

Annexe 2.9 au Network Statement 2020 de
CFF Infrastructure, Thurbo, Sensetalbahn et Chemin de fer portuaire suisse
Version 1.0

Transmission des données

Table des matières

1	Situation initiale.....	2
2	Aspects juridiques	2
3	Trafic voyageurs et trains de locomotive (voyageurs et marchandises).....	3
3.1	Données à fournir.....	3
3.2	Modes de transmission des données	3
3.2.1	Dérangements	4
3.3	Intervalles de transmission des données	4
3.4	Contact.....	4
3.5	Utilisation étendue des systèmes	5
4	Trafic marchandises	6
4.1	Données à fournir.....	6
4.1.1	Données obligatoires pour tous les trains de marchandises	6
4.1.2	Informations supplémentaires pour les marchandises dangereuses.....	7
4.1.3	Informations supplémentaires pour les transports exceptionnels	7
4.1.4	Trains sans charge.....	7
4.2	Modes de transmission des données	7
4.2.1	Dérangements	8
4.3	Délai de transmission des données	8
4.4	Contact.....	8
4.5	Utilisation étendue des systèmes	8
4.5.1	Système de planification, de production et d'information local LoPPIS.....	8
5	Transmission des valeurs d'énergie mesurées.....	9
5.1	Données à fournir.....	9
5.2	Modes de transmission des données	9
5.2.1	Données manquantes et non plausibles	9
5.3	Intervalles de transmission des données	9
5.4	Contact.....	9
6	Liste des modifications	10

1 Situation initiale

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

2 Aspects juridiques

L'EF 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 Trafic voyageurs et trains de locomotive (voyageurs et marchandises)

3.1 Données à fournir

Données de composition du train nécessaires à l'exploitation et devant être transmises électroniquement):

- ID sillon
- Numéro de train
- Jour ou période de circulation
- Période d'horaire
- EF
- 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)
- 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, climatisation, 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.)
- Catégorie de train (facultatif)
- Catégorie de freinage (facultatif)
- Rôle de la traction
- Mode d'exploitation

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 FOS. Les options suivantes existent:

- Transmission des données 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 FOS.

- Import dans 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 FOS incombe à l'EF concernée.
- Les tractions du trafic marchandises sont transmises de FOS à CIS-Infra 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.

3.3 Intervalles de transmission des données

L'EF 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 soient à jour
- 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 FOS.
- 4) Toute modification de la SMS-EF doit systématiquement être signalée via CIS-Infra avant le départ du train.

3.4 Contact

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

SBB Infrastruktur
 I-B-APM
 Hilfikerstrasse 3
 3000 Bern 65
 Schweiz
fos@sbb.ch

3.5 Utilisation étendue des systèmes

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

SBB Infrastruktur
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 (EF commanditaire)
- SMS-EF (EF 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, 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 ou en tonnes)
- Catégorie de train et de freinage,
- Vitesse maximale du train
- Numéro du wagon et, dans le trafic combiné, de l'unité de chargement
- Numéro d'identification de l'envoi/des envois
- Code débiteur de l'envoi ou code RICS de l'EF 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
- 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)
- Code du point de référence (de la gare de destination à l'étranger)
- 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
- 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
- Une fois le nouveau système ZIS introduit (environ 2022), il conviendra également de fournir les données relatives à la formation de chaque véhicule (train de départ, date de départ, groupes de formation) lorsque des prestations sont requises dans une gare de triage.

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 (Cf. Network Statement chiffre 2.5)

4.1.4 Trains sans charge

Un contrôle au départ sans wagon ou une «annonce vide» dans CIS doit impérativement être établie dans la gare à partir de laquelle circule un train marchandises sans chargement avant le départ du train.

4.2 Modes de transmission des données

Les données de formation des trains de marchandises doivent être fournies via le système d'information Cargo (CIS-Infra) de CFF Infrastructure.

L'EF peut opter pour l'option gratuite suivante pour transmettre les données:

- Saisie des données directement dans le système CIS de CFF Infrastructure via Internet et Citrix au moyen de l'application «Contrôle du train».¹

L'EF peut également opter pour l'une des possibilités payantes suivantes:

- Transmission via le système de préannonce de trains UIC-Hermes (Treno);
- Transmission via une autre interface du choix de l'EF sur accord.

À partir de 2020 environ, une version révisée de CIS-Infra sera disponible (système d'information des trains ZIS).

¹ L'utilisation étendue d'autres applications de CIS-Infra est décrite au chiffre 4.5.

4.2.1 Dérangements

L'EF 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 trafic marchandises à Berne) par fax au numéro +41 51 227 39 24 ou par e-mail à l'adresse netzleitung-g@sbb.ch. Un formulaire préimprimé peut être retiré auprès des responsables du système ou téléchargé sur Internet.

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

4.3 Délai de transmission des données

Les données correctes de formation des trains de marchandises définies entre l'EF et le GI doivent être fournies via le système d'information Cargo CIS de CFF Infrastructure avant le départ ou le passage de la frontière.

4.4 Contact

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

SBB Infrastruktur I-B-APM
Hilfikerstrasse 3
3000 Bern 65
Schweiz
zis@sbb.ch

4.5 Utilisation étendue des systèmes

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

SBB Infrastruktur
I-ESP-VK
Hilfikerstrasse 3
3000 Bern 65
Schweiz
verkauf@sbb.ch

4.5.1 Système de planification, de production et d'information local LoPPIS

À partir de 2020/2021, CFF Infrastructure utilisera l'application LoPPIS dans certaines gares de formation.

L'utilisation de LoPPIS 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 l'énergie consommée puisse être facturée en toute efficacité, il convient de transmettre dans les délais les valeurs mesurées par les systèmes de mesure d'énergie et 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.

5.2 Modes de transmission des données

La transmission par l'EF des valeurs de mesure d'énergie au système de facturation du GI s'effectue conformément à la fiche UIC 930. Le GI utilise le système EREX-Exchange. La réalisation des interfaces nécessaires à l'utilisation d'EREX-Exchange incombe à l'EF.

5.2.1 Données manquantes et non plausibles

Pour les véhicules inscrits au système de décompte de l'énergie, les valeurs par défaut ou les valeurs de consommation relatives fixées dans le catalogue de prestations sont appliquées en cas de données manquantes ou non plausibles.

Cette méthode s'applique notamment dans les cas suivants:

- a) En cas de défaillance des systèmes de mesure d'énergie;
- b) Si les valeurs de mesure sont erronées ou non plausibles et par conséquent non valides;
Si des valeurs de mesure manquent sur différents tronçons d'un itinéraire;
- c) Lorsque le numéro EVN n'a pas été fourni ou est erroné;
- d) Si les données ne sont pas transmises en temps utile au GI conformément au chiffre 5.3 de la présente annexe.

Si, durant 30 jours d'affilée d'intervention en Suisse, les données relatives à un véhicule moteur ne sont pas transmises conformément au chiffre 5.1 de la présente annexe, le décompte est effectué sur la base des valeurs de consommation relatives par catégorie de train publiées dans le catalogue des prestations du GI. Pour repasser à la facturation sur la base de la consommation réelle, l'EF doit soumettre une demande au GI.

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'EF peut envoyer un e-mail à l'adresse onestopshop@sbb.ch.

6 Liste des modifications

Version	Date	Modification	Commentaire
1.0	26.11.2018	Publication Chiffre 3.3 3 Transmission des données journalières: formulation simplifiée Chiffre 4.1.1 Nouveaux éléments: <ul style="list-style-type: none">- Profil d'espace libre en trafic combiné- Données de formation pour ZIS à partir de 2022 environ	Le chapitre 7 et la partie du chapitre 8 concernant la transmission des données dans le Network Statement 2019 ont été révisés et transférés dans la présente annexe.