

Annexes

Annexe Transmission des données

1 Situation initiale

Version 2.0 du 9 décembre 2022

Pour le bon déroulement du trafic sur le réseau CFF et à des fins de calcul efficace du prix du sillon, l'ETF est tenue de transmettre certaines données à CFF Infrastructure comme indiqué dans la présente annexe.

2 Aspects juridiques

L'ETF est responsable de l'exactitude et de l'exhaustivité des données fournies, quelle que soit la forme de transmission. Si les données fournies sont incomplètes ou incorrectes, un train peut être empêché de poursuivre sa course jusqu'à ce qu'elles soient fournies en bonne et due forme et le tarif par défaut du catalogue de prestations peut être appliqué lors du calcul du prix de base lié à l'usure et/ou de la consommation de courant.

Demeure réservée la transmission de données supplémentaires à fournir suite à des adaptations apportées à la législation (p. ex. suite à une modification des prescriptions en matière de douane).

Il est possible d'opter pour un mode de transmission gratuit à titre de prestation de base. Sur demande, une utilisation étendue des systèmes informatiques et la transmission des données à titre de prestation de base gratuite ou payante sont également possibles. Les données fournies peuvent être modifiées en raison d'opérations nécessaires à l'exploitation.

Les données relevées sont utilisées dans le cadre des prestations d'infrastructure (p. ex. planification de l'horaire, acheminement des trains, information clientèle, décompte). Si cela s'avère nécessaire pour fournir la prestation et/ou en raison de directives prioritaires (p. ex. obligations légales), les données seront transmises à des tiers.

3.1 Données à fournir

Données de composition du train à transmettre par voie électronique :

- ID sillon
- Numéro de train
- Jour ou période de circulation
- Période d'horaire
- ETF
- Courses de formation avec point d'exploitation initial et final y compris heures de départ et d'arrivée
- Combinaison des éléments de la formation (train au départ et à destination) au début/à la fin de la course de formation
- Prestations productives (véhicules du même tour de service affectés à un train)
- Parcours direct d'un wagon (combinaison des éléments de formation entre les trains sans que les voyageurs ne soient forcés de quitter le train)
- Genre de circulation (code) y c. affectation au type de véhicule des données de base ZIS-FOS
- Type de véhicule pour chaque caisse de voiture (Les données de toutes les caisses de voitures appartenant à un véhicule articulé doivent être livrées sous le même genre de circulation.)
- Caractéristiques relatives à l'équipement (places assises en 1re et 2e classe, emplacements pour fauteuils roulants, etc.)
- Numéro du wagon pour les réservations
- Indication précisant si la traction est remorquée. Information facultative pour les réductions du prix des sillons
- État du véhicule pour les clients: ouvert ou fermé EVN (European Vehicle Number) des véhicules, obligatoire pour les tractions et les trains articulés (L'EVN est le numéro de véhicule à 12 caractères inscrit au répertoire des véhicules pour le décompte de l'énergie conformément au chapitre 5.)
- Rôle de la traction
- Mode d'exploitation
- Catégorie de train (facultatif)
- Catégorie de freinage (facultatif)
- Longueur exacte de la charge remorquée (wagon et véhicule moteur remorqué) pour les trains d'une longueur totale supérieure à 500 m (facultatif pour l'utilisation du bonus pour les trains longs)



3.2 Modes de transmission des données

Les données correctes de formation des trains de voyageurs et de tous les trains de locomotives (trafic voyageurs et trafic marchandises) doivent être transmises à CFF Infrastructure via le système informatique ZIS-FOS. Les options suivantes existent:

- Transmission des données à ZIS-FOS par le biais d'une interface électronique au moyen d'un format d'annonce prédéfini (XML) selon les spécifications de cette interface en accord avec CFF Infrastructure. Le paramétrage de l'interface est payant.
- Saisie des données directement dans l'interface utilisateurs de ZIS-FOS.
- Import dans ZIS-FOS des formations saisies dans NeTS pour les données annuelles et journalières. Le contrôle de l'exactitude et de l'exhaustivité des données importées depuis ZIS-FOS incombe à l'ETF concernée.
- Étant donné que ZIS-FOS ne dispose pas de champ de données pour la longueur de la charge remorquée, il convient d'annoncer les données correctes selon le chiffre 3.1 par e-mail à l'adresse onestopshop@sbb.ch.
- Les tractions du trafic marchandises sont transmises de ZIS-FOS à ZIS-Formation pour tous les canaux de livraison et peuvent être vérifiées/actualisées lors du contrôle du train. Si le type de locomotive, le nombre de locomotives et la ligne restent identiques aux données confirmées lors du contrôle du train, le numéro EVN est également mis à jour dans le calendrier de production respectif.

3.2.1 Dérangements

Si la transmission des données est impossible en raison d'un dérangement, les données requises pour l'exploitation doivent être saisies et transmises dès que celui-ci est levé.

3.2.2 Perspectives

Restent vierges pour le moment.

3.3 Intervalles de transmission des données

L'ETF doit fournir les données à CFF Infrastructure comme suit:

1. Transmission des données annuelles complètes au plus tard une semaine après l'attribution provisoire des sillons (pour la planification annuelle de CFF Infrastructure)
2. Transmission ultérieure des données annuelles complètes dans un intervalle de deux semaines (même si aucune modification n'a été apportée), pour assurer que les données annuelles



3. Les données journalières peuvent être transmises à partir de 40 jours avant et au plus tard trois jours d'exploitation après la course. Tel est également le cas si les données journalières ne diffèrent pas des données annuelles. Il est aussi possible de commander un export des formations journalières depuis NeTS vers ZIS-FOS.
4. Toute modification de la SMS-ETF doit systématiquement être signalée au moyen de ZIS avant le départ du train.

3.4 Contact

Interlocuteur ZIS-FOS pour les questions, les problèmes et les commandes de droits d'accès:

CFF Infrastructure

zis@sbb.ch

3.5 Utilisation étendue des systèmes

Les interlocuteurs responsables de la vente sont à la disposition des ETF pour l'achat de prestations informatiques de CFF Infrastructure (utilisation des systèmes informatiques et transmission des données):

CFF Infrastructure (I-ESP-VK, Hilfikerstrasse 3, 3000 Bern 65, Schweiz)

verkauf@sbb.ch

4 Trafic marchandises

4.1 Données à fournir

4.1.1 Données obligatoires pour tous les trains de marchandises

- Code débiteur (ETF commanditaire)
- SMS-ETF (ETF titulaire)
- Numéro de train
- Date de départ
- Code de la gare de départ (avec code pays UIC) du train
- Code de la gare de destination (avec code pays UIC) du train
- Code frontière d'entrée UIC et date du passage de la frontière selon l'horaire
- Gare d'échange des wagons

- Type d'annonce
- Véhicules moteurs sur toute la marche du train: code ou numéro et EVN (pour le décompte de l'énergie conformément au chapitre 5), emplacement dans le train, tare et poids-frein, énergie (thermique ou électrique avec ou sans récupération), vitesse maximale de traction, poids-frein d'inertie (en kilonewtons)
- Catégorie de train et de freinage,
- Vitesse maximale du train
- Numéro du wagon et, dans le trafic combiné, de l'unité de chargement
- Détenteur de wagons
- Numéro d'identification de l'envoi composé du code pays UIC, du code UIC de la gare, du code RICS et du numéro d'expédition
- Code RICS de l'ETF pour le réseau/transporteur cédant ou cessionnaire
- Code pays de la gare expéditrice du wagon/de l'envoi
- Code de la gare expéditrice du wagon/de l'envoi
- Date d'expédition
- Place de chargement (si la gare expéditrice est en Suisse)
- Code pays de la gare de destination du wagon/de l'envoi
- Code de la gare de réception du wagon/de l'envoi
- Place de déchargement (si la gare de réception est en Suisse)
- Dans le trafic transfrontalier, au moins le code frontière d'entrée UIC et/ou le code frontière de sortie des wagons en Suisse ou à l'étranger
- Numéro de classement du wagon dans le train
- Groupe de classement dans le train
- Nombre d'essieux du wagon
- Tare du véhicule
- Longueur hors tampons
- Code type frein à main et poids
- Genre de construction de l'attelage
- Type, statut et équipement de freinage du wagon
- Poids-frein et poids d'inversion
- Particularités éventuelles des freins
- Nombre d'unités de frein du wagon poids-frein à main (en kilonewtons ou en tonnes)
- Grille des limites de charge
- Grille dérogatoire
- V/max du wagon (liée au chargement, à la construction ou à un endommagement)
- Poids du chargement
- Défauts éventuels sur l'étiquette et dommages
- Date de la dernière révision et délai de tolérance

- Le cas échéant, date de la dernière visite spéciale et délai de visite
- Eventuellement code pour restriction de transport du chargement (dommages/travaux)
- Forme, genre, danger (FGD)
- Profil d'espace libre pour les véhicules du trafic combiné (profil P/C ou NT par voiture), date d'introduction encore en suspens

4.1.2 Informations supplémentaires pour les marchandises dangereuses

Pour chaque wagon et chaque unité de chargement en trafic combiné

- numéro d'identification du danger: pour les type de transport «citerne» ou «en vrac»
- numéro d'identification de la matière (numéro ONU)
- classe RID
- groupe d'emballages
- forme, genre, danger (FGD)

Pour chaque wagon et chaque unité de chargement en trafic combiné pour plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses conditionnées en quantités limitées (LQ)

- Form, genre and danger (FGD) 97

4.1.3 Informations supplémentaires pour les transports exceptionnels

- restriction de transport du chargement
- forme, genre, danger (FGD)
- numéro d'autorisation du transport exceptionnel

4.1.4 Trains sans charge

Dans une gare à partir de laquelle circule un train de marchandises sans charge alors qu'une adjonction est planifiée, un contrôle sans wagon ou «néant» doit obligatoirement être établi dans le ZIS avant le départ du train.

4.2 Modes de transmission des données

Les données correctes de formation des trains de marchandises doivent être fournies dans le système d'information des trains ZIS (Zug-Informationen-System) de CFF Infrastructure.

Pour la transmission des données dans ZIS, l'ETF dispose des possibilités gratuites suivantes:

- saisie des données dans Internet/Emulation Citrix au moyen de l'application actuelle de contrôle des trains. (Pour l'utilisation des autres applications de ZIS voir le chiffre 4.5).

- transmission via le système de préannonce de trains UIC-Hermes.

Transmission payante via une autre interface du choix de l'ETF, sur accord.

4.2.1 Dérangements

L'ETF est responsable de la transmission dans les délais de données correctes et exhaustives. Si les données ne sont pas transmises en bonne et due forme, la facturation sera effectuée sur la base du tarif par défaut publié dans le catalogue de prestations de CFF Infrastructure pour chaque catégorie de train.

Trafic marchandises: si, en raison d'un dérangement, il n'est pas possible de transmettre les informations par voie électronique, les principales données requises pour l'exploitation doivent être fournies dans les meilleurs délais au service compétent (Gestion du réseau CFF à Berne) par e-mail à l'adresse netzleitung@sbb.ch. Un formulaire préimprimé peut être retiré auprès des responsables du système ou téléchargé sur la page Intranet de l'aide ZIS (ZIS-Help).

Une fois le dérangement levé, les données requises doivent être saisies et transmises par l'ETF dans les systèmes susmentionnés.

4.2.2 Perspectives

Restent vierges pour le moment.

4.3 Délai de transmission des données

Les données correctes de formation des trains de marchandises définies entre l'ETF et le GI doivent être disponibles dans le système d'information des trains ZIS (Zug-Informationen-System) de CFF Infrastructure avant le départ ou le passage de la frontière.

4.4 Contact

Interlocuteur ZIS pour les questions, les problèmes et les commandes de droits d'accès:

CFF Infrastructure

zis@sbb.ch

4.5 Utilisation étendue des systèmes

Les interlocuteurs responsables de la vente sont à la disposition des ETF pour l'achat de prestations informatiques de CFF Infrastructure (utilisation des systèmes informatiques et transmission des données):



I-ESP-VK

Hilfikerstrasse 3

3000 Bern 65

Schweiz

verkauf@sbb.ch

4.5.1 Système de gestion des wagons

En 2022, CFF Infrastructure va mettre en place un nouveau système de gestion des véhicules (WaVe) dans certaines gares de formation. L'utilisation de ce système peut être proposée moyennant compensation. Elle est alors convenue séparément sur demande en tant que prestation de service.

5 Transmission des valeurs d'énergie mesurées

5.1 Données à fournir

Pour que la consommation effective d'énergie puisse être facturée, il convient de transmettre dans les délais les valeurs mesurées par les systèmes de mesure d'énergie ainsi que le numéro EVN correspondant (numéro de véhicule à 12 caractères). Le numéro EVN fait partie des données à fournir pour chaque train comme indiqué aux chiffres 3.1 et 4.1 de la présente annexe.

Indépendamment du choix du prestataire de mesure, l'ETF est tenue de mesurer la consommation d'électricité, conformément à l'art. 20a, al. 3, OARF.

5.2 Modes de transmission des données

La transmission des valeurs de mesure d'énergie au système de facturation du GI s'effectue conformément au document IRS 90930. Le GI utilise le système EREX-Exchange. La réalisation des interfaces nécessaires à l'utilisation d'EREX-Exchange incombe à l'ETF.

5.2.1 Données manquantes et non plausibles

Pour les véhicules inscrits au système de décompte de l'énergie, des valeurs de substitution ou les tarifs forfaitaires fixés dans le catalogue des prestations sont appliqués en cas de données manquantes ou non plausibles.

Cette méthode s'applique notamment dans les cas suivants:

1. en cas de défaillance des systèmes de mesure d'énergie;



2. si les valeurs de mesure sont erronées ou non plausibles et par conséquent non valid valeurs de mesure manquent sur différents tronçons d'un itinéraire;
3. lorsque le numéro EVN n'a pas été fourni ou est erroné;
4. si les données ne sont pas transmises en temps utile au GI conformément au chiffre 5.3 de la présente annexe.

Si le GI constate que des données manquent ou ne sont pas plausibles, l'EF est informée du problème existant. À partir de ce moment, l'EF dispose en Suisse de 60 jours d'intervention consécutifs pour réaliser la réparation requise. Si l'EF n'informe pas le GI du rétablissement de la transmission des données avant que ce délai ne soit écoulé, conformément au chiffre 5.1 de la présente annexe, le décompte se fait sur la base des tarifs forfaitaires fixés pour chaque catégorie de train dans le catalogue des prestations du GI. Pour repasser au décompte réel, le chiffre 3.1 de l'annexe «Systèmes de mesure d'énergie» du NWS s'applique.

5.2.2 Perspectives

Restent vierges pour le moment.

5.3 Intervalles de transmission des données

Les valeurs mesurées et le numéro EVN correspondant doivent être transmis quotidiennement au GI (au plus tard jour de circulation + 3 jours à 22h).

5.4 Contact

Pour toute question relative à la transmission des valeurs d'énergie mesurées, l'ETF peut envoyer un e-mail à l'adresse onestopshop@sbb.ch.

6 Liste des modifications

Version	Date	Modification	Commentaire
2.0	09.12.2022	Adaptations en lien avec la migration CIS->ZIS Adaptation du processus de	Dès le démarrage de la migration progressive vers le nouveau système ZIS, l'appellation CIS utilisée jusqu'ici a été remplacée. Pendant la phase de transition, les deux systèmes restent cependant actifs. Les EF seront contactées séparément pour le changement de système. ⋮

1.0	02.08.2021	<p>réparation au chiffre 5.2.1</p> <p>Publication</p> <p>Formulation neutre du chapitre 1 en ce qui concerne le GI.</p> <p>Nouveaux chiffres 3.2.2, 4.2.2 et 5.2.2</p> <p>Précisions au chiffre 5.2.1</p>	<p>Jusqu'à présent, le processus de réparation prévoyait uniquement une annonce du GI à l'EF. Aucune confirmation de l'EF au GI sur la réparation effectuée n'était prévue. Cette lacune dans le processus sera résolue avec l'obligation de confirmation de l'EF. Dans ce contexte, le délai admis pour une réparation sera doublé, passant ainsi de 30 à 60 jours d'exploitation.</p> <p>L'annexe relative à la transmission des données était jusqu'à présent publiée séparément pour chaque année d'horaire. Dans cette nouvelle version, les éditions 2021 (version 2.0 du 7.5.2020) et 2022 (version 1.0 du 19.11.2020) ont été fusionnées rétroactivement en une annexe indépendante de l'année d'horaire et le format PDF a été remplacé par une version en ligne.</p> <p>La situation initiale présentée au chapitre 1 adopte désormais une formulation neutre en ce qui concerne le GI, ce qui permet à d'autres GI de créer un lien vers l'annexe.</p> <p>Pour pouvoir fournir des informations sur les évolutions à venir en matière de transmission des données, trois chiffres (3.2.2, 4.2.2 et 5.2.2) consacrés aux perspectives ont été créés.</p> <p>Le chiffre 5.2.1 fait l'objet d'une précision portant sur la communication en cas de problèmes de transmission des données.</p>
-----	------------	---	---