

Avis de consultation DRR

Consultation sur les projets de Documents de Référence du Réseau pour les horaires de service 2026 (version modifiée) et 2027

Jeudi 11 septembre 2025

CONTENU DE LA CONSULTATION

A la suite de la délibération du Conseil d'administration du 23 juillet 2025, SNCF Réseau lance une consultation auprès des parties prenantes sur :

- **le projet de version modifiée du DRR pour l'horaire de service 2026** (DRR 2026 Modifié – version 3),
- **une première version du projet de DRR pour l'horaire de service 2027** (DRR 2027 - version 0).

Les principales modifications proposées sont présentées ci-dessous et intégrées dans les projets de DRR dans la rubrique « Documents en consultation » du site internet de SNCF Réseau <https://www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau>.

Les paragraphes modifiés dans les projets sont identifiés dans l'annexe 1.1 - Suivi des modifications de chaque projet de DRR.

En parallèle, est également accessible sur le site un tableau synthétique visant à rendre compte des suites données par SNCF Réseau aux recommandations formulées par l'ART dans son avis motivé n°2025-013 sur les DRR 2025 dans sa version modifiée et 2026.

MODALITÉS DE LA CONSULTATION

La consultation est lancée le 11 septembre 2025 et s'achèvera le 11 novembre 2025 (inclus), conformément aux dispositions de l'article 17 du décret n° 2003-194.

Quatre réunions d'information seront organisées les 16 septembre, 18 septembre, 06 novembre et 18 novembre 2025 afin de présenter aux parties prenantes les évolutions majeures et répondre aux principales observations recueillies au cours de la consultation.

Par ailleurs, sur demande des parties prenantes, une réunion bilatérale pourra être organisée avec SNCF Réseau pour échanger avec elle sur les données propres à son périmètre concernant la tarification applicable pour le cycle 2027/2029.

Chaque réunion fera l'objet d'un compte-rendu proposé par SNCF Réseau aux parties prenantes qui disposeront de 15 jours pour y apporter leurs éventuelles observations.

Les parties intéressées sont invitées à envoyer toute question ou observation à observations.drr@reseau.sncf.fr en amont de ces réunions.

Les observations finales sur les projets de DRR 2026 Modifié et DRR 2027 sont à transmettre à SNCF Réseau **au plus tard le 11 novembre 2025**, à l'attention de la Directrice Clients et Marchés, par courrier électronique à l'adresse observations.drr@reseau.sncf.fr.

Afin d'en faciliter la prise en compte, les parties prenantes sont invitées à concentrer leurs observations sur les évolutions intégrées aux projets de DRR présentés, en les priorisant et en les identifiant par référence à un « point » du document principal ou à une « annexe » en particulier. Elles peuvent néanmoins faire des remarques sur tout autre passage pertinent du DRR.

Par ailleurs, les observations relatives :

- au Document de Référence de la Ligne Tours- Bordeaux établi par LISEA (annexe 8.1) ;
- au Document de Référence du Réseau Régional Occitanie, établi par la région Occitanie (annexe 8.2) ;
- aux offres des exploitants d'installations de service (annexe 7.11 du DRR 2026 Modifié, annexe 7.9 du DRR 2027 et chapitre 7 des DRR 2026 Modifié et DRR 2027)

sont à adresser dans **un document distinct**, soit directement à l'entité responsable de l'offre, soit à SNCF Réseau qui se charge de les transmettre à qui de droit.

CONTENU DE LA CONSULTATION	2
MODALITÉS DE LA CONSULTATION	2
PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES.....	4
1. Evolutions 2026 des Prestations Minimales DRR 2026 Modifié.....	4
2. Principales autres évolutions pour l’HDS 2026.....	4
3. Tarification 2027 des Installations de Service	5
4. Nouveau projet tarifaire 2027-2029 : évolution des Prestations Minimales DRR 2027	6
5. Autres redevances pour l’HDS 2027	8
PARTIE 2 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES	9
6. Capacité	9
7. Exploitation ferroviaire.....	11
8. Accès au réseau	12
9. Installations de service.....	13
10. Évolutions issues de la décision de règlement de différends N°2022-059 du 28 juillet 2022	13
11. Mécanismes incitatifs et dispositifs pénalitaires	14

PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES

1. Evolutions 2026 des Prestations Minimales DRR 2026 Modifié

La méthodologie a été définie par SNCF Réseau dans le DRR 2024 et validée par l'ART sur la période 2024-2026.

Les évolutions tarifaires des différentes activités sont les suivantes :

- **Activité Fret** : la redevance de circulation nette évolue de +1,0% entre l'HDS 2025 et l'HDS 2026, à hauteur de l'inflation prévisionnelle pour 2026 publiée en juin 2025 par la Banque de France (1,4%), ajustée du rattrapage de l'écart d'inflation de l'année 2024 (-0,4%).
- **Activité Voyageur non conventionné** : +1,0% entre l'HDS 2025 et l'HDS 2026, à hauteur de l'inflation prévisionnelle pour 2026 publiée en juin 2025 par la Banque de France (1,4%), ajustée du rattrapage de l'écart d'inflation de l'année 2024 (-0,4%).
- **Activité Voyageur conventionné** : +3,1% entre l'HDS 2025 et l'HDS 2026, à hauteur de l'inflation prévisionnelle pour 2026 publiée en juin 2025 par la Banque de France (1,4%), majorée d'un terme fixe (3%) visant à l'accélération de la couverture du cout complet et ajustée du rattrapage de l'écart d'inflation de l'année 2024 (-0,4%).

Les redevances particulières évoluent entre l'HDS 2025 et l'HDS 2026 de 1,0%, à hauteur de l'inflation prévisionnelle pour 2026 publiée en juin 2025 par la Banque de France (1,4%), ajustée du rattrapage de l'écart d'inflation de l'année 2024 (-0,4%).

Concernant les redevances liées à l'énergie pour 2026, elles sont impactées par la fin du dispositif de l'ARENH. Il est remplacé par le Versement Nucléaire Universel (VNU), dont les modalités restent à définir. Les barèmes provisoires des redevances liées à l'énergie ont été publiés sur la base d'un prix d'achat de l'énergie de 94€ le MWh et un taux de perte de 12,8%. Les barèmes définitifs seront publiés en décembre 2025.

2. Principales autres évolutions pour l'HDS 2026

2.1. Tarification des prestations de service des systèmes d'information (SI) et formations SI

Les services suivants ont été rajoutés à l'Annexe 5.3 :

- OSRD - LMR (Last Minute Request) : à date, service gratuit mis à disposition uniquement aux demandeurs de capacité Fret (Entreprises Ferroviaires et Candidats demandeurs de capacité non-EF) pour des simulations de sillons de dernière minute, dans un processus d'amélioration continue et d'ouverture progressive ;
- ODICEO Mobile : service mis à disposition gracieusement avec 8 sessions de formations gratuites incluses dans les Prestations Minimales (sessions réservées aux formateurs des Entreprises Ferroviaires).

Le service Gaïascope Mobile, inutilisé par nos clients depuis plusieurs services, a été décommissionné ; les services Open GOV Etudes et Eida Equilibre ne sont plus disponibles (cf. Annexe 5.3).

Les noms de certains Flux SI ont été modifiés dans l'annexe 5.3 pour tenir compte des anciennes appellations ainsi que de la cohérence avec les libellées des services présentés dans l'Espace Clients.

En application des principes méthodologiques décrits dans les précédentes versions du DRR 2026 et validés par l'ART, l'évolution entre l'HDS 2025 et l'HDS 2026 des tarifs des prestations de service SI suit l'évolution de l'indice Syntec entre mai 2023 et mai 2024 (indice révisé corrigé du coefficient de raccordement), soit +3,5%.

La tarification des formations SI suit l'évolution de l'indice du coût horaire du travail révisé (ICHT) entre décembre 2022 et décembre 2023, soit +4,94%.

2.2. Tarification des autres prestations complémentaires, connexes et diverses

L'évolution tarifaire des autres prestations complémentaires, connexes et diverses entre 2025 et 2026 est fixée à +1,4%, correspondant à l'inflation prévisionnelle pour 2026 publiée en juin 2025 par la Banque de France.

2.3. Aide au développement des trafics

La temporalité d'application du dispositif d'aide au développement des trafics est précisée. Dans le contexte d'une demande tardive (postérieure à la date de fin des demandes au service pour l'HDS A, en avril A-1), et en cas d'éligibilité, l'aide est octroyée pour un an, pour la deuxième année de circulation effective.

3. Tarification 2027 des Installations de Service

Pour les installations de service pour l'horaire de service 2027, SNCF Réseau propose les évolutions tarifaires suivantes dans le projet de DRR 2027 :

- Pour les chantiers de transport combiné pour l'HDS 2027, le tarif est augmenté de 2,7% par rapport au tarif 2027. Le barème proposé pour l'HDS 2027 est de 162,81€ par train accédant.
- Pour les cours de marchandises, le barème 2026 est augmenté de l'IPCH (+1,8% pour 2027). Le barème ainsi proposé est de 81,61€ par train accédant.
- Pour l'usage courant des voies de service, les deux composantes des tarifs Fret et Voyageurs sont augmentées de 12,8%. La composante A fret s'établit ainsi à 3,29 € par train accédant et 6,58€ par train accédant pour la composante A voyageur. Concernant la composante B, elle s'établit à 48,69€/km/jour pour le Fret et 77,64€/km/jour pour le Voyageur.
- Pour la fonctionnalité de tri à la gravité, le tarif 2026 est augmenté de l'IPCH, soit 327€ par train accédant.

Pour la prestation de remisage en gare, le tarif appliqué est celui de l'usage courant des voies de service pour l'activité Voyageur, comme pour l'HDS 2026. La composante A est ainsi fixée à 6,58€ et la composante B est fixée à 77,64€/km/nuit correspondant. Rapporté à une longueur type de voie de 400m, le barème proposé est ainsi fixé à 37,64€ par train accédant. Par ailleurs, les redevances des prestations pouvant être fournies par SNCF Réseau aux transporteurs dans le

périmètre de certaines gares de voyageurs sont calculées en tenant compte des coûts de main d'œuvre et des coûts de structure indexés selon l'évolution de l'IPCH (+1,8%).

4. Nouveau projet tarifaire 2027-2029 : évolution des Prestations Minimales DRR 2027

4.1. Activité Fret

L'analyse de la structure des trafics Fret 2024, intégrant les tonnages effectivement circulés, conduit pour le cycle tarifaire 2027-2029 à une évolution du barème RC, avec la scission de la classe de tonnage maximale et le passage de 5 à 6 classes de tonnage :

- [1 – 350 [
- [350 – 750 [
- [750 – 1050 [
- [1050 – 1550 [
- [1550 – 2050 [
- ≥ 2050

Ainsi, les convois les plus lourds et les circulations non correctement déclarées seront facturés suivant les barèmes de la classe « > 2050 t. ». Les tonnages de référence ont été révisés : lors du cycle tarifaire 2024-2026, les milieux de classe de tonnage étaient retenus, dans le cycle tarifaire 2027-2029, le tonnage de référence correspond à la moyenne des tonnages observés et ce, pour chacune des classes.

L'évolution tarifaire retenue pour la redevance de circulation de l'activité Fret suit évolution de l'IPCH, soit +1,8% pour l'HDS 2027 par rapport à 2026.

4.2. Activité Voyageur Conventionné

Le mécanisme du forfait de la RM est reconduit pour le cycle 27-29. Le forfait n'est plus directement calculé à partir des prévisions de trafic : il s'appuie sur la RM 2026 à laquelle est appliquée une indexation. L'évolution tarifaire de la RM dépend de l'évolution tarifaire globale d'une part et de celle des CDI d'autre part : elle est dite « bouclante » car son évolution s'adapte pour garantir une évolution globale des redevances à hauteur de l'indexation retenue pour chaque année du cycle. Les volumes prévisionnels ne sont utilisés que pour le calcul de la RC et de la RCE.

L'évolution tarifaire globale des prestations minimales (RC+RCE+RM) proposée est de +3,6% par an sur la période 2027-2029, sous réserve, pour l'HDS 2028, de l'intégration de l'écart entre l'inflation anticipée et l'inflation constatée des HDS 2025 et 2026. Cette évolution est fixe quel que soit le niveau d'inflation. Elle est conforme aux engagements pris dans le Contrat de Performance. En parallèle un 14^{ème} segment de marché est créé pour tenir compte de l'arrivée du CDG Express à l'HDS 2027.

4.3. Activité Voyageur non Conventionné

Le projet tarifaire 2027-2029 pour l'activité voyageurs non conventionnée propose une évolution de structure sur les segments TAGV afin d'encourager les dessertes dites d'Aménagement du territoire.

Les mesures envisagées visent :

- à favoriser les liaisons non-radiales. Il est proposé de créer un segment spécifique pour les TAGV inter-secteurs domestiques intitulé segment F. Ce segment bénéficiera d'une réduction progressive de 2% en 2027, 3% en 2028 et 8% en 2029, hors indexation, par rapport au barème de redevance de marché auquel les TAGV inter-secteurs domestiques étaient précédemment rattachés (segment E)
- à soutenir les dessertes TGV des gares les moins attractives. 27 gares ont à ce titre été labellisées « gare d'aménagement du territoire » selon des critères démographiques (population), économiques (recettes fiscales), d'attractivité (aménités) et de fréquentation (nombre d'arrêts annuels). Elles sont situées soit sur une ligne LGV, soit à proximité immédiate avec possibilité de desserte rapide par des TAGV. Des arrêts dans ces gares donneraient lieu à des réductions de RM sur le trajet concerné, à hauteur de 1% à partir de 2 arrêts et 2% pour 3 arrêts et plus en 2027. Cette réduction serait portée à 2% pour deux arrêts et 4% pour 3 arrêts et plus à partir de 2028. En 2029, cette réduction de RM serait de 1% pour un arrêt dans ces gares, 2% pour 2 arrêts et 4% pour 3 arrêts et plus. Cette modification conduit à introduire un nouveau coefficient dit C3 dans le calcul de la RM.

L'évolution tarifaire retenue pour le cycle tarifaire 2027-2029 est une évolution à l'IPCH, soit 1,8% pour l'HDS 2027. Le mécanisme de régularisation entre l'inflation prévisionnelle et l'inflation observée est reconduit à l'identique.

4.4. Redevances particulières

La redevance particulière pour l'usage par les trains fret de la section « Montérolier-Buchy-Motteville » prend fin avec l'HDS 2026, dernier HDS de perception. Elle n'est donc pas reconduite pour le cycle 2027/2029.

Par ailleurs, la redevance particulière pour l'usage par les trains fret, hors trains d'autoroute ferroviaire, de la ligne « Saint-Pierre-d'Albigny-Modane Frontière » prend fin avec l'HDS 2027, dernier HDS de perception. Elle n'est donc pas reconduite pour les HDS 2028 et 2029.

SNCF Réseau n'introduit pas de nouvelles redevances particulières pour le cycle 2027/2029. Néanmoins, des redevances particulières pourront être mises en place en cours de cycle, après avis conforme de l'ART sur ces ajouts spécifiques.

L'évolution tarifaire retenue pour les redevances particulières pour le cycle tarifaire 2027-2029 est une évolution à l'IPCH, soit 1,8% pour l'HDS 2027. Le mécanisme de régularisation entre l'inflation prévisionnelle et l'inflation observée est reconduit à l'identique.

4.5. Redevances liées à l'énergie

Les principes tarifaires des redevances liées à l'énergie sont reconduits à l'identique de 2026. Les barèmes définitifs seront publiés en décembre 2026.

5. Autres redevances pour l'HDS 2027

5.1. Tarification des prestations de service des systèmes d'information (SI) et formations SI

Afin de répondre aux recommandations du Régulateur, SNCF Réseau a harmonisé la tarification SI pour favoriser un modèle simple et lisible par tous les clients.

Les Prestations Complémentaires Flux DANC DINAMIC, Webservice DSDM et Webservice GESICO ont été requalifiées comme Prestations Minimales.

Le nombre d'habilitations gratuites fournies au titre des prestations minimales et le prix des prestations complémentaires ont été recalculés à partir des usages des clients et de l'analyse des coûts liés à ces prestations :

- Pour les Applicatifs (IHM) : tous les services qualifiés comme prestations minimales sont fournis gratuitement dans la limite de 10 habilitations pour tout candidat demandeur de capacité. Un accès gratuit supplémentaire sera fourni tous les 150 000 trains-km, sur la base des volumes annuels de circulation du candidat (hors Artic, Doc Explore, Tcap pour lesquels le plafond est fixé à 10 indépendamment des volumes de trafic).
- Pour les Flux et webservices : tous les services qualifiés comme prestations minimales sont fournis gratuitement dans la limite de 1 abonnement au service pour tout candidat demandeur de capacité.

Les nouveaux barèmes figurent en annexe 5.3 du DRR 2027. Les prix aux conditions économiques 2027 ont été calculés à partir des coûts unitaires aux conditions économiques 2024, en utilisant la hausse de l'indice Syntec des 3 dernières années connues (c'est-à-dire de mai 2022 à mai 2025).

Durant le cycle tarifaire 2027-2029, la tarification des prestations de service des systèmes d'information (SI) et formations SI pour l'HDS A sera inflatée selon les indices suivants (ou à défaut les indices les plus récents connus en juin A-2) :

- pour les services SI, l'évolution de l'indice Syntec de mai A-3 à mai A-2 ;
- pour la formation au service SI, l'évolution de l'indice ICHT de mars A-3 à mars A-2.

5.2. Tarification des autres prestations complémentaires, connexes et diverses

L'évolution tarifaire des autres prestations complémentaires, connexes et diverses entre 2026 et 2027 sera fixée suivant l'inflation prévisionnelle pour 2027 publiée en juin 2026 par la Banque de France. Des barèmes provisoires ont été publiés sur la base de l'inflation prévisionnelle pour 2027 publiée en juin 2025 par la Banque de France (1,8%).

Les redevances liées à l'énergie seront publiées en 2026.

PARTIE 2 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES

6. Capacité

6.1. Spécifications Techniques d'Interopérabilité Capacitaires

Les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) sont des normes européennes élaborées sous l'égide de l'ERA. Elles visent à harmoniser les systèmes ferroviaires nationaux des États membres, en fixant des règles communes applicables à tous les acteurs des états membres.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a initié la mise en œuvre des processus et messages STI dans le domaine capacitaire avec une trajectoire de déploiement progressive. Pour les sillons-jours relatifs au SA 2027 et ultérieurs :

- Dans une 1^{ère} phase (pour les sillons-jours relatifs au SA 2027), les candidats auront la possibilité de formuler leurs demandes de sillons-jours via des messages STI, tout en conservant, à titre transitoire, la possibilité d'utiliser le canal usuel de demande. Dans le nouveau processus, les réponses transmises au projet d'HDS et à la publication de l'HDS pourront s'appuyer sur les messages PathRequest (de demande) et PathDetails (de réponse), échangés entre l'Interface Commune de chaque candidat et celle de SNCF Réseau ;
- Dans une 2^{nde} phase (SA 2029), de nouveaux processus STI pour la commande de sillons-jours seront introduits et décrits dans les prochaines versions du DRR. Ces processus porteront sur les observations ainsi que sur l'acceptation/ refus ;
- En cible (SA 2030), à l'issue de cette trajectoire, le recours aux messages STI deviendra obligatoire. Les candidats ne pourront commander des sillons-jours que via les messages STI, les outils actuels étant progressivement abandonnés.

6.2. Jalons pour l'envoi des avis RP0

Avec l'utilisation de l'outil CI3C, des jalons limites pour les envois des différents avis des candidats pour la campagne RP0 ont été intégrés dans les projets de DRR 2026 Modifié et 2027. Les candidats devront désormais saisir leur « avis préalable RP0 » au plus tard 5 jours ouvrés avant la présentation du besoin capacitaire travaux en RP0 ainsi que leur « Avis RP0 » au plus tard 10 jours ouvrés après la tenue de la RP0, dans l'outil CI3C. Ces jalons sont ceux qui sont déjà utilisés à l'heure actuelle, de façon informelle, et ne seront pas bloquants en cas de dépassement, à date.

6.3. Harmonisation des trames d'accords-cadres (AC)

L'ouverture progressive à la concurrence des services voyageurs sur le marché domestique français, ainsi que les sollicitations de divers acteurs du marché, ont conduit SNCF Réseau à adapter sa politique d'accords-cadres Voyageurs. Depuis 2023, de nombreuses évolutions ont déjà été intégrées dans les versions successives de DRR et des annexes 3.3.1 et 3.3.2 (trames d'accords-cadres Fret et Voyageurs). Les deux trames ont notamment été harmonisées autant que possible, tout en préservant, lorsque nécessaire, les spécificités inhérentes à chaque marché.

Sur la base des retours d'expérience issus des négociations d'accords-cadres intervenues à la fin de l'année 2024 ainsi que des recommandations de l'ART dans son avis motivé n°2025-013 sur le DRR, de nouvelles modifications sont intégrées :

➤ **Concernant la trame d'accord-cadre Voyageurs, les principales évolutions sont :**

- Ajout de précisions pour répondre aux recommandations de l'ART et aux retours de client dans le cadre des négociations.

La trame d'accord-cadre est ainsi complétée concernant :

- (i) la méthode de détermination des pénalités/indemnités (révision du plafond annuel de pénalités en cas de modification du volume de capacité de l'accord-cadre...) ;
- (ii) le régime des pénalités au bénéfice du client contient désormais deux cas d'exclusion pour SNCF Réseau : attribution d'un sillon-jour dans une autre plage horaire sous réserve d'une proposition conforme en parallèle et de l'accord du client, ou attribution dans une autre plage horaire restant dans les tolérances du DRR (+/-10 minutes) ou celles définies par le client ;
- (iii) l'encadrement du différé de mise en œuvre de l'accord-cadre par des jalons calendaires, une date butoir de prise d'effet et une pénalité associée ;
- (iv) la possibilité de convenir d'un barème d'indemnisation en cas de modification imputable à SNCF Réseau ;
- (v) la refonte de l'annexe 1 sur les caractéristiques de la capacité demandée avec mention d'une franchise standard ;
- (vi) l'ajout en annexe 2 d'un schéma synthétique explicitant l'articulation entre les pénalités de l'accord-cadre et celles du DRR ;
- (vii) l'ajout en annexe 3 d'une liste de jalons d'exécution en cas de différé.

➤ **Concernant la trame d'accord-cadre Fret, les principales évolutions sont :**

- Précisions sur les modalités de mise en œuvre de la garantie des paiements éventuellement dus au titre des pénalités/indemnités prévues à l'accord-cadre ;
- Ajout, en annexe 2, d'un schéma synthétique explicitant l'articulation entre les pénalités de l'AC et celles du DRR.

➤ **Concernant les projets de DRR 2026 modifié et 2027, il a été rappelé que, conformément au règlement européen n°2016/545, SNCF Réseau peut dans le cadre de cette procédure de coordination, rejeter une demande d'accord-cadre si les recettes supplémentaires provenant du nouvel AC ne permettent pas, au minimum, de compenser les indemnités qui seraient dues par SNCF Réseau au client dont l'accord-cadre serait à modifier.**

7. Exploitation ferroviaire

7.1. Principaux projets de modernisation

Sur la LGV Paris – Lyon, une étude de sécurité réalisée en vue de la mise en service de l'ETCS, a mis en évidence une potentielle situation dangereuse pouvant intervenir en cas de présence concomitante d'un convoi ETCS derrière un autre convoi (ETCS ou TVM) de longueur inférieure à 25 mètres, dans un même canton.

Afin de prévenir cette situation, le matériel roulant autorisé à circuler en ETCS sur la LGV devra donc avoir une longueur minimale de 25 mètres.

Toutefois, en cas de demande économiquement viable visant un matériel apte à la grande vitesse et de longueur comprise entre 17 mètres (minimum imposé par le fonctionnement des circuits de voie) et 25 mètres, SNCF Réseau s'engage à instruire et mettre en œuvre, le cas échéant, les modifications du sol et/ou les mesures d'exploitation permettant ces circulations, dans un délai compatible avec le processus de conception du matériel et les procédures d'admission sur le RFN.

Par ailleurs, un autre sujet a été identifié lors des études de sécurité concernant les trains équipés de bords ERTMS Baseline 4. Il est nécessaire d'interdire, de manière temporaire, la circulation des trains équipés de bords ERTMS « baseline 4 » lors de la mise en exploitation de l'ETCS sur la LGV (prévue en septembre 2026), en attendant la mise à jour du système, compte tenu d'incompatibilités techniques. La date de levée de cette restriction à caractère temporaire sera précisée dans une version ultérieure du DRR. A ce jour, cette version n'étant pas encore déployée par les EF, il n'y aura pas d'incidence opérationnelle sur les candidats au passage en ETCS sur LGV+ à court terme (2026 – 2027).

Sur l'axe Nantes – Angers – Sablé, les lignes comprises entre Ingrandes-sur-Loire, Chalonnes et le raccordement LGV de Sablé-sur-Sarthe seront exploitées en ETCS niveau 2, en transmission FRMCS exclusivement, à compter d'une date située entre fin 2035 et fin 2039. Cette date sera précisée dans les prochaines versions du DRR. Le système de classe B actuellement en place (signalisation latérale, contrôle de Vitesse par Balises KVB) sera démantelé simultanément au déploiement de l'ETCS.

7.2. Evolutions Telecoms

Les systèmes de communication ferroviaire actuellement utilisés sur le RFN incluent principalement la radio GSM-R (liaisons radio sol-train) et le système GSM-GFU (ARES-Alert Radio Emergency Service) aussi connu sous le nom d'ARES (Alert Radio Emergency Service).

Sur certaines lignes non équipées de la radio sol-train, le système ARES permet aux agents situés au sol (via un téléphone fixe) de transmettre des ordres d'arrêt immédiat aux conducteurs de train via un appel d'urgence sur leur téléphone mobile enrôlé ARES.

Le projet de DRR 2026 modifié précise le calendrier de généralisation de ce système sur l'ensemble du RFN et décrit la dernière évolution d'ARES, consistant à géolocaliser chaque conducteur afin que l'appel d'urgence ne soit transmis qu'aux conducteurs situés dans la zone géographique

concernée par le danger (et non à tous les trains connectés). Cette évolution sera mise en œuvre en 2026.

Concernant les téléphones de pleine voie, ceux-ci sont amenés à être progressivement remplacés par des applications mobiles :

- Déploiement ponctuel et temporaire d'une application SOPRANO, sur 3 tronçons de lignes du RFN. Le personnel des exploitants ferroviaires concernés devra être muni de smartphones compatibles afin de pouvoir bénéficier de ce service SOPRANO ;
- Déploiement progressif de l'application BIC à partir de 2026, sur l'ensemble des lignes du RFN. A terme, cette application BIC remplacera à la fois l'application SOPRANO et le système ARES. Seules 2 régions seront concernées par ce déploiement en 2026. Les exploitants ferroviaires concernés devront être munis de smartphones compatibles afin de pouvoir bénéficier de ce service BIC. Les projets de DRR 2026 modifié et 2027 précisent également le calendrier prévisionnel de déploiement de la solution BIC et le périmètre géographique associé.

8. Accès au réseau

8.1. Modalités de raccordement au RFN

A la suite de l'avis n°2025-013 de l'ART, les projets de DRR 2026 modifié et 2027 précisent le périmètre de ce qui constitue une opération de raccordement ainsi que les régimes de propriété et de responsabilité associés à chacun de ses composants. Ils encadrent également le processus d'instruction d'une demande de raccordement, qui s'organise en deux étapes (étude de faisabilité puis étude préliminaire), en fixant des délais de réalisation, en rappelant les principes tarifaires applicables à ces étapes ainsi que les critères d'acceptation ou de refus.

A cet effet, les projets de DRR distinguent, pour le financement, le régime applicable aux Installations Terminales Embranchées (ITE) d'une part et aux Installations de Services, d'autre part selon que l'on soit dans un cas de création/régénération ou entretien d'un raccordement au RFN.

8.2. Adaptations de l'infrastructure

Lorsque les études de compatibilité concluent qu'un matériel roulant s'avère incompatible avec certaines sections ou lignes du RFN, des travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire peuvent être nécessaires pour permettre sa circulation.

Dans ce cadre, SNCF Réseau étudie la faisabilité de la mise en place de dispositifs de mutualisation des coûts et le périmètre des projets concernés. Sont notamment étudiés l'hypothèse de la signature d'un accord de coopération conclu entre SNCF Réseau, le demandeur initial et toute entreprise ferroviaire dont le matériel et les services répondront aux critères d'éligibilité fixés par cet accord, ou de tout autre dispositif approprié permettant un partage entre les bénéficiaires identifiables des adaptations réalisées.

Dans un cadre strictement encadré, SNCF Réseau peut par ailleurs contribuer au financement dans le cas de travaux liés aux services librement organisés à grande vitesse.

9. Installations de service

Les projets de DRR 2026 modifié et 2027 intègrent quelques précisions concernant les voies de service commercialisables, plus spécifiquement lorsqu'il s'agit de voies de gestion des circulations dites à usage mixte.

Par ailleurs, le projet de DRR 2027 prévoit une modification de la procédure d'allocation des capacités pour les voies de service à usage courant. A compter de l'HDS 2027, toute demande de capacité devra se faire au moyen du portail dédié à cet effet. Il est également demandé aux candidats de renseigner une durée d'utilisation prévue pour chaque demande de capacité, en précisant un horaire prévisionnel de début d'occupation de la voie et un horaire prévisionnel de fin d'occupation de la voie.

10. Évolutions issues de la décision de règlement de différends N°2022-059 du 28 juillet 2022

10.1. Indemnisation de sillons-jours liés

Depuis 2023, des évolutions sur la définition et le périmètre d'indemnisation des sillons-jours liés ont été intégrées dans les versions successives de DRR. Jusqu'à présent, afin de pouvoir prétendre à une indemnisation des sillons-jours liés en cas de suppression d'un sillon-jour par SNCF Réseau, le client devait avoir préqualifié, avant la certification, tous les sillons-jours liés les uns aux autres sur une période de 72h.

Toutefois, dans l'avis n°2025-013, l'ART demande que l'indemnisation des sillons-jours liés soit faite, même en l'absence de préqualification par le client de ces sillons-jours.

Afin de répondre à cette recommandation, il est proposé d'introduire des ajustements au processus actuel :

- suppression de l'obligation de préqualification initiale des sillons-jours liés avant la certification : cette préqualification pourra être transmise à SNCF Réseau de manière souple, jusqu'au 20 du mois précédant la circulation concernée ;
- encadrement de l'indemnisation en l'absence de préqualification : si le client n'a pas préqualifié ses sillons-jours liés, l'indemnisation du client ne pourra porter que sur la base d'un seul sillon-jour réclamé lié au sillon-jour initialement supprimé par SNCF Réseau, à condition que l'écart temporel entre le sillon-jour réclamé et le sillon-jour initial n'excède pas 72 heures ;
- simplification des démarches : à partir du SA 2026, le dépôt des fichiers de préqualification sera possible directement via l'Espace clients, en remplacement de l'utilisation de l'actuel outil RéseauDoc.

10.2. Mécanisme de pénalités en cas de non-utilisation des capacités-travaux programmées à S-5

En application de la décision de règlement des différends n°2022-059 du 28 juillet 2022, l'ART a enjoint à SNCF Réseau d'instaurer un mécanisme de pénalités pour la non-utilisation des capacités-travaux programmées à S-5, applicable à partir de l'HDS 2024. Ce mécanisme, fondé sur l'indicateur

CapaciT, a été mis en œuvre depuis septembre 2024 et prend en compte dans son périmètre les fenêtres génériques, les fenêtres déformées de 2h à 6h et les fenêtres déformées de plus de 6h.

Dans son avis n°2025-013, l'ART demande d'étendre le périmètre de ce mécanisme aux LGV puis, aux fenêtres de surveillance sur lignes classiques régulées.

Les principes suivants ont été intégrés dans les projets de DRR 2026 modifié et 2027 :

➤ **Concernant les LGV :**

- Seules les LGV pour lesquelles SNCF Réseau est GI responsable de la réalisation des travaux seront intégrées au mécanisme, à savoir : LGV Sud – Est, LGV Rhin-Rhône, LGV Nord, LGV Atlantique, LGV Est et LGV Interconnexion Est ;
- Seules les fenêtres-travaux de jour seront intégrées dans le mécanisme ;
- Le suivi des fenêtres génériques, déformées de 2h-6h et déformées supérieures à 6h se fera dès le SA 2026 sur la LGV Sud-Est, au SA 2027 sur une 2^{nde} LGV et au SA 2028 sur toutes les LGV ;

➤ **Concernant les fenêtres-travaux de surveillance sur lignes classique régulées :** celles-ci seront intégrées dans le mécanisme à compter du SA 2027. Le barème pénalitaire de ces fenêtres sera le même que celui des fenêtres génériques.

11. Mécanismes incitatifs et dispositifs pénalitaires

11.1. Pénalité incitative à l'amélioration de la qualité de service rendu sur voie principale

Un mécanisme d'incitation à la qualité de service sur le réseau ferré national, est mis en place pour les trois activités : voyageurs non conventionnées, voyageurs conventionnés et fret. L'objectif de ce mécanisme est d'inciter financièrement SNCF Réseau à atteindre différents objectifs de qualité de service. Les pénalités appliquées en cas de non atteinte des objectifs sont restituées aux clients à l'HDS A+1 à proportion des redevances de marché et de circulation dont elles se sont acquittées en HDS A, selon l'activité concernée.

11.2. Pénalité incitative à l'amélioration de la qualité de service rendu dans les installations de service

Afin d'accompagner les évolutions tarifaires liées au rattrapage du coût complet et à des investissements de régénération importants, SNCF Réseau a décidé de mettre en place un mécanisme incitatif à la qualité de service. Dès l'horaire de service 2026, SNCF Réseau sera incité financièrement à améliorer le service qu'il rend aux entreprises ferroviaires : en cas de non-atteinte de cibles de qualité de service préalablement fixées, il écoperait d'une pénalité d'un montant maximal de 1,87 millions d'euros, qui sera reversée aux entreprises ferroviaires utilisatrices des voies de service au prorata de leur utilisation.

Pour l'horaire de service 2026, le dispositif repose sur la fixation de cibles à atteindre sur deux indicateurs, le nombre de comités de site réalisés et le taux de consommation de l'enveloppe budgétaire dédiée à la régénération des voies de service.

Les indicateurs de qualité de service sont calculés fin janvier de l'année A+1 sur la base des données de l'horaire de service précédent. Le montant des pénalités est déterminé en fonction des résultats

obtenus pour chaque indicateur et versé aux entreprises ferroviaires au prorata de leur utilisation des voies de service au cours de l'horaire de service concerné. Le versement des pénalités interviendra le cas échéant au deuxième trimestre (T2) de l'année A+1. Les résultats seront publiés au plus tard le 30 juin 2027 sur le site de la PSEF.

Les indicateurs, leurs objectifs et le montant des pénalités associées sont définis annuellement.