

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BÉRNAIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

## Table des matières

<b>1. Contexte et objectifs</b> .....	4
<b>2. Conditions fondamentales de l'accès au réseau</b> .....	4
<b>2.1 Conditions générales d'accès au réseau</b> .....	4
<b>2.2 Convention sur l'accès au réseau</b> .....	4
<b>2.3 Règlements</b> .....	4
<b>2.4 Transports exceptionnels et transports lourds</b> .....	5
<b>2.5 Marchandises dangereuses</b> .....	5
<b>2.6 Homologation des véhicules et exigences techniques</b> .....	5
<b>2.6.1 Service d'homologation</b> .....	5
<b>2.6.2 Système de contrôle de la marche des trains</b> .....	5
<b>2.6.2.1 Véhicules équipés du système de la marche des trains</b> .....	5
<b>2.6.2.2 Courses sans système de contrôle de la marche des trains suffisant</b> .....	5
<b>2.6.2.3 Interaction voie-véhicule</b> .....	5
<b>2.6.3 Interface rail-roue</b> .....	5
<b>2.6.4 Interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure</b> .....	5
<b>2.6.5 Interface pantographe/ligne de contact</b> .....	6
<b>2.6.6 Lubrification des boudins de roue</b> .....	6
<b>2.6.7 Exigences relatives aux véhicules moteurs</b> .....	6
<b>2.6.7.1 Compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie</b> .....	6
<b>2.6.7.2 Installations de communication</b> .....	6
<b>2.6.7.3 Freinage</b> .....	6
<b>2.6.7.4 Sablage</b> .....	6
<b>2.7 Homologation du personnel</b> .....	6
<b>2.8 Transmissions des données relatives aux trains</b> .....	6
<b>2.9 Véhicules de service</b> .....	7
<b>3. Caractéristiques du réseau ferroviaire</b> .....	7
<b>3.1 Généralités</b> .....	7
<b>3.2 Description générale du réseau MOB/MVR-P (adérence)</b> .....	8
<b>3.3 Catégorie de ligne et charge maximale par essieu</b> .....	8
<b>3.4 Profil d'espace libre et longueur maximale des trains</b> .....	8
<b>3.4.1 Profil d'espace libre</b> .....	8
<b>3.4.2 Conditions relatives aux pantographes</b> .....	8
<b>3.4.3 Longueur maximale des trains</b> .....	8
<b>3.5 Tracé</b> .....	9
<b>3.5.1 Cadre légal</b> .....	9
<b>3.5.2 Ecartement de la voie</b> .....	9
<b>3.5.3 Rayons minimaux</b> .....	9
<b>3.5.4 Dévers maximaux</b> .....	9

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. BlondelVianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	1 / 18

<b>3.5.5</b>	<b>Déclivités maximales</b> .....	9
<b>3.5.6</b>	<b>Longueur des voies d'évitement</b> .....	9
<b>3.5.7</b>	<b>Vitesse maximale admise</b> .....	10
<b>3.5.8</b>	<b>Alimentation électrique</b> .....	10
<b>3.6</b>	<b>Equipements de sécurité</b> .....	10
<b>3.6.1</b>	<b>Système de signaux</b> .....	10
<b>3.6.2</b>	<b>Communication</b> .....	10
<b>3.6.3</b>	<b>Système de contrôle de la marche des trains</b> .....	10
<b>3.6.4</b>	<b>Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie</b> .....	11
<b>3.7</b>	<b>Restrictions de circulation</b> .....	11
<b>3.8</b>	<b>Disponibilité de l'infrastructure</b> .....	11
<b>3.8.1</b>	<b>Heures d'ouverture des lignes</b> .....	11
<b>3.8.2</b>	<b>Restrictions de capacités</b> .....	11
<b>3.9</b>	<b>Installations de service</b> .....	12
<b>3.9.1</b>	<b>Gares voyageurs</b> .....	12
<b>3.9.2</b>	<b>Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination</b> .....	12
<b>3.9.3</b>	<b>Installations de secours</b> .....	12
<b>3.10</b>	<b>Installations de service de tiers</b> .....	12
<b>4.</b>	<b>Répartition des capacités</b> .....	12
<b>4.1</b>	<b>Introduction</b> .....	12
<b>4.1.1</b>	<b>Objectifs</b> .....	12
<b>4.1.2</b>	<b>Cadre légal</b> .....	12
<b>4.1.3</b>	<b>Commande de sillons</b> .....	13
<b>4.1.4</b>	<b>Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons</b> .....	13
<b>4.2</b>	<b>Description du processus</b> .....	13
<b>4.2.1</b>	<b>Processus global de répartition des capacités</b> .....	13
<b>4.2.2</b>	<b>Demande/commande de sillons</b> .....	13
<b>4.2.2.1</b>	<b>Etudes de sillons</b> .....	13
<b>4.2.2.2</b>	<b>Demandes de sillons dans l'horaire annuel</b> .....	13
<b>4.2.2.3</b>	<b>Demandes de sillons dans l'horaire sous annuel</b> .....	13
<b>4.2.2.4</b>	<b>Demandes de prestations complémentaires</b> .....	13
<b>4.2.2.5</b>	<b>Informations nécessaires pour la commande de sillons</b> .....	14
<b>4.2.2.6</b>	<b>Modifications de demandes et de commandes de sillons</b> .....	14
<b>4.2.3</b>	<b>Processus d'attribution des sillons</b> .....	14
<b>4.2.3.1</b>	<b>Principes</b> .....	14
<b>4.2.3.2</b>	<b>Horaire annuel</b> .....	14
<b>4.2.3.3</b>	<b>Horaire sous annuel</b> .....	15
<b>4.2.3.4</b>	<b>Prestations complémentaires</b> .....	15
<b>4.2.3.5</b>	<b>Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution des sillons</b> .....	15
<b>4.2.3.6</b>	<b>Commande de capacités au moyen de la convention-cadre</b> .....	15
<b>4.2.4</b>	<b>Renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement</b> .....	16

<b>4.2.5</b>	<b>Attribution de sillons en cas de restrictions temporaires de capacité</b>	16
<b>4.2.6</b>	<b>Mesures spéciales lors de perturbations</b>	16
<b>5.</b>	<b>Prestations du gestionnaire d'infrastructure</b>	16
<b>5.1</b>	<b>Prestations de base</b>	16
<b>5.2</b>	<b>Accès aux installations de service et obtention des prestations</b>	17
<b>5.2.1</b>	<b>Gares voyageurs</b>	17
<b>5.2.2</b>	<b>Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination</b>	17
<b>5.2.3</b>	<b>Installations de contrôle des trains</b>	17
<b>5.2.4</b>	<b>Installations de secours</b>	17
<b>5.2.5</b>	<b>Mouvement de manœuvre dans les installations en service</b>	17
<b>5.3</b>	<b>Prestations complémentaires</b>	17
<b>5.3.1</b>	<b>Alimentation en électricité</b>	17
<b>5.3.2</b>	<b>Approvisionnement en eau</b>	17
<b>5.3.3</b>	<b>Transports exceptionnels</b>	17
<b>5.4</b>	<b>Prestations de service</b>	17
<b>6.</b>	<b>Tarifification</b>	18
<b>6.1</b>	<b>Principe des redevances</b>	18
<b>6.2</b>	<b>Système de décompte</b>	18
<b>6.3</b>	<b>Prix</b>	18
<b>6.4</b>	<b>Redevances d'annulation et rabais</b>	18
<b>6.5</b>	<b>Application des valeurs par défaut</b>	18
<b>6.6</b>	<b>Modification des tarifs et des taxes</b>	18

## 1. Contexte et objectifs

Ce document contient les conditions d'accès et d'utilisation du réseau, conformément à l'art. 10 al. 1 lettre d de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) et à la directive européenne 2012/34 et fait partie intégrante des conventions sur l'accès au réseau conclue entre MOB INFRA et les entreprises ferroviaires (ETF). Il est publié et mis à jour par le domaine Exploitation de MOB INFRA.

## 2. Conditions fondamentales de l'accès au réseau

### 2.1 Conditions générales d'accès au réseau

L'accès au réseau est régi par la loi sur les chemins de fer (LCdF), RS 742.101, l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF), RS 742.141.1, l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF), RS 742.122 et l'ordonnance de l'Office Fédéral des Transports (OFT) relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT), RS 742.122.4.

Pour pouvoir circuler sur le réseau de MOB/MVR Infra, les ETF doivent disposer d'une autorisation d'accès au réseau, d'un certificat de sécurité et d'une convention sur l'accès au réseau conclue avec MOB/MVR Infra. En vertu des prescriptions légales et des autres dispositions mentionnées dans le présent document, toute ETF est autorisée à demander l'accès au réseau de MOB/MVR Infra. L'autorisation d'accès au réseau est accordée par l'OFT et se fonde sur l'art. 8c et 8d LCdF. L'autorisation est octroyée pour dix ans au plus et peut être renouvelée.

L'examen de la compatibilité technique des véhicules avec les lignes à parcourir incombe à l'ETF.

### 2.2 Convention sur l'accès au réseau

Les dispositions relatives à la convention sur l'accès au réseau sont définies aux art. 15 à 17. OARF.

Si toutes les conditions énoncées au chiffre 2.1 sont remplies, une convention sur l'accès au réseau peut être conclue. Dans la mesure où l'OFT n'a pas délivré à temps les autorisations demandées, la convention sur l'accès au réseau est conclue sous réserve de présentation ultérieure desdites autorisations.

La convention sur l'accès au réseau arrête les principales dispositions relatives à la collaboration entre MOB/MVR Infra et l'entreprise ferroviaire. Elle peut être rédigée en français ou en allemand et est établie en deux exemplaires. Elle comprendra au moins :

- Les conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (CG-GI),
- Le catalogue des prestations du gestionnaire d'infrastructure,
- Le NWS de MOB/MVR-P (adhérence)
- Les prestations de base et les prestations complémentaires à fournir
- La demande de sillon du demandeur ou la commande de prestations

La conclusion d'une convention sur l'accès au réseau n'engage pas l'ETF à commander des sillons. Un modèle de convention sur l'accès au réseau est disponible sur l'OSS de l'ERA. MOB/MVR Infra garantit à la commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (Railcom) un droit de regard dans les conventions sur l'accès au réseau.

Conformément à l'art. 12b OARF, le demandeur et MOB/MVR Infra peuvent conclure des conventions cadres.

### 2.3 Règlements

MOB/MVR Infra mettent tout en œuvre afin de gérer le trafic sur leur réseau en toute sécurité et avec ponctualité. Les conditions de sécurité et les recommandations sont réglées entre autres, par les Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) ainsi que par les Prescriptions d'exploitation MOB/MVR Infra.

Selon l'article 1.2 des Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure MOB/MVR (CG-GI MOB/MVR Infra), l'ETF a l'obligation de se conformer aux Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT), aux prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure ainsi qu'aux recommandations techniques et d'exploitation pour l'utilisation de l'infrastructure.

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	4 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BÉRNAIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

L'ETF veille à ce que les prescriptions d'exploitations soient distribuées ou accessibles au personnel.

## 2.4 Transports exceptionnels et transports lourds

Le demandeur fournit les données nécessaires du transport exceptionnel (TE) avec la commande de sillons. L'autorisation de transport d'Infrastructure (AS) doit être disponible au moment de la demande de sillon et le numéro AS doit être transmis.

## 2.5 Marchandises dangereuses

Les transports de marchandises dangereuses selon le règlement du transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), sont autorisés sur les réseaux MOB/MVR-P à adhérence.

## 2.6 Homologation des véhicules et exigences techniques

### 2.6.1 Service d'homologation

L'homologation du matériel roulant (obtention de l'autorisation d'exploitation et homologation de série) est du ressort de l'OFT. Cette activité repose sur les dispositions de la LCdF, de l'OCF et des DE-OCF.

L'OFT édicte des directives pour l'homologation des véhicules ferroviaires et pour l'admission des véhicules ferroviaires historiques.

### 2.6.2 Système de contrôle de la marche des trains

#### 2.6.2.1 Véhicules équipés du système de la marche des trains

Les véhicules souhaitant emprunter le réseau MOB/MVR à adhérence doivent être équipés du système « ZSI 127 Migration » avec la version software 05.03.00 et pourvu des paramètres infrastructures du véhicule permettant l'interprétation des aimants de voie du système ZSI 90 du MOB.

#### 2.6.2.2 Courses sans système de contrôle de la marche des trains suffisant

De manière générale, tous les véhicules de tête doivent être équipés du système de contrôle de la marche des trains prescrit sur l'infrastructure sur laquelle ils circulent. Si cela n'est pas possible (p. ex. pour le matériel roulant historique), une dérogation doit être sollicitée auprès de l'OFT. La directive de l'OFT « Courses sans contrôle de la marche des trains suffisant (Cscs) » doit être appliquée.

#### 2.6.2.3 Interaction voie-véhicule

Sur demande, l'ETF met les données relatives aux systèmes de contrôle de la marche des trains (p. ex. configuration hardware et software des unités embarqués) à la disposition du GI en temps voulu et gracieusement. Le GI traite les données en toute confidentialité.

### 2.6.3 Interface rail-roue

Les conditions-cadres et les valeurs limites des DE-OCF s'appliquent à titre de bases pour évaluer l'interaction rail/roue. Dans le respect de la législation et spécialités suisse, les essais techniques et l'évaluation doivent être réalisés conformément à la norme EN 14363 (Essais en vue de l'homologation du comportement dynamique des véhicules ferroviaires – Sécurité, fatigue de la voie et qualité de marche/CEN). A cet égard, les véhicules doivent être contrôlés selon la norme en vigueur dans leur position habituelle au sein du convoi et avec un état de graissage des tampons et des attelages correspondant à l'exploitation ordinaire.

### 2.6.4 Interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure

En vertu de la norme EN 15528 et du règlement I-50064 (spécification technique pour la réalisation de l'interface entre les limites de charge des véhicules et l'infrastructure basée sur la norme européenne EN 15528), le poids par essieu et la masse par unité de longueur déterminent la catégorie de ligne. Le véhicule du train qui présente la charge la plus importante, c'est-à-dire l'évaluation de catégorie la plus élevée, est toujours déterminant pour définir la catégorie de ligne du train complet. Il y a compatibilité

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	5 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BÉRNAIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

lorsque, en tenant compte de la limite de vitesse correspondante, la catégorie de ligne du véhicule (ou la charge utile maximale du wagon) est inférieure ou égale à la catégorie de la ligne.

### 2.6.5 Interface pantographe/ligne de contact

Les pantographes utilisés requièrent une homologation de composants de l'OFT conformément à la directive de ce dernier « Homologation des véhicules ferroviaires ».

### 2.6.6 Lubrification des boudins de roue

L'exigence de lubrification des boudins de roue est imposée au matériel roulant sur le réseau ferroviaire de MOB/MVR Infra.

### 2.6.7 Exigences relatives aux véhicules moteurs

#### 2.6.7.1 Compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie

Il convient de respecter la norme EN 50238 afin d'assurer la compatibilité électromagnétique entre les véhicules et les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie. La vérification de compatibilité ds circuits de voie et des compteurs d'essieux doit être effectuée selon la norme EN 50238 respectivement SN EN 50592.

#### 2.6.7.2 Installations de communication

Les lignes de MOB/MVR Infra sont couvertes par le « roaming national » via l'actuel réseau GSM des opérateurs mobiles publics. Localement certaines zones peuvent ne pas être couvertes. Pour la communication, le réseau « roaming national » doit être utilisé. Aucune ligne n'est couverte par le GSM-R.

#### 2.6.7.3 Freinage

Sur le réseau MOB/MVR-P à adhérence, seuls les freins électriques ou électrodynamiques doivent être utilisés, y-compris pour les freinages d'urgence. En cas de défaillance des freins électriques, il convient d'assurer que le freinage d'urgence se poursuit automatiquement et de manière fiable (p. ex. panne de l'approvisionnement énergétique).

Sur le tronçon Montreux – Montbovon, les véhicules moteurs en service doivent être équipés des freins magnétiques sur rails.

Le recours au frein à courant de Foucault ou à d'autres systèmes de freinage indépendant du frottement entre la roue et le rail n'est autorisée qu'après examens locaux supplémentaires ou adaptation de la voie. La compatibilité avec les dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie doit être prouvée sur les tronçons concernés (les compteurs d'essieux non prévus à cet effet peuvent être durablement endommagé ou détruits) et la voie ferrée doit être homologuée en la matière.

#### 2.6.7.4 Sablage

Les dispositifs procédant automatiquement à un sablage dans le cadre d'un serrage d'urgence ou rapide ne sont pas autorisée et doivent être désactivés sur le réseau MOB/MVR.

### 2.7 Homologation du personnel

L'homologation du personnel est du ressort de l'OFT.

### 2.8 Transmissions des données relatives aux trains

L'ETF est tenue de transmettre au GI les données de circulation de tous les trains au plus tard avant leur départ. L'ETF est tenue de transmettre les données gracieusement, sous la forme électronique.

Elles contiennent au minimum les éléments suivants :

- Formation, véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s) (y c. type), type de wagon

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	6 / 18

Processus	QSE
Sous-processus	Organisation du SMI
Date	09.05.2023

Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.

- Tonnage brut
- Longueur du train (véhicules moteurs inclus)
- Catégorie de train et de freinage
- Vitesse maximale

### 2.9 Véhicules de service

En raison de leur utilisation sur des chantiers (service de travaux), certains véhicules ferroviaires sont considérés comme « machines de construction et de maintenance empruntant exclusivement les voies ferrées » (véhicules destinés à la construction, à la maintenance et à l'inspection de la superstructure, de l'infrastructure, d'ouvrages d'art et des installations de la ligne de contact, automoteurs ou remorqués) conformément à l'art. 57 de l'OCF et à la directive de l'OFT sur l'homologation des véhicules ferroviaires en tant que véhicules de service. Conformément aux DE-OCF, art. 57.1 (Définition et catégories de véhicules de service), il s'agit notamment des

- 1) Véhicules et machines ferroviaires, conf. à la norme EN 14033
- 2) Véhicules et machines rail-route, conf. à la norme EN 15746
- 3) Machines dérailables, conf. à la norme EN 15955
- 4) Remorques, conf. à la norme EN 15954

Sont considérés comme équipements de travail (et non comme véhicules de service)

- 5) Machines portables et lorries, conf. à la norme EN 13977

Dans le cadre de la circulation et des travaux sur les infrastructures ferroviaires, les véhicules de service (1) à (4) doivent également disposer d'une autorisation d'exploitation de l'OFT afin de pouvoir être utilisés sur le réseau MOB/MVR-P à adhérence.

Conformément aux DE-OCF, art. 57.2, des simplifications sont admises sous certaines conditions par rapport aux véhicules ferroviaires conventionnels.

En sus de l'autorisation d'exploitation remise par l'OFT, les véhicules rail-route (2), les machines dérailables (3) et les remorques (4) doivent obtenir l'autorisation de MOB/MVR Infra conformément à la réglementation I-40036 sur l'autorisation de travail des véhicules de service. L'utilisation de véhicules de service non freinés est interdite, quelle que soit la déclivité. Ceci vaut en particulier pour les remorques (4). Celles-ci ne peuvent être utilisées qu'avec un frein automatique. Les véhicules de service ne satisfaisant pas aux conditions techniques d'accès au réseau (exigences d'infrastructure), par exemple les véhicules rail-route (2), ou pour lesquels les exigences d'infrastructure n'ont pas été intégralement contrôlées, sont considérés comme véhicules particuliers conformément aux PCT (cf. I-30111, chapitre 4.2, chiffre 4 en complément des PCT R 300.4, chiffres 2.2.4 et 2.3.7) et sont soumis à des conditions d'utilisation spécifiques. Les véhicules de service prévus pour des courses commerciales de manœuvre ou de transport dans des domaines centralisés doivent remplir les mêmes exigences d'infrastructure que les véhicules ferroviaires conventionnels. En cas de doute et pour toute question, prendre contact avec MOB/MVR Infra, via la boîte mail [exploitation@mob.ch](mailto:exploitation@mob.ch)

Les véhicules de service privés doivent respecter la RTE 49530 lors de leurs engagements sur les réseaux ferroviaires de MOB/MVR-P à adhérence.

## 3. Caractéristiques du réseau ferroviaire

### 3.1 Généralités

L'infrastructure ferroviaire regroupe, conformément à l'art. 62 LCdF, l'ensemble des composants (personnel et installations) nécessaires au bon déroulement du trafic ferroviaire, à savoir :

- Les voies,
- Les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc),
- Les installations de courant de traction (ligne de contact, sous-stations, etc.),
- Les installations de sécurité (enclenchements, passages à niveau autonomes, etc.),
- Les consommateurs à basse tension et les installations de télécommunication (fibre optique, switches, information voyageurs, etc.),
- Les installations d'accueil des voyageurs (quais et accès).

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	7 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

### 3.2 Description générale du réseau MOB/MVR-P (adhérence)

#### MOB :

- 75,290 km de voie métrique répartis sur deux lignes : Montreux-Zweisimmen et Zweisimmen-Lenk.

#### MVR-P (adhérence) :

- 8,700 km de voie métrique répartis sur deux lignes : Vevey – Blonay et Blonay – Chamby.

La ligne MVR Blonay – Chamby est exploitée les samedis, dimanches et jours fériés de mai à octobre par le chemin de fer musée Blonay-Chamby.

### 3.3 Catégorie de ligne et charge maximale par essieu

La charge par essieu maximale autorisée est la suivante : 16 tonnes par essieu.

### 3.4 Profil d'espace libre et longueur maximale des trains

#### 3.4.1 Profil d'espace libre

L'accès au réseau de MOB/MVR-P à adhérence n'est permis de façon régulière que pour les véhicules respectant les profils d'espace libre et gabarits suivants :

##### Tronçon Montreux – Montbovon et Vevey – Chamby

- Profil d'espace libre « MOB »
- Gabarit limite d'obstacles « MOB »
- Profil d'espace libre pour le pantographe « MOB »

Pour plus d'informations sur ces profils d'espace libre et gabarit contacter [exploitation@mob.ch](mailto:exploitation@mob.ch).

##### Tronçon Montbovon – Lenk im Simmental

- Profil d'espace libre PEL B selon DE-OCF art. 18, feuille 10 M.
- Gabarit limite d'obstacles OCF B selon DE-OCF art. 18 feuille 6M
- Profil d'espace libre pour le pantographe selon DE-OCF art. 18, feuille 12 M.

#### 3.4.2 Conditions relatives aux pantographes

L'accès au réseau de MOB/MVR-P à adhérence n'est permis de façon régulière que pour les véhicules respectant les conditions suivantes :

- Géométrie et courbe enveloppante des archets selon fiche UIC 608, archet de 1600 mm.
- Distance entre les bandes de frottement < 0,5 mètres.
- Force moyenne de contact statique 65 N
- Nombre de pantographe en service 1 à 2 par motrice
- Distance minimale entre 2 pantographes en service :
  - 5.50 mètres à 20 km/h
  - 11 mètres à 85 km/h
  - 25 mètres à 100 km/h
- Désaxement du fil de contact de  $\pm 150$  mm en alignement à  $\pm 300$  mm en courbe.

#### 3.4.3 Longueur maximale des trains

L'accès au réseau MOB/MVR-P à adhérence n'est permis de façon régulière que pour les compositions respectant les longueurs maximales suivantes :

**MOB** : 180 mètres

**MVR-P (adhérence)** : 90 mètres

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	8 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

### 3.5 Tracé

#### 3.5.1 Cadre légal

Le réseau de MOB/MVR est aménagé sur la base des prescriptions sur le tracé en vigueur (art. 17 DE-OCF).

#### 3.5.2 Ecartement de la voie

1000 mm

#### 3.5.3 Rayons minimaux

**MOB** : Voie de circulation : Rmin = 56 mètres

**MVR-P (adhérence)** : Voie de circulation : Rmin = 60 mètres

#### 3.5.4 Dévers maximaux

**MOB** : 90 mm

**MVR-P (adhérence)** : 90 mm

#### 3.5.5 Déclivités maximales

**MOB** : 73 0/00

**MVR-P (adhérence)** : 50 0/00

#### 3.5.6 Longueur des voies d'évitement

Les longueurs des voies d'évitement varient d'une gare à l'autre. Sous réserve des différentes modifications apportées, les longueurs minimales mesurées sont les suivantes :

##### **MOB :**

- Montreux 120 mètres
- Colondalles 150 mètres
- Chernex 144 mètres
- Chamby 126 mètres
- Sendy-Sollard 125 mètres
- Les Avants 189 mètres
- Jor 105 mètres
- Les Cases 125 mètres
- Allières 242 mètres
- Les Sciernes 269 mètres
- La Tine 182 mètres
- Rossinière 167 mètres
- Château-d'Oex 218 mètres
- Flendruz 131 mètres
- Rougemont 158 mètres
- Saanen 140 mètres
- Gstaad 400 mètres
- Gruben 140 mètres
- Saanenmöser 149 mètres
- Oeschseite 225 mètres
- Halten 218 mètres
- Zweisimmen 145 mètres
- Blankenburg 130 mètres
- St.-Stephan 154 mètres
- Lenk 152 mètres

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	9 / 18

### MVR-P (adhérence) :

- Vevey 94 mètres
- Bosquets 83 mètres
- Clies 90 mètres
- St-Légier Gare 120 mètres
- Blonay 100 mètres (uniquement la voie 1 ; les voies 2 et 3 ont une longueur inférieure à 80 m)

### 3.5.7 Vitesse maximale admise

La vitesse maximale admise dépend du tronçon de ligne et du rapport de freinage du train, elle est mentionnée sur les RADN.

### 3.5.8 Alimentation électrique

Alimentation en courant continu 900V fournie par les sous-stations MOB/MVR.

Afin d'éviter des ruptures en raison d'une sous-production ou surproduction dans le cadre de configurations du réseau d'alimentation en courant de traction, il convient d'équiper les véhicules moteurs d'une limitation de puissance en fonction de la vitesse. En cas de faiblesse du réseau électrique, le fonctionnement avec n-1 sous-stations est possible moyennant une puissance prélevée limitée et par conséquent une vitesse limitée afin d'éviter un ETFfndrement de la tension.

## 3.6 Equipements de sécurité

### 3.6.1 Système de signaux

Pour la signalisation extérieure, les signaux lumineux sont du type L

La ligne Blonay – Chamby, du MVR n'est à l'exception de la gare de jonction MOB/MVR de Chamby, pas dotée de système de signalisation.

### 3.6.2 Communication

Le réseau ferroviaire MOB/MVR-P à adhérence n'est pas couvert par le système de télécommunication GSM-R natif. Seul le réseau de télécommunication GSM roaming national est utilisable sur l'ensemble des lignes. Localement certaines zones peuvent ne pas être couvertes.

Les tunnels ne sont pas équipés pour permettre l'échange de communications GSM.

### 3.6.3 Système de contrôle de la marche des trains

Sur les tronçons du réseau MOB/MVR les systèmes de contrôle de la marche des trains ZSI 90 et ZSI 127 sont utilisés.

La position des signaux (impulsions : voie libre et arrêt) du ZSI 90 sont transmises aux véhicules via des aimants de voie conventionnels.

Les informations de surveillance de la vitesse du ZSI 127 sont transmises de l'Eurobalise au véhicule par un télégramme envoyé à l'antenne du véhicule conformément au standard national ZBMS.

Equipement des tronçons :

#### MOB :

Tronçons	ZST 90	ZSI 127
Mx – Sci (excl.)	X	
Sci – Tine		X
Tine (excl.) – Grub (excl.)	X	
Grub - Samo		X
Samo (excl) – Haln (excl)	X	
Haln – Zw		X
Zw (excl.) – Lk	X	

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	10 / 18

### MVR-P (adhérence) :

Tronçons	ZST 90	ZSI 127
Vv	X	
Vv (excl.) – Blon (excl.)		X
Blon	X	

Le tronçon Blonay – Chamby, à l'exclusion de la gare de Blonay côté Vevey, n'est pas équipé d'un système de contrôle de la marche des trains.

### 3.6.4 Dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie

Sur la voie étroite, les ETF souhaitant circuler sur les réseaux MOB/MVR avec des véhicules équipés de roues à rayons doivent fournir la preuve que les essieux sont correctement comptés respectivement décomptés. Des essais, à la charge de l'ETF, peuvent être exigés par MOB/MVR.

### 3.7 Restrictions de circulation

Les parties s'annoncent réciproquement, sans délai, toute perturbation de l'exploitation et toute irrégularité susceptible d'influer sur le déroulement du trafic.

En cas de perturbations de l'exploitation, le GI est habilité à donner des instructions à l'ETF (art. 14 OARF). Il est autorisé à donner à l'ETF et directement au personnel de celle-ci toutes les instructions requises pour la sécurité (notamment la sécurité de l'exploitation et la sécurité des personnes).

En cas de défaillance, les parties prennent toutes les mesures raisonnables nécessaires pour éliminer la perturbation et maintenir le trafic. Conformément à l'art. 14 OARF, les parties sont tenues de s'aider mutuellement pour répondre aux besoins en matière de personnel et de matériel. Si le train accuse du retard en raison d'un cas de défaillance, les parties doivent s'ETFforcer de rattraper ce retard et non le répercuter sur les autres trains.

Un train qui ne peut poursuivre sa course en raison d'un dérangement est acheminé jusqu'à la prochaine gare appropriée afin d'y être garé. Le GI informe l'ETF de l'incident. L'ETF concernée prend une décision sur la composition ou la division du train de voyageurs ou de marchandises.

En cas de défaillance, le GI peut utiliser l'ensemble des sillons pour les trains d'extinction et de sauvetage, les trains de déblaiement de la neige, les trains de secours, les locomotives de secours, les transports de matériel ainsi que pour d'autres mesures. L'ETF consent à que la poursuite de la course soit en général assurée selon les priorités suivantes :

- Trains VIP pour visites officielles et activités protocolaires
- Trains de l'offre du système en trafic voyageurs
- Trains en dehors de l'offre du système en trafic voyageurs
- Prestations de conservation des installations ainsi que courses de mesure et d'essai
- Acheminement du matériel roulant vers les ateliers ou le fabricant

### 3.8 Disponibilité de l'infrastructure

#### 3.8.1 Heures d'ouverture des lignes

L'intégralité du réseau MOB/MVR-P à adhérence est ouvert à la circulation des trains 24/24, 365 jours par année.

#### 3.8.2 Restrictions de capacités

La capacité des lignes peut être restreinte, par exemple lors de travaux d'entretien nécessitant une interdiction de la voie. La durée des travaux dépend du travail de maintenance à fournir.

Les interdictions et interruptions de voies résultant de travaux de construction ou de conservation sont conformes aux dispositions de l'art. 11b al. 1 et 2 OARF.

Les différentes interdictions sont transmises sporadiquement par Exploitation aux ETF par un courriel d'interruption des tronçons.

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	11 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

### 3.9 Installations de service

#### 3.9.1 Gares voyageurs

##### MOB :

Les longueurs de quais sont de 100 mètres dans les gares et de 50-80 mètres dans les haltes.

##### MVR-P (adhérence) :

Les longueurs de quais sont d'environ 80 mètres.

#### 3.9.2 Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination

Ces installations sont régies par l'art. 22 OARF, al. E sur les prestations complémentaires à proposer de manière non-discriminatoires.

##### Evacuation des matières fécales et des eaux usées

MOB/MVR Infra ne dispose d'aucune installation d'évacuation des matières fécales et des eaux usées. Les entreprises ferroviaires peuvent s'adresser auprès de MOB Production disposant d'installations à Montreux et Zweisimmen.

##### Installation de préchauffage

MOB/MVR Infra ne dispose d'aucune installation de préchauffage.

##### Installations eau/électricité

Les gares de Montreux et Zweisimmen disposent de possibilités de ravitaillement en eau et d'alimentations électriques.

Concernant les autres gares, les ETF prennent contact avec Infra MOB/MVR via la boîte mail exploitation@mob.ch

#### 3.9.3 Installations de secours

MOB Production dispose d'un wagon de secours basé à Chernex.

Le dépôt de Zweisimmen est également équipé pour de petites interventions.

### 3.10 Installations de service de tiers

Il existe des ateliers ferroviaires à Chernex et des dépôts à Montreux et Zweisimmen (MOB) ainsi qu'à Vevey (MVR). L'utilisation, la mise à disposition et l'entretien de ces installations sont régis par des contrats de mise à disposition séparés.

## 4. Répartition des capacités

### 4.1 Introduction

#### 4.1.1 Objectifs

L'accès au réseau et l'exploitation par les ETF sont régis par la loi sur les chemins de fer (LCdF), RS 742.101. L'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer, OCF), RS 742.141.1, l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF), RS 742.122 et l'ordonnance de l'OFT relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT) RS 742.122.4.

#### 4.1.2 Cadre légal

Les dispositions juridiques déterminantes pour la commande et l'attribution de sillons et prestations complémentaires figurent dans la loi sur les chemins de fer (art. 9a et 9b LCdF), dans l'ordonnance sur

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	12 / 18

l'accès au réseau ferroviaire (section 4 de l'OARF) 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 pour la prochaine période horaire.

### 4.1.3 Commande de sillons

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

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 dans le cadre de la procédure ordinaire.

### 4.1.4 Autorisations et documents nécessaires pour la demande de sillons

Pour pouvoir circuler sur le réseau ferroviaire MOB/MVR, les ETF suisses doivent disposer d'une autorisation d'accès au réseau, d'un certificat de sécurité et d'une convention sur l'accès au réseau conclue avec le GI.

L'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité sont octroyés par l'Office fédéral des transports (OFT). La directive de l'OFT sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agrément de sécurité décrit les étapes nécessaires. L'examen de la compatibilité technique des véhicules avec les lignes à parcourir incombe à l'ETF. La procédure à suivre est décrite dans le OneStopShop.

## 4.2 Description du processus

### 4.2.1 Processus global de répartition des capacités

Selon processus interne : contacter exploitation@mob.ch.

### 4.2.2 Demande/commande de sillons

#### 4.2.2.1 Etudes de sillons

Selon processus interne : contacter exploitation@mob.ch.

#### 4.2.2.2 Demandes de sillons dans l'horaire annuel

Selon processus internes : contacter exploitation@mob.ch.

#### 4.2.2.3 Demandes de sillons dans l'horaire sous annuel

Selon processus interne : contacter exploitation@mob.ch.

#### 4.2.2.4 Demandes de prestations complémentaires

Les prestations complémentaires commandées dans l'horaire annuel, et notamment les capacités de garage de trains ou d'utilisation de voies/d'installations de chargement sont à commander au plus tard le 30 septembre de chaque année via l'adresse mail exploitation@mob.ch

Si le processus de résolution des conflits n'est pas terminé, l'attribution n'aura lieu qu'au terme de la résolution des conflits, toutETFois le plus rapidement possible.

Les indications suivantes sont obligatoires lors de demandes de prestations complémentaires :

- Nom du demandeur
- Nom de l'ETF chargée du transport
- Numéro du train (si connu)
- Période de circulation

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	13 / 18

- Point d'exploitation
- Heure d'arrivée au point d'exploitation
- Heure de départ au point d'exploitation
- Composition (véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s)/ à vapeur, nombre et type de voitures/wagons, longueur en mètres.
- Besoin d'une voie particulière (indication du numéro de la voie, y-compris la plage horaire souhaitée pour un éventuel stationnement).

### 4.2.2.5 Informations nécessaires pour la commande de sillons

Les indications suivantes sont obligatoires lors de la commande de sillons :

- Nom du demandeur
- Nom de l'ETF chargée du transport
- Code débiteur
- Numéro du train (si connu)
- Période de circulation (jour(s) de circulation)
- Genre de trafic/Catégorie de train
- Point de départ du sillon demandé, y c. heure de départ ; si non identique à la marche du train, gare et heure de départ
- Point de destination du sillon demandé, y c. heure d'arrivée ; si non identique à la marche du train, gare de destination et heure d'arrivée
- Arrêts intermédiaires, y c. indication du temps nécessaire (en précisant la raison, p. ex. service voyageur, changement de personnel de conduite, etc...)
- Caractéristiques du train : formation, véhicule(s) moteurs thermique(s)/électrique(s)/à vapeur (y c. type), type de voiture(s) et/ou wagon(s), tonnage brut, longueur du train (véhicules moteurs inclus), catégorie de train et de freinage (avec rapport de freinage), vitesse maximale.

### 4.2.2.6 Modifications de demandes et de commandes de sillons

Les indications fournies avec la demande et la commande de sillons sont obligatoires. Toute modification apportée ultérieurement doit être transmise au moyen de l'adresse mail [exploitation@mob.ch](mailto:exploitation@mob.ch) 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 ETF est chargée de l'exécution du trafic ferroviaire n'est pas considéré comme une vente de sillons.

## 4.2.3 Processus d'attribution des sillons

### 4.2.3.1 Principes

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 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).

### 4.2.3.2 Horaire annuel

Dans le cadre de la procédure de coordination, des propositions d'autres solutions aux sillons demandés sont soumises aux demandeurs dans la mesure du possible. Pour une utilisation optimale de la capacité infrastructurelle, il pourra être exigé de chaque demandeur une certaine souplesse en matière de trafic voyageur, si cela permet de satisfaire à des demandes de sillons supplémentaires. Les correspondances à l'intérieur d'une chaîne coordonnée de transports publics doivent toutefois être garanties. En trafic voyageurs, selon l'horaire cadencé, ceci concerne les correspondances entre les

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	14 / 18

trains jusqu'à une fréquence de cadencement semi-horaire (incluse). 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.

### 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, sillon.ch 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.

### Attribution des capacités restantes

Après résolution des conflits liés à la procédure d'horaire régulière (concerne toutes les demandes relatives à l'horaire annuel enregistrées), sillon.ch 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 disponible (initialement prévues pour un genre de trafic précis) à des offres régulières dans le cadre du transport de voyageurs (OARF, art. 12, al. 3). 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.

### 4.2.3.3 Horaire sous annuel

Sur les réseaux MOB/MVR, les commandes de sillons sous annuels (prestations de base et complémentaires) sont traitées par le GI compétent. S'il est possible de satisfaire à la commande du demandeur conformément à ses désirs et aux directives du PLUR, le GI attribue directement le sillon.

### 4.2.3.4 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.

Lors de sa commande, le demandeur peut formuler un souhait concernant la voie, mais ne peut faire valoir aucun droit pour utiliser une voie spécifique. Une procédure de coordination est également appliquée en cas de conflits de commande portant sur des prestations complémentaires. Si la procédure de coordination ne permet pas de trouver un accord, l'attribution des prestations complémentaires s'effectue sur la base des règles ci-dessous.

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

### 4.2.3.5 Voie de droit en cas de litiges concernant l'attribution des sillons

L'autorité responsable d'arbitrer les litiges en cas de plainte liée à l'accès au réseau est sillon.ch.

### 4.2.3.6 Commande de capacités au moyen de la convention-cadre

Les demandeurs et MOB/MVR Infra peuvent conclure des conventions-cadres selon l'art. 12b OARF.

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	15 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BÉRNAIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

#### 4.2.4 Renonciation à l'utilisation de sillons attribués définitivement

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 dans les dispositions des GI (notamment dans le catalogue de prestations).

#### 4.2.5 Attribution de sillons en cas de restrictions temporaires de capacité

L'art. 11b OARF et la directive de l'OFT « Fermeture de tronçons conformément à l'art. 11b OARF » réglementent la communication par les GI en cas de restrictions de capacité. Si un tronçon doit être fermé temporairement pour des travaux de construction ou d'entretien, le gestionnaire de l'infrastructure doit communiquer la disponibilité restreinte du tronçon au plus tard deux mois avant l'expiration du délai pour la réservation des sillons. Sous certaines conditions, la réglementation prévoit également la possibilité d'une communication à court terme.

Les GI planifient les travaux d'entretien et d'extension lors de l'élaboration de l'horaire de réseau et les demandeurs en sont informés au plus tôt. Les intérêts des demandeurs sont intégrés à la planification ou sont pris en compte dans la mesure du possible.

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. 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 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 et pour les tronçons de détournement envisagés. Les sillons sont attribués conformément aux dispositions du présent Network Statement.

Si, au moment de l'attribution des sillons conformément au processus décrit, 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.

#### 4.2.6 Mesures spéciales lors de perturbations

En cas de perturbations de l'exploitation, l'art. 14 OARF s'applique. MOB/MVR Infra est habilité à donner des instructions aux ETF. Ces dernières et MOB/MVR Infra sont tenus de s'informer réciproquement et de se fournir mutuellement de l'aide en matière de personnel et de matériel, tant pour remédier aux perturbations que pour maintenir les transports publics. Si la perturbation entraîne la fermeture d'un tronçon pendant plusieurs jours, MOB/MVR Infra définit, en accord avec les ETF concernées, un horaire d'urgence qu'il publie.

### 5. Prestations du gestionnaire d'infrastructure

#### 5.1 Prestations de base

Les prestations de base reposent sur les dispositions de l'art. 21 OARF.

Elles comprennent l'utilisation du sillon selon la qualité définie, y compris la régulation de la circulation, la prise de courant à partir du fil de contact, la sécurité et la ponctualité du déroulement de l'exploitation, y compris les prestations d'informatique et de télécommunication nécessaires à cet ETF. Pour les

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	16 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BÉRNAIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date	09.05.2023

trains voyageurs, elles comprennent également l'utilisation d'une voie au bord d'un quai et l'accès des voyageurs aux installations d'accueil.

## 5.2 Accès aux installations de service et obtention des prestations

### 5.2.1 Gares voyageurs

Conformément à l'OARF, pour les trains voyageurs, l'utilisation d'une voie au bord d'un quai dans les gares de départ et d'arrivée ainsi que dans les gares intermédiaires, et l'accès des voyageurs aux installations d'accueil de ces gares constituent des prestations de base.

### 5.2.2 Voies de garage et installations de préparation, d'approvisionnement et d'élimination

Conformément à l'OARF, le garage de véhicules, l'approvisionnement des trains voyageurs en eau et en électricité (préchauffage et pré-réfrigération) et l'évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées constituent des prestations complémentaires.

### 5.2.3 Installations de contrôle des trains

Les types d'installation de contrôle des trains sur le réseau ferroviaire MOB/MVR décrits au chiffre 3.8.3 servent à contrôler la marche d'un train en circulation et en tant que tels, ne constituent pas une prestation.

### 5.2.4 Installations de secours

La facturation des prestations de secours est établie au cas par cas.

### 5.2.5 Mouvement de manœuvre dans les installations en service

Le présent chiffre ne traite pas de manière détaillée des manœuvres effectuées dans les installations de service. Les commanditaires peuvent obtenir de plus amples informations auprès des services compétents pour les chiffres 5.3.1 et 5.3.2.

## 5.3 Prestations complémentaires

### 5.3.1 Alimentation en électricité

Selon catalogue des prestations de MOB/MVR Infra.

### 5.3.2 Approvisionnement en eau

Selon catalogue des prestations de MOB/MVR Infra.

### 5.3.3 Transports exceptionnels

Les transports exceptionnels (qu'il y ait dépassement de gabarit ou non) entraînent un surcroît de planification qui est facturé à titre de prestation complémentaire. Les dispositions applicables à ce sujet figurent dans le catalogue des prestations.

## 5.4 Prestations de service

Conformément à l'art. 23 OARF, les prestations de service peuvent aussi être achetées à des prix librement négociables auprès d'autres entreprises que les gestionnaires d'infrastructure. Elles ne relèvent pas de l'accès non-discriminatoire au réseau et comprennent les prestations de distribution, la manutention des bagages, le service de dépannage pour les défauts n'entravant pas l'exploitation, le petit et le grand entretien du matériel roulant, le nettoyage des véhicules ainsi que les prestations d'informatique et de télécommunication non liées à la circulation des trains proprement dite.

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. Blondel/Vianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	17 / 18

 COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS	<b>Conditions d'accès aux réseaux          MOB/MVR-P</b>	Processus	QSE
		Sous-processus	Organisation du SMI
	Seule la version en ligne dans le SMI fait foi.		Date

## 6. Tarification

### 6.1 Principe des redevances

Conformément à l'art. 9c LCdF et art. 18 OARF, la redevance perçue pour l'utilisation de l'infrastructure est intitulée « prix du sillon ». Le prix de base doit couvrir les coûts marginaux de l'infrastructure.

### 6.2 Système de décompte

Le prix du sillon se compose du prix des prestations de base et du prix des prestations complémentaires. Les prestations de service ne relevant pas de l'accès au réseau constituent le troisième élément de prix.

### 6.3 Prix

Selon catalogue des prestations de MOB/MVR Infrastructure.

### 6.4 Redevances d'annulation et rabais

Selon catalogue des prestations de MOB/MVR Infrastructure.

### 6.5 Application des valeurs par défaut

En l'absence de données correctes et complètes. Il se peut que le prix de base lié à l'usure et/ou la consommation de courant soient calculés au moyen des valeurs par défaut indiquées dans le catalogue des prestations.

### 6.6 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.

Formulaire	Conditions d'accès aux réseaux MOB-MVR	Auteur	C. BlondelVianin Patrick
Version du	06.04.2023	Page	18 / 18