématique du droit fédéral (RS) et peuvent être consultées sur le site Internet de la Confédération, sous www.fedlex.admin.ch.

De plus, les CJ assurent, en tant que gestionnaire d'infrastructure, un accès non discriminatoire à leur réseau au sens de l'OARF.

L'organe compétent pour l'attribution des sillons est le SAS (pour la voie normale uniquement).

1.3.2. Statut juridique et responsabilité

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

Le GI et le SAS s'attachent à garantir l'exactitude des informations figurant dans le présent NWS et ne peuvent être tenus responsables des dommages directs ou indirects pouvant résulter de lacunes manifestes constatées dans le présent document ou toute autre publication. Par ailleurs, toute responsabilité relative au contenu des sites externes, auxquels le présent document fait référence (liens), est déclinée. En cas de divergence entre le contenu de sites externes et les informations ici présentées, seules ces dernières font foi. Cette réserve ne concerne pas les liens vers des pages officielles de lois et d'ordonnances suisses.

1.3.3. Réclamations et procédure de recours

1.3.3.1. Principe

Toute réclamation relative au contenu du présent NWS est à adresser au GI, à l'adresse de contact stipulée en début du présent document, ou au SAS suivant les compétences des deux organes.

1.3.3.2. RailCom

Les litiges relatifs à la garantie de l'accès au réseau et à ses conditions peuvent être portés devant la Commission des chemins de fer RailCom (www.railcom.admin.ch) sur la base des art. 29 LVA (Loi concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales, loi sur la vignette autoroutière) et 40a LCdF.

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

1.4. Structure du NWS

La structure du NWS correspond à celle du document que l'association des gestionnaires européens de l'infrastructure et des services d'attribution des sillons RailNetEurope (RNE) a élaboré et adopté. Elle peut être consultée à l'adresse www.rne.eu/network-statements (en anglais).

La structure uniforme vise à mettre à la disposition du lecteur les informations nécessaires à l'accès au réseau de manière homogène à l'échelle européenne, suivant les chapitres principaux suivants :

- Le ch. 1 contient des informations générales sur le NWS et les différents interlocuteurs.
- Le ch. 2 décrit les caractéristiques du réseau ferroviaire ainsi que les restrictions de capacité.
- Le ch. 3 définit les exigences légales et les conditions d'accès au réseau des GI.
- Le ch. 4 présente la procédure d'attribution des sillons.
- Le ch. 5 décrit les prestations disponibles et les redevances correspondantes.
- Le ch. 6 contient des dispositions opérationnelles relatives aux courses sur le réseau des GI.
- Le ch. 7 offre un aperçu des installations de service des GI et des tiers.

Pour des raisons de proportionnalité, des dispositions complémentaires sont fournies dans des documents séparés, également publiés sur le site internet des CJ (voir liste en page 5).

2. Infrastructure

Le présent NWS est valable uniquement pour la ligne Porrentruy – Bonfol, unique ligne VN des CJ.

Les principales caractéristiques de la ligne et les conditions d'accès sont reprises dans le « Compendium et extrait des DE PCT ligne 238 Porrentruy – Bonfol et mesures d'exploitation » édité par les CJ et publié sur le site internet des CJ. Il est fait mention ici principalement de la section B dudit document.

2.1. Généralités

L'infrastructure ferroviaire des CJ comprend les lignes suivantes :

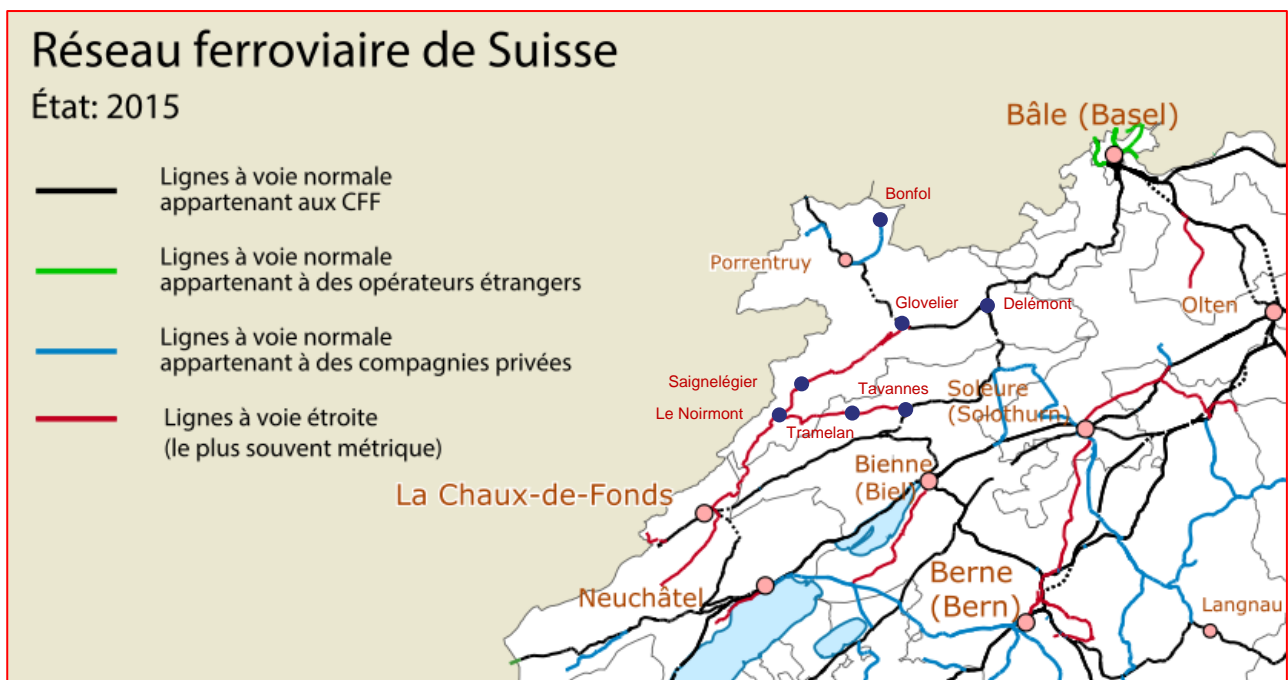
- 236 : VE, La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont – Saignelégier – Glovelier.
- 237 : VE, Tavannes – Tramelan – Le Noirmont.
- 238 : VN, Porrentruy – Bonfol.

Les interfaces avec d'autres lignes ferroviaires existent dans les gares suivantes :

- La Chaux-de-Fonds :
 - avec le réseau VN des CFF ;
 - avec liaison physique à la ligne des Ponts-de-Martel, ligne VE des TransN (ligne 222), présentant des normes constructives quasi identiques à celles des CJ-VE.
- Tavannes avec le réseau VN des CFF.
- Glovelier avec le réseau VN des CFF.
- Porrentruy avec le réseau VN des CFF, y compris liaison directe entre les réseaux.

2.2. Plan du réseau

Sur la carte ci-dessous, les lignes des CJ sont visibles, de même que l'environnement géographique des lignes ferroviaires avoisinantes.



Extrait de la carte du réseau ferré suisse, état 2015, mais valable actuellement pour la région concernée.

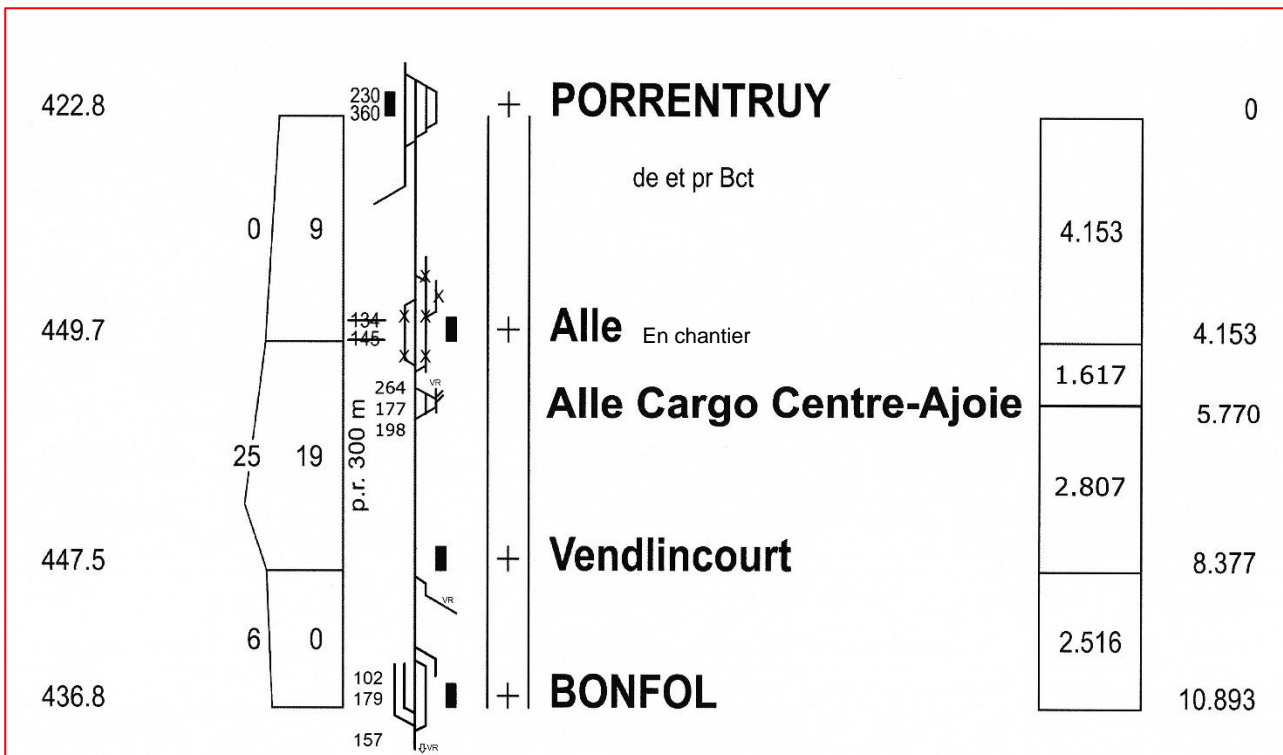
2.3. Ligne Porrentruy – Bonfol

2.3.1. Généralités

Les caractéristiques de la ligne sont décrites dans les documents suivants :

- Caractéristiques de l'infrastructure des lignes CJ.
- Compendium et extrait des DE PCT ligne 238 Porrentruy – Bonfol et mesures d'exploitation.

En outre, le profil de la ligne se trouve sur l'horaire graphique publié chaque année.



Profil de la ligne CJ Porrentruy – Bonfol, extrait de l'horaire graphique, valable dès le 2.8.2023. Des plans des gares se trouvent dans le « Compendium ».

D'autres indications sont livrées sur demande par les CJ, comme p. ex. un extrait de l'horaire de service, de son annexe ou le tableau RADN complet.

2.3.2. Typologie des voies

Les trains de voyageurs et de marchandises empruntent les mêmes voies (lignes en trafic mixte). Des données détaillées sur les lignes sont fournies dans les documents mentionnés au ch. 2.3.1.

2.3.3. Écartement et rayon minimum

L'écartement nominal est de 1435 mm.

Les caractéristiques de la ligne se trouvent dans le document « Caractéristiques de l'infrastructure des lignes CJ ».

Le rayon minimal (R) que doivent franchir les véhicules interopérables selon les TSI est de 150 m. Il est toutefois insuffisant pour la libre circulation sur certaines voies de la ligne, en particulier des voies de raccordement. Afin de garantir leur circulation, les EF vérifieront les caractéristiques des véhicules en relation avec la géométrie des voies à parcourir.

2.3.4. Nœud, gares et VR

Les schémas des gares et autres installations se trouvent dans le « Compendium et extrait des DE PCT ligne 238 Porrentruy – Bonfol et mesures d'exploitation », en particulier dans les sections B et C dudit document.

2.3.5. Profil d'espace libre

Véhicules admis :

Les véhicules pouvant être librement mis en circulation doivent remplir les conditions suivantes :

Parties supérieures : max. OCF O2 (y compris UIC G2).

Parties inférieures : selon fiche UIC 505-1.

Règles de calcul liées au contour de référence (calcul de restriction) selon fiche UIC 505-1.

Trafic combiné : selon indication dans les « Caractéristiques de l'infrastructure des lignes CJ ».

Pantographe :

Largeur de l'archet 1450 mm, cornes isolées, courbe enveloppante selon fiche UIC 608.

Justificatif de profil pour pantographe selon EN 15273-2 ou UIC 505-1.

Exception pour les véhicules historiques : largeur de l'archet de 1320 mm autorisée.

Complément :

En matière de profil d'espace libre, l'accès technique au réseau est décrit en détail dans le règlement CFF I-20030 « Accès technique au réseau : réglementation relative au gabarit des véhicules ».

2.3.6. Catégories de lignes

La ligne est en catégorie D3.

2.3.7. Déclivités

Le plan au ch. 2.3.1 donne les pentes de référence pour l'exploitation.

2.3.8. Vitesses maximales

Selon RADN publié dans le « Compendium ».

La vitesse maximale est fonction du tronçon, de la composition, ainsi que de la catégorie de train et de freinage du train. Les indications liées à la ligne requises pour la course figurent dans le RADN.

Les écarts de vitesse d'exploitation (vitesse inférieure et, en principe, jamais supérieure), liés p. ex. aux transports de marchandises dangereuses ou aux courses d'essai, demeurent réservés.

2.3.9. Longueur maximale des trains

La longueur maximale des convois est, en règle générale, de 190 m.

Des dérogations pour des convois de longueur supérieure peuvent être accordées par le GI au cas par cas.

En outre, il y a lieu de respecter les longueurs maximales déterminées par :

- Les installations de sécurité ;
- Les longueurs utiles des quais pour le trafic des voyageurs ;
- Les quais et longueurs utiles des voies de débord pour le transport des marchandises.

Si des convois de longueur supérieure aux considérations du réseau devaient circuler, il y a lieu de prendre les mesures d'exploitation qui s'imposent. Celles-ci seront coordonnées avec les CJ.

2.3.10. Alimentation électrique

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

La distribution électrique est dépendante du réseau d'alimentation des CFF et raccordée en gare de Porrentruy.

2.3.11. Signalisation

Les signaux du système suisse L sont installés le long de la ligne (signalisation extérieure).

2.3.12. Système de régulation des trains

La régulation des trains est assurée par le Centre de gestion du trafic des CJ à Tramelan. Adresse de contact dans le « Compendium ».

2.3.13. Systèmes de communication

Le tronçon entre Porrentruy (CFF) et l'entrée ouest de la gare de Alle est couvert par le système GSM-R. Un équipement de l'ensemble du réseau VN-CJ n'est toutefois pas à l'ordre du jour.

Le reste de la ligne depuis Alle (gare comprise) est couvert par le « roaming national » via l'actuel réseau GSM d'un opérateur mobile public. Sur ce tronçon, un nombre restreint de fonctions GSM-R est disponible. Le point de transition entre le « roaming national » et le réseau GSM-R n'est pas signalé, ni mentionné dans les documents.

Enregistrement des communications :

Les communications peuvent être enregistrées par le GI.

2.3.14. Systèmes de contrôle de la marche des trains

Sur la ligne, équipée d'une signalisation extérieure, les systèmes de contrôle de la marche des trains SIGNUM et ZUB ou ETCS L1 LS sont utilisés.

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

- ETCS L0 :
Paquet 44 envoyé à l'antenne ETM du système ETM-S (SIGNUM) ou à l'antenne ETM du système ETM-M ou ZUB 262 (SIGNUM et ZUB) ;
- ETCS L1 LS :
Télégramme ETCS envoyé à l'antenne ETCS d'un véhicule équipé de l'ETCS conformément à la norme Baseline 3.

2.3.15. Vidéosurveillance

Une vidéosurveillance est installée dans les gares et à tous les endroits jugés nécessaires pour l'exploitation. Les images sont enregistrées selon le droit en vigueur (Ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics, OVID-TP, RS 742.147.2) et sont mises uniquement à disposition des autorités agréées au sens de l'OVID-TP.

2.4. Restrictions

2.4.1. Infrastructures particulières

Les dispositions particulières à l'utilisation de certaines voies et infrastructures sont décrites dans le « Compendium ». Elles peuvent aussi bien concerner des questions de charges, de vitesse, de longueur, de gabarit d'espace libre ou tout autre contrainte due à la géométrie ou aux abords des voies. Les VR sont, le cas échéant, également concernées.

2.4.2. Restrictions environnementales

L'exploitation ferroviaire doit se faire dans le respect des contraintes environnementales dictées par la loi. Si des dispositions particulières doivent être respectées localement, elles seront décrites dans le « Compendium ». Les directives fédérales et cantonales demeurent réservées.

Bruit :

Étant donné l'environnement géographique de la ligne, il sera porté une attention particulière dans le but de minimiser le bruit, en particulier durant les périodes de repos, comme la nuit, les dimanches et fêtes générales.

Traction à vapeur :

La traction à vapeur émet des nuisances inhabituelles. Il sera porté une attention particulière à minimiser ces nuisances. En outre, il sera porté attention au fait que des particules incandescentes peuvent provoquer des sinistres sur les abords des voies. Le GI peut émettre, aussi à très court terme, des restrictions suivant les conditions climatiques dans le but d'assurer la sécurité le long de la ligne et de ses abords.

Protection des eaux :

Les secteurs de protection des eaux doivent être respectés. Les zones sont indiquées sur le Géoportail cantonal, où des cartes spécifiques sont téléchargeables (<https://geo.jura.ch/theme/Environnement>). Le GI peut, en outre, émettre des conditions d'accès au réseau particulières en fonction du trafic souhaité.

2.4.3. Marchandises dangereuses

Les prescriptions du RID sont applicables. En cas de besoin, le GI émet des dispositions d'application particulières. Celles-ci sont intégrées dans le « Compendium », respectivement feront l'objet d'un document particulier.

En outre, il y a lieu de respecter les conditions environnementales en vigueur des lieux desservis.

2.4.4. Véhicules non admis

Les véhicules moteurs affichant une masse par essieu supérieure à 20 t sont admis à circuler sur la ligne moyennant le respect des dispositions relatives à la classe de charge D.

En raison de la construction et de la géométrie de la ligne entre Alle Cargo Centre-Ajoie et Bonfol, les véhicules avec les propriétés suivantes sont interdits sur ce tronçon :

- Locomotives avec bogies à trois essieux moteurs (ou plus) ;
- Locomotives avec châssis rigide.

Sur le tronçon Porrentruy – Alle Cargo Centre-Ajoie, des dispositions d'exploitation particulières pour ces véhicules sont mentionnées dans le « Compendium ».

Des dérogations peuvent être accordées par le GI, moyennant une demande écrite comportant un descriptif technique des véhicules concernés.

2.4.5. Gabarit d'espace libre

Certaines voies peuvent être interdites d'accès en fonction du gabarit d'espace libre ou d'obstacles. Ces restrictions sont décrites dans le « Compendium ».

2.5. Disponibilité des lignes et des gares

2.5.1. Heures d'ouverture des lignes

La ligne 238, Porrentruy – Bonfol fait partie du réseau accessible selon la catégorie C au sens de l'annexe 1 de l'OARF-OFT (Catégorie de tronçons au sens de l'art. 19a, al. 1, OARF). La ligne est disponible en général entre le premier et le dernier train TRV selon horaire officiel, soit :

- En 2024 : 15) de 4h50 à 23h25 (dès 4h00 pour les dessertes fret).
 67) de 6h00 à 23h25.
- En 2025 : 15) de 4h50 à 23h25 (dès 4h00 pour les dessertes fret).
 67) de 6h00 à 23h25.

La circulation sur la ligne en dehors de heures d'ouverture est possible moyennant la prestation complémentaire « Utilisation de la ligne en dehors des heures d'ouverture et des heures d'ouverture de la gare », conformément au catalogue des prestations.

2.5.2. Restrictions de capacité

En cas de restriction de capacité ou de disponibilité, les conditions générales d'accès au réseau s'appliquent.

Les informations détaillées relatives aux restrictions de capacités sont communiquées en temps et en heure, conformément à l'art. 11b OARF. Voir aussi le ch. 4.3 du présent NWS. Demeurent réservées les restrictions d'utilisation spécifiques liées à des charges formulées dans les décisions d'approbation des plans de l'autorité d'approbation compétente.

Restrictions prévues (fermetures de la ligne au trafic) :

En raison de travaux (renouvellement d'un tronçon de voie et de la gare de Alle), des fermetures totales de la ligne depuis Porrentruy sont prévues comme suit :

- Du 19 au 23 février 2024 ;
- Du 24 juin au 6 octobre 2024.

Sous réserve de modifications à court terme (publication par le GI).

2.6. Perspectives de développement de l'infrastructure

Aucune prévue. Avec la fin des travaux de rénovation des gares à fin 2024, toutes les infrastructures sont assainies. Demeurent réservés les travaux de renouvellement de voies nécessaires sur certains tronçons.

3. Conditions d'accès

3.1. Introduction

Outre les conditions légales, il y lieu d'être en possession d'une convention d'accès au réseau et de tenir compte des « Conditions générales d'accès au réseau CJ ».

Les caractéristiques des lignes CJ sont regroupées dans un document séparé.

3.2. Conditions générales d'accès

3.2.1. Conditions pour une demande de sillons

Des sillons peuvent être demandés par toute entreprise qui souhaite effectuer un transport ferroviaire. Les autorisations d'accès au réseau, certificats de sécurité et conventions sur l'accès au réseau ne sont pas nécessaires à ce stade. Au plus tard un mois avant la circulation, le demandeur doit présenter une autorisation d'accès au réseau ou mandater une entreprise de transport ferroviaire (EF) pour effectuer le transport. Le certificat de sécurité doit être disponible au plus tard au début des courses (art. 9a, al. 4 LCdF).

Les conditions légales relatives aux types de transport souhaités demeurent réservées.

3.2.2. Prescriptions d'exploitation

Les EF doivent en tout temps respecter les dispositions d'exécution des PCT ainsi que les prescriptions d'exploitation CJ. Celles-ci sont regroupées dans un Compendium téléchargeable sur le site internet des CJ (adresse au ch. 1 du présent document).

Toutes les conditions à remplir par les EF sont regroupées dans les documents téléchargeables sur le site internet des CJ.

3.3. Dispositions contractuelles

3.3.1. Accord-cadre

Conformément à l'art. 12b OARF, le demandeur et le GI peuvent conclure des conventions-cadres (cf. ch. 4.4.).

3.3.2. Conventions avec des EF

Pour toute circulation sur l'infrastructure à voie normale interopérable des CJ, l'EF doit être en possession d'une convention d'accès au réseau.

En outre, les EF respectent les conditions d'accès, les prescriptions et réglementations en vigueur et leur personnel dispose des connaissances nécessaires (ligne et infrastructure) à l'exécution de leurs tâches.

Sur demande des EF, les CJ dispensent les connaissances nécessaires (ligne et infrastructure), selon une offre à établir qui dépend des prestations demandées.

3.3.3. Conventions avec des tiers qui ne sont pas des EF

Les entreprises (tiers) qui ne sont pas des EF peuvent également demander des sillons en trafic de marchandises, conformément à l'art. 9a al. 4 de la LCdF (cf. aussi chiffre 3.2.1).

Une convention avec le GI ou le SAS n'est pas indispensable. Au plus tard un mois avant l'entrée en service, le tiers doit avoir mandaté une EF, laquelle dispose d'une convention sur l'accès au réseau avec le GI, pour l'exécution du transport.



*La plateforme de transbordement des marchandises de Alle Cargo Centre Ajoie avec le Tm 182 et des ballastières CJ.
Photo : le 3 août 2023, Olivier Ammann, CJ.*

4. Attribution des capacités

Le présent chapitre définit les procédures d'attribution des capacités. Elles découlent des processus légaux et appliqués par le SAS. Voir également la documentation ad hoc.

4.1. Introduction

4.1.1. Bases légales

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

Les délais de commande de sillons et de prestations complémentaires sont définis et publiés par l'Office fédéral des transports (OFT).

4.1.2. Conditions à réunir pour la commande de sillons

L'utilisation des réseaux ferroviaires interopérables à voie normale en Suisse est subordonnée à la commande et à l'attribution d'un sillon. Ce principe s'applique également aux gestionnaires de l'infrastructure (GI) pour assurer la coordination avec d'autres trafics, en cas de circulation propre sur leur réseau (p. ex. trains spéciaux de service) ou de besoin d'utiliser des parties du réseau (p. ex. garage de véhicules).

Le principe de la commande obligatoire s'applique indépendamment de la fréquence et de la régularité de l'utilisation envisagée. Il s'applique aussi bien aux sillons réguliers (train circulant régulièrement) qu'aux sillons pour des trains spéciaux (train ne circulant qu'une seule fois ou sporadiquement).

4.1.3. Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons

Les autorisations d'accès au réseau, les certificats de sécurité et les conventions sur l'accès au réseau ne sont pas requis lors de la demande et de l'attribution de sillons. Au plus tard un mois avant la mise en service, le demandeur doit présenter une autorisation d'accès au réseau ou mandater une entreprise de transport ferroviaire (ETF) pour effectuer le transport. Le certificat de sécurité doit être disponible au plus tard au début des courses (art. 9a, al. 4 LCdF).

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

4.1.4. Champ d’application local

Les présentes dispositions s’appliquent seulement sur les réseaux interopérables à voie normale.

Limites du réseau avec d’autres GI : CFF Infrastructure : à Porrentruy.

4.2. Déroulement général du processus

4.2.1. Aperçu

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

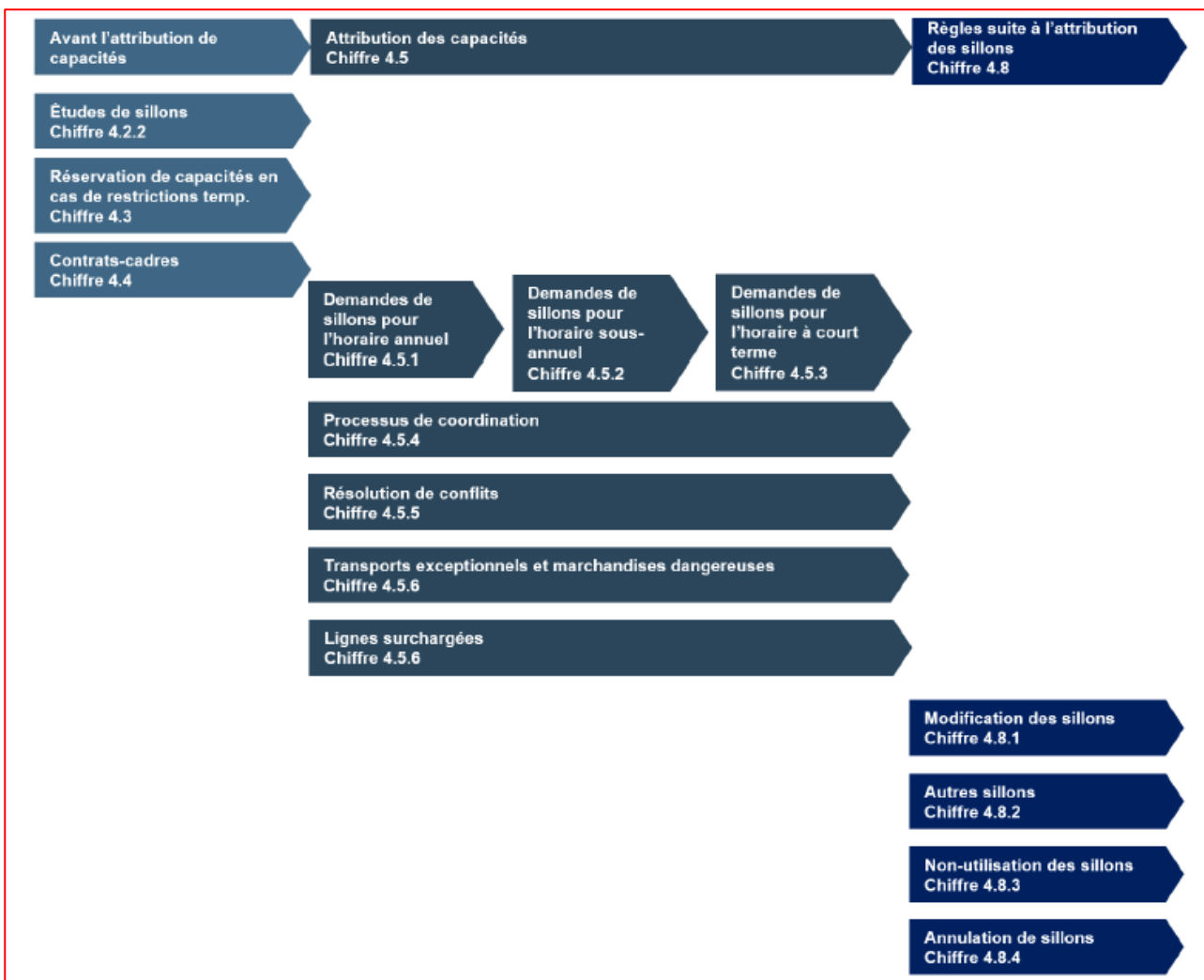
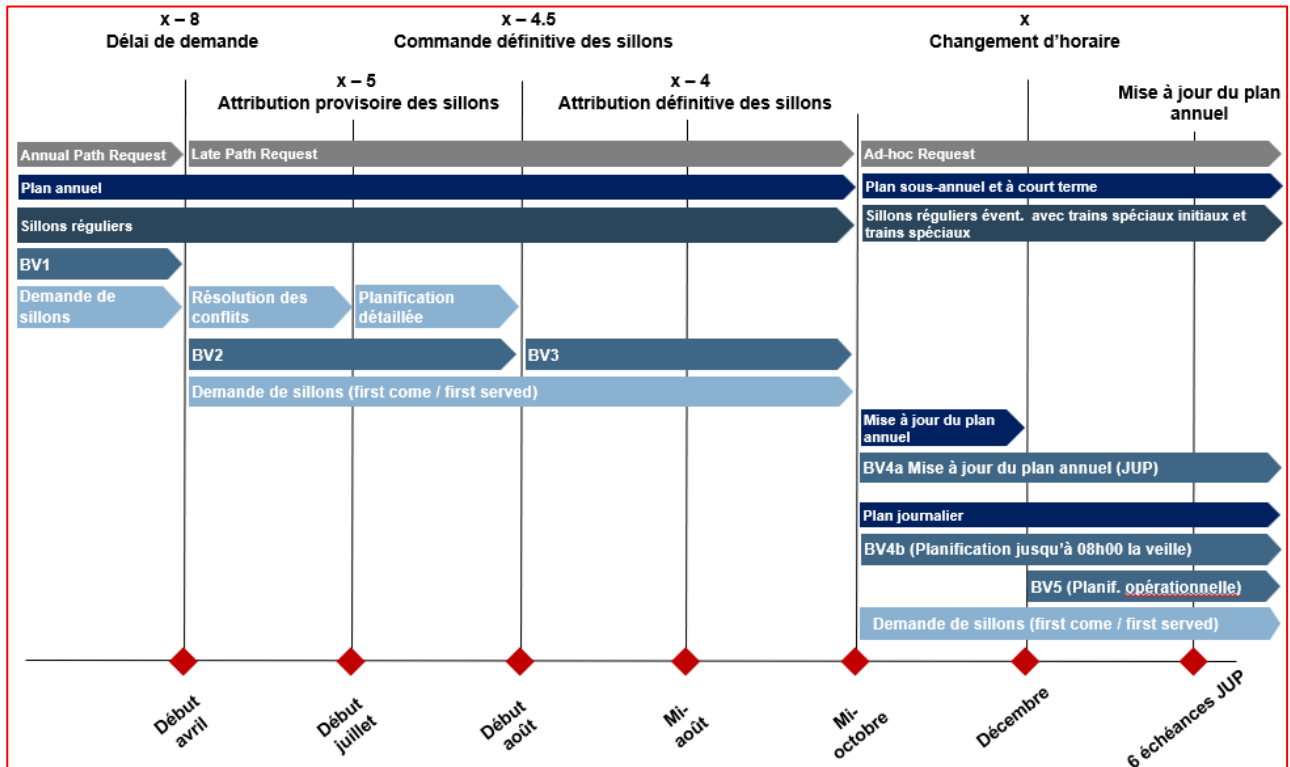


Schéma simplifié des différentes phases de la commande de sillons. Diagramme SAS.

4.2.2. Aperçu des procédures de commande suisses

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

Processus de commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC1	Plan annuel jusqu'au délai de transmission des demandes	Plan annuel	Annual Path Request	Sillon régulier	SAS selon l'ordre de priorité
PC2	Plan annuel après le délai de transmission des demandes	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrivé, premier servi
PC3	Plan annuel après l'attribution définitive	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrivé, premier servi
PC4a	Mise à jour du plan annuel (JUP)	Plan sous-annuel	Ad-hoc Request	Sillon régulier évtl. avec train spécial initial	SAS premier arrivé, premier servi
PC4b	Plan journalier Commande à court terme de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrivé, premier servi
PC5	Plan journalier Commandes opérationnelles de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrivé, premier servi



4.2.3. Études de sillons

4.2.3.1. Principe

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

Les demandes d'études de sillons doivent être soumises par écrit aux CJ en tant que GI concerné avec copie au SAS.

4.2.3.2. Caractère obligatoire des études de sillons

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

4.2.3.3. Possibilité d'accompagnement par le SAS pour la réalisation d'études

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

4.2.4. Outils de commande

Pour commander des sillons sur le réseau ferroviaire suisse à voie normale en PC1 – PC4a les outils de commande NeTS-AVIS ou PCS (pour les commandes transfrontalières) sont disponibles. Pour les demandes à court terme (PC4b et PC5), la demande de sillon est faite par écrit auprès du GI concerné.

Corridors de fret ferroviaire :

Les CJ ne sont pas concernés par un corridor de fret ferroviaire.

Pour information, les GI ne sont pas intégrés dans les onze corridors de fret qui traversent l'Europe (Rail Freight Corridor RFC).

4.2.5. Catalogues de sillons nationaux

Pour information, les GI ne sont pas intégrés dans les catalogues de sillons pour le trafic des marchandises sur les axes nord-sud du Saint-Gothard et Lötschberg-Simplon. En outre, les CJ ne sont pas concernés par ces deux axes.

4.2.6. Indications nécessaires pour la commande de sillons

Les indications décrites aux chiffres suivants sont nécessaires pour commander des sillons. Ceci se fait par NeTS-AVIS ou par écrit auprès du GI concerné pour PC4b et PC5.

4.2.6.1. Prestations de base, indications requises

- Genre de trafic (trafic des voyageurs ou de marchandises [en cas d'une majorité de wagons, RID ou transports exceptionnels, hors courses de mesure et d'essai]) ;
- Période d'horaire et échéance (plan annuel, mise à jour du plan annuel, plan journalier) en lien avec le chiffre 4.2.2 (colonne Délai) ;
- Train régulier ou train spécial en lien avec le chiffre 4.2.2 (colonne Type) ;
- Type de prestation (train régulier ou train spécial) en lien avec le chiffre 4.2.2 (colonne Type) :
 - Train régulier :
 - Sillon locomotive,
 - Sillon voyageur,
 - Sillon marchandise régional,
 - Sillon marchandise national,
 - Sillon marchandise international,
 - Annulation de commande ;
 - Train spécial :
 - Train spécial de locomotive, train spécial de voyageurs, train spécial de marchandises,
 - Mise en marche, suppression, arrêt exceptionnel, passage exceptionnel,
 - Plan d'acheminement,
 - Train « mod » (train modifié dans son sillon sans changement du numéro de train) ;
- Nom du demandeur ou de l'EF mandatée ;
- Numéro de train (si connu) ;
- Code débiteur ;
- Catégorie de train en lien avec le type de trafic et de prestations ;
- Profil d'espace libre (code de ligne : profil HP, 4m ou SIM, profil OCF, etc.) ;
- Catégorie de ligne/catégorie de ligne exceptionnelle ;
- Marchandises dangereuses (RID : numéro d'identification du danger, code FGD/code ONU) ;
- ETCS L2 (oui/non [CJ pas concerné, car L1LS suffisant]) ;
- Priorité de la formation des sillons (orientée départ/arrivée, temps de référence fixes) ;
- Transporteur/client final ;
- Période de circulation (jours d'exploitation, de circulation et de mise en marche) en lien avec le type de prestation ;
- Données sur la marche du train :
 - Point d'exploitation de départ de la marche du train, y c. heure de départ théorique et code d'arrêt, même si celui-ci se situe hors de la Suisse ;
 - Point d'exploitation de destination de la marche du train, y c. heure d'arrivée théorique et code d'arrêt, même si celui-ci se situe hors de la Suisse ;
 - Arrêts intermédiaires, y c. indication du temps nécessaire et du code d'arrêt (en précisant la raison, p. ex. changement de système, retrait d'une rame de wagons, adjonction ou retrait d'une locomotive de renfort, changement de personnel de conduite, etc.) ;
 - Origine (lieu de chargement, voie de garage, le cas échéant train concerné, etc., y c. relation « de/à » et, évtl., nom du ou des demandeurs partenaires) ;

- Destination (lieu de déchargement, voie de garage, le cas échéant train concerné, etc., y c. relation « de/à » et, évtl., nom du ou des demandeurs partenaires) ;
- Safety Management System-EF (SMS-EF, EF responsable de la sécurité du train en Suisse) ;
- Complément pour les sillons demandés au niveau national :
 - Points frontières (frontières d'infrastructure nationales), y c. temps demandé pour le transfert ;
- Complément pour les sillons utilisés pour des trains de locomotives :
 - Origine (voie de garage, le cas échéant le train concerné, etc., y c. relation),
 - Destination (voie de garage, le cas échéant le train concerné, etc., y c. relation) ;
- Correspondances et délais d'attente ;
- Trafic des voyageurs, trafic des grandes lignes : numéro de ligne ;
- Composition/formation, y c. genre de circulation et type de véhicule :
 - Véhicule(s) moteurs et charge remorquée,
 - Catégories de train et de freinage ;
- Vitesse maximale de circulation (V_{max}).
- Réservation des voies de stationnement ou de garage.

4.2.6.2. Prestations de base, conclusion et bases

De manière générale, les caractéristiques du train demandées doivent respecter les PCT et toute autre disposition technique et opérationnelle pertinente et les prescriptions d'exploitation des EF.

4.2.6.3. Prestations de base avec spécialités

De manière générale, tous les trains qui circulent (doivent circuler) selon une marche spécialement établie conf. aux PCT 300.1, ch. 4.1.2.

Des trains supplémentaires peuvent circuler en tant que trains spéciaux (avec plan d'acheminement). Ils doivent être demandés dans les délais de PC4b et PC5 (et ceux des dérogations selon ch. 4.5.3.4). Ils doivent être annoncés par voie de circulaire. Cette dernière peut être éditée conjointement par plusieurs GI.

Indications complémentaires :

- Courses de mesure et d'essai :
Pour les courses à vitesse élevée (et poids élevé), l'autorisation valable selon les PCT et les DE PCT, ainsi que leurs règlementations complémentaires doivent être disponibles au moment de la commande.
- Transports exceptionnels :
Les dispositions relatives aux transports exceptionnels figurent dans le « Compendium », les délais de commande au ch. 4.5.3.4. Les conditions complémentaires sont décrites au ch. 4.7.1.
- Trains spéciaux de voyageurs :
Si des trains spéciaux de voyageurs sont commandés en lien avec une chaîne de voyage (p. ex. en cas de dédoublement d'un train/trains complémentaires, mesures en trafic ferroviaire (MiZ), grands événements, etc.), les trains d'apport et les trains attendant la correspondance, ainsi que les délais d'attente aux points d'arrêt doivent être indiqués dans la commande.

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

4.2.7.1. Prestations complémentaires, indications nécessaires

- Type de prestation/type de prestation complémentaire commandée ;
- Nom du demandeur ou de l'EF mandatée ;
- Numéro de train (si connu) ;
- Code débiteur ;
- Marchandises dangereuses (RID : numéro d'identification du danger, code FGD/code ONU) ;
- Besoin d'une voie spéciale (indication du numéro de la voie, de la voie desservant le quai de chargement, y compris plage horaire souhaitée [de ... à ...]) ;
- Données de circulation/période de circulation (jours de circulation et de mise en marche) en lien avec les éléments suivants :
 - Données sur le point d'exploitation :
 - Heure d'arrivée et origine au point d'exploitation ou début de la prestation complémentaire,
 - Heure de départ et destination au point d'exploitation ou fin de la prestation complémentaire ;
 - Complément en cas de garages de véhicules moteurs :
 - Indication du numéro de voie (voie souhaitée),
 - Indication du type de véhicule moteur ;
 - Composition/formation (véhicule(s) moteur(s) thermique(s)/électrique(s), nombre de voitures ou wagons, types, longueur en mètres).

4.2.7.2. Prestations complémentaires, directives à prendre en compte

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

4.2.8. Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution de sillons

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

4.3. Réservation de capacités en cas de restrictions temporaires

4.3.1. Principe de base

Les GI planifient les travaux d'entretien et d'extension lors de l'élaboration de l'horaire de réseau. La référence à cet égard est contenue dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR). Les demandeurs sont informés au plus tôt. Dans la mesure du possible, les intérêts des demandeurs sont pris en compte lors de la planification.

En principe, le plan d'utilisation du réseau (PLUR) indique les réductions de capacités suivantes (valeurs indicatives) dans l'horizon conceptuel :

- Interdictions permanentes (interdictions totales ou interdictions de certaines voies) d'au moins 30 jours ;
- Interdictions individuelles récurrentes d'au moins 30 jours cumulés ;
- Intervalles parfois plus courts (> 10 jours) : intervalles de nuit prolongés avec des interdictions totales, exploitations à voie unique qui durent ou certaines phases de construction ;
- Fenêtres d'entretien ayant un impact sur la capacité.

Toutes les restrictions temporaires de capacité ne figurent pas dans le PLUR. La planification des capacités n'est parfois achevée qu'après le délai de commande des sillons. L'art. 11b OARF définit les délais de publication des restrictions de capacité temporaires pour des travaux de construction par les GI. L'art. 10 OARF-OFT définit la procédure applicable lorsque le nombre de sillons couverts par le PLUR, par genre de trafic pour l'heure-type, ne peut plus être attribué en raison d'une capacité restreinte.

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

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

Si, durant la phase de disponibilité restreinte, les capacités ne sont pas suffisantes pour attribuer les sillons selon les directives du PLUR, le GI peut temporairement adapter le nombre prévu de sillons et leur qualité par genre de trafic pour le tronçon concerné. Les sillons sont attribués conformément aux dispositions du ch. 4.5.1ss du présent NWS.

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

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

4.3.2. Délais et information des demandeurs

Les dispositions du ch. 4.3.1 s'appliquent.

4.4. Contrats-cadres

Le SAS établit une déclaration-cadre de capacité. Les demandeurs et les GI peuvent conclure des conventions-cadres selon l'art. 12b OARF.

4.4.1. Déclaration-cadre de capacité

Tronçon de ligne	Capacités attribuées dans des convention-cadres	Capacités disponibles pour les conventions-cadres
Porrentruy – Bonfol	--	--

Actuellement, aucune convention-cadre n'a été conclue par les CJ.

4.4.2. Situation actuelle

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

4.5. Attribution des capacités

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

4.5.1.1. Délais

L'attribution ordinaire des sillons s'effectue sur la base des délais de demande de sillons fixés par l'OFT. Les délais concrets de l'année d'horaire correspondante sont publiés par le SAS.

4.5.1.2. Procédures de commande suisses pour l'horaire annuel (PC1)

Processus de commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC1	Plan annuel jusqu'au délai de transmission des demandes	Plan annuel	Annual Path Request	Sillon régulier	SAS selon l'ordre de priorité

4.5.1.3. Demande de sillons

Le demandeur soumet ses demandes de sillons en bonne et due forme, dans les délais impartis et en utilisant l'outil prévu à cette fin.

En cas de demandes incomplètes ou paraissant incorrectes, le SAS accorde au demandeur un délai de cinq jours civils pour compléter ou corriger les indications insuffisantes, manquantes ou non autorisées. Si le demandeur ne complète ou ne corrige pas son dossier selon les exigences requises, le SAS ne donnera pas suite à la demande de sillons.

Les demandes de variantes, assorties de deux options de mise en œuvre ou plus, ne sont pas autorisées, car elles entraînent des charges de planification inutiles et engagent des capacités de réseau. Le SAS ne donne pas suite aux demandes de variantes.

Si, à l'échéance du délai de demande pour l'attribution ordinaire des sillons, certains besoins ne sont pas encore suffisamment identifiés (p. ex. trains de tracteurs et trains de locomotives), il est conseillé de commander ultérieurement les sillons (PC2). Toutefois, les demandes soumises dans les délais sont prioritaires par rapport aux commandes ultérieures.

Le SAS attribue provisoirement les sillons du trafic national et du trafic international aux demandeurs, conformément aux délais publiés. Le demandeur obtient ainsi une offre de sillons ferme et l'assurance de pouvoir mettre en œuvre ses concepts de production. Toute attribution provisoire est effectuée sous réserve de la faisabilité des prestations complémentaires commandées. Si le processus de résolution des conflits n'est pas terminé, l'attribution provisoire n'aura lieu qu'au terme de la résolution des conflits, toutefois le plus rapidement possible.

4.5.1.4. Demande et attribution de prestations complémentaires

Les prestations complémentaires commandées dans le plan annuel, et notamment les capacités de garage de véhicules ferroviaires ou d'utilisation de voies/d'installations de chargement doivent être commandées conformément aux délais publiés à l'aide du « Formulaire de demande pour la prestation complémentaire ». Le SAS attribue de manière définitive ces prestations complémentaires, conformément aux délais publiés. Si le processus de résolution des conflits n'est pas terminé, l'attribution provisoire n'aura lieu qu'au terme de la résolution des conflits, toutefois le plus rapidement possible.

L'utilisation des groupes de formation dans les gares de triage influence l'établissement du sillon de la prestation de base qui s'y rapporte. Par conséquent, l'utilisation des groupes de formation dans les gares de triage dans le plan annuel doit également être commandée conformément aux délais publiés, à l'aide de l'outil de commande NeTS-AVIS.

Lors de sa commande, le demandeur peut formuler un souhait concernant la voie (pour les garages de véhicules moteurs : indication obligatoire du numéro de voie et du type de véhicule moteur). En revanche, il ne peut faire valoir aucun droit pour utiliser une voie spécifique.

Une vue d'ensemble des possibilités de garage des véhicules ferroviaires (stationnement permanent) dans certaines gares fortement concurrentielles est disponible sur le site internet du SAS (Menu : documentation / liens et documents / autres documents).

Règles d'attribution des capacités sur les voies de débord :

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

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

4.5.1.5. Attribution des capacités restantes

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

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

4.5.1.6. Commande et attribution définitives des sillons

Les sillons demandés (prestations de base) doivent être commandés de manière définitive au plus tard dans les délais publiés. Le SAS attribue les prestations de base et complémentaires de manière définitive selon les délais publiés.

4.5.2. Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire annuel (PC2 et PC3)

4.5.2.1. Délais

Tous les délais à respecter sont publiés par le SAS.

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

Processus de commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC2	Plan annuel après le délai de transmission des demandes	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrivé, premier servi
PC3	Plan annuel après l'attribution définitive	Plan annuel	Late Path Request	Sillon régulier	SAS premier arrivé, premier servi

4.5.2.3. Demande de sillons

Les sillons dans le plan annuel peuvent également être commandés après l'échéance du délai de réservation pour l'attribution ordinaire de sillons. L'attribution a toutefois lieu dans l'ordre de réception, les demandes déposées dans les délais étant prioritaires (principe du « premier arrivé = premier servi »).

Sur les réseaux interopérables à voie normale, les commandes de sillons (prestations de base et complémentaires) réguliers sous-annuels doivent être déposées auprès du SAS, puis sont traitées à sa demande par le GI compétent. L'attribution est effectuée par le SAS.

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

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

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

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

4.5.3. Demandes de sillons/commandes de sillons pour l'horaire sous-annuel et l'horaire à court terme (PC4a, PC4b et PC5)

4.5.3.1. Délais

Pour des commandes selon PC4a, il y a lieu de se référer aux délais publiés par le SAS.

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

- à 17 h 00 le jour précédant les courses non régulières par des EF qui ont déjà réservé d'autres sillons sur une ligne pour la même période d'horaire ;
- 30 jours avant la première circulation dans tous les autres cas.

4.5.3.2. Procédures de commande suisses pour l'horaire sous-annuel et l'horaire à court terme (PC4a, PC4b et PC5)

Processus de commande	Délai	NeTS	RNE/SAS	Type	Réception de la commande et attribution
PC4a	Mise à jour du plan annuel (JUP)	Plan sous-annuel	Ad-hoc Request	Sillon régulier évtl. avec train spécial initial	SAS premier arrivé, premier servi
PC4b	Plan journalier Commande à court terme de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrivé, premier servi
PC5	Plan journalier Commandes opérationnelles de trains spéciaux	Horaire sous-annuel	Ad-hoc Request	Train spécial	GI premier arrivé, premier servi

4.5.3.3. Demande de sillons

Il est également possible de commander des sillons et prestations complémentaires à court terme durant la période d'horaire en cours. Dans la hiérarchie des priorités, les commandes de sillons déposées durant la période d'horaire en cours sont placées après les sillons commandés et attribués dans le cadre du plan annuel et sont traitées dans l'ordre de réception (principe du « premier arrivé = premier servi »), indépendamment du genre de trafic.

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

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

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

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

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

4.5.3.4. Dispositions dérogatoires

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

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

Transports exceptionnels avec mesures d'exploitation Infrastructure :

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

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

4.5.4. Processus de coordination

4.5.4.1. Principes, interdiction de commandes abusives

Tout demandeur peut en principe définir son souhait de sillons librement et sans restriction. Il doit ainsi pouvoir acquérir à temps les sillons nécessaires à la mise en œuvre de ses concepts de production ou des commandes-client attendues, même s'il n'a alors pas encore conclu de contrat avec ses clients finaux.

Ne sont toutefois pas autorisées les commandes dans la seule intention d'entraver un demandeur concurrent et/ou de s'assurer une meilleure position par rapport à d'autres commandes de sillons concurrentes dans le processus d'attribution des sillons (notamment dans le but de contourner l'ordre de priorité). Dès lors que le SAS soupçonne une telle commande abusive sans projet commercial sous-jacent, elle est en droit d'exiger du demandeur des informations et documents supplémentaires qui attestent de la vraisemblance des transports effectifs ou prévus. Si ces documents ou informations ne sont pas fournis (dans la qualité exigée), la demande de sillons peut être rejetée intégralement ou en partie.

4.5.4.2. Commandes multiples pour un même mandat de transport

En cas de suspicion de commandes multiples pour un même mandat de transport (p. ex. en cas d'appels d'offres 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.

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

Dans la mesure du possible, le SAS s'efforce 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'art. 46 de la directive 2012/34/UE. Les demandeurs concernés doivent prendre part à ce processus, notamment en participant aux négociations de résolution des conflits et en fournissant les informations et documents requis par le SAS. Si un demandeur ne respecte pas ou seulement en partie son obligation de collaboration et, partant, entrave ou bloque la procédure de coordination, il supporte les conséquences négatives en résultant. Celles-ci peuvent inclure le rejet partiel ou total de sa demande de sillons.

4.5.4.4. Prestations complémentaires

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

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

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

4.5.5. Résolution de conflits

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

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

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

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

4.5.5.2. Ordre de priorité

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

Si le nombre de demandes de sillon soumises pour un même genre de trafic est supérieur au nombre prévu dans le PLUR ou en présence de conflits de commande ne pouvant être résolus par la voie du consensus, 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 des voyageurs selon l'horaire cadencé reste prioritaire (art. 9b al. 4 LCdF). Si cette règle ne permet pas de résoudre le conflit, le SAS lance une mise aux enchères.

4.5.5.3. Mise aux enchères

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

Le SAS communique simultanément le lancement de la mise aux enchères à tous les demandeurs concernés et les invite à soumettre une offre avant une échéance déterminée (date et heure). Ce délai s'élève à quatre (4) jours ouvrables, sauf si les participants à la mise aux enchères s'accordent sur un autre délai.

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

4.5.5.4. Prestations complémentaires

Lorsqu'un conflit ne peut pas être résolu sur la base de l'ordre de priorité décrit au ch. 4.5.4.4 et que la prestation complémentaire ne peut être attribuée à aucun demandeur, le SAS lance une mise aux enchères. La prestation complémentaire est attribuée au demandeur ayant fait l'offre la plus élevée. Le gagnant paie au maximum 1000 Frs de plus que la deuxième offre la plus élevée. La facturation est effectuée directement par le SAS au demandeur ayant remporté les enchères. Le prix de l'offre est également dû lorsque la prestation complémentaire attribuée dans le cadre de la mise aux enchères n'est pas utilisée ou qu'il y est renoncé ultérieurement.

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

Conflits concernant le temps d'arrêt du trafic des marchandises :

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

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

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

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

- a. Rejet de la demande de prestation de base (sillon), y compris la 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 sillonnage 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 aux dispositions du GI).

Résolution des conflits pour les garages de véhicules moteurs :

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

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

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

À la suite de la coordination, les voies de garage exemptes de conflits 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 ch. 4.5.5.3 s'applique par analogie.

4.6. Lignes surchargées

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

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

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

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

4.7. Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

4.7.1. Transports exceptionnels

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

Les transports exceptionnels avec mesures d'exploitation Infrastructure doivent être commandés, dans le cadre de la procédure PC4b (commandes à court terme de trains spéciaux) avec indication du numéro d'assentiment TE valable, dans l'horaire sous-annuel conf. au ch. 4.2.7 par écrit auprès du GI concerné :

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

Les délais de commande sont définis au ch. 4.5.3.4.

4.7.2. Marchandises dangereuses

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

4.8. Règles suite à l'attribution des sillons

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

Les indications fournies avec la demande et la commande de sillons (voir ch. 4.2.7ss) 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.

Les sillons ne peuvent être ni vendus ni transférés à une autre entreprise (art. 9a, al. 5 LCdF). Le mandat par lequel une EF est chargée de l'exécution du trafic ferroviaire n'est pas considéré comme une vente de sillons.

4.8.2. Règles applicables en cas de modification des sillons par les GI

Les GI réduisent autant que possible la nécessité de procéder à des modifications des sillons. Néanmoins, ils peuvent être amenés à réaliser des modifications dans les cas suivants :

- Prise de connaissance de l'impact, déplacement inattendu, raccourcissement ou allongement d'une restriction de capacité temporaire communiquée.
- Survenue de restrictions de capacités en cas de force majeure.
- Besoin d'adaptation de sillons attribués en raison de demandes de priorité inférieure réceptionnées. Si le GI choisit d'intégrer dans l'horaire des demandes de priorité inférieure qui concernent des sillons déjà attribués, il convient de recueillir l'accord des demandeurs concernés pour procéder à l'adaptation.

Les demandeurs sont informés sans délai par le GI, dès qu'une modification de sillon est attendue. Les GI mettent aux enchères des sillons alternatifs dans la mesure du possible. À cet égard, ils se basent sur la demande originale et sur les besoins commerciaux et opérationnels des demandeurs.

4.8.3. Règles applicables en cas de non-utilisation des sillons par le demandeur

De manière générale, les sillons non requis doivent être décommandés via l'outil de commande et une suppression doit être commandée pour ceux déjà disposés. Si un sillon n'est ni décommandé ni supprimé via une commande, le train qui n'aura pas circulé sera facturé sur la base des valeurs par défaut (conf. au ch. 5.6.3).

4.8.4. Règles applicables à l'annulation de sillons par le demandeur

Les sillons attribués définitivement doivent être décommandés via l'outil de commande correspondant. Les conditions exactes régissant la renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement (prestations de base et complémentaires) sont définies au ch. 5.6.4. Des dispositions différentes peuvent s'appliquer aux lignes surchargées conf. au ch. 4.6 pour les sillons attribués définitivement ou provisoirement.

La renonciation à l'utilisation de sillons transfrontaliers doit intervenir en accord avec les éventuels partenaires à l'étranger. Si des sillons sont décommandés, il y a lieu de consigner les arrangements trouvés avec les partenaires au moyen de l'outil de commande mis à disposition par le SAS.

5. Prestations et prix

5.1. Généralités

Toutes les prestations offertes par les CJ sont mentionnées dans le « Catalogue des prestations » établi et mis à jour régulièrement et publié sur le site internet des CJ (adresse : voir ch. 1.1).

5.2. Principes de facturation

Toutes les prestations des CJ sont facturées selon les indications figurant dans le « Catalogue des prestations », à l'exclusion des sillons qui sont facturés directement par le SAS.

5.3. Prestations de base et prix selon l'OARF (UE : ensemble des prestations minimales selon 2012/34/UE)

Voir « Catalogue des prestations ».

5.4. Prestations complémentaires et prix selon l'OARF (UE : prestations complémentaires selon 2012/34/UE)

Voir « Catalogue des prestations ».

5.5. Prestations de services et prix selon l'OARF (UE : Prestations connexes selon 2012/34/UE)

Voir « Catalogue des prestations ».

5.6. Taxes, incitations et rabais

5.6.1. Modifications relatives aux sillons

Une modification, une non-utilisation ou une annulation de sillon est taxées selon les principes énoncés dans le « Catalogue des prestations » et selon les « Conditions générales d'accès au réseau CJ ».

5.6.2. Suppléments, incitations et rabais

Les suppléments, incitations et rabais sont définis dans le « Catalogue des prestations ».

Sur la base des exigences légales, ils englobent, entre autres, les éléments suivants :

- Supplément traction thermique ;
- Supplément marchandises dangereuses en trafic des marchandises ;
- Bonus-bruit en trafic des marchandises ;
- Supplément pour train d'une longueur supérieure à 190 m, selon « Tableau caractéristique des lignes » ;
- Supplément pour train circulant en dehors des heures d'ouverture normales de la ligne.

5.6.3. Traitement des demandes et dérogations

Les demandes de dérogations seront facturées en fonction de la charge de travail.

Suivant leur objet, les dérogations seront indemnisées.

Les détails tarifaires figurent dans le catalogue des prestations.

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

Lorsqu'un sillon est décommandé, les coefficients figurant dans le catalogue des prestations s'appliquent.

5.7. Tarification basée sur les prestations

Les CJ n'appliquent aucun système de bonus-malus sur leur réseau en cas de retard et perturbations. Les dispositions du « Catalogues des prestations » et des « Conditions générales d'accès au réseau CJ » demeurent réservées.

5.8. Modification des tarifs et des taxes

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

En général, le tarif en vigueur au moment de la circulation s'applique.

5.9. Convention CJ-SAS relative à la facturation

La facturation du sillon, y compris les compléments liés selon commande, est effectuée par le SAS.

Toutes les autres prestations sont directement facturées selon les conditions du « Catalogue des prestations ».

6. Dispositions opérationnelles

6.1. Généralités

Les prescriptions sur la circulation des trains (PCT), y compris les dispositions d'exécution (DE-PCT) sont à appliquer sur le réseau. Toutes les dispositions importantes sont reprises et stipulées dans le « Compendium ».

6.2. Conduite de l'exploitation

La conduite de l'exploitation est assurée par le Département Gestion du Trafic des CJ et son Centre de gestion (CGT) de Tramelan. L'adresse de contact figure au début du présent document dans la partie introductive (page 4).

7. Installations de service

Les CJ ne disposent d'aucune installation de service offrant des prestations complémentaires.

En revanche, les dispositions minimales de l'OARF sont assurées. Se référer au « Compendium » et au « Catalogue des prestations ».

Variante de texte :

Les CJ ne disposent que d'installations de service restreintes. Les prestations complémentaires pouvant être offertes sont limitées.

Bonfol : sur la voie 74, devant le dépôt, une place permettant le lavage des véhicules peut être mise à disposition. Les prestations détaillées sont inscrites dans le Catalogue des prestations.

--