

ANNEXE 5.8

DISPOSITIF INCITATIF RÉCIPROQUE

- PARTIE 1. DISPOSITIF INCITATIF RÉCIPROQUE
- PARTIE 2. RÈGLES DE GESTION DU DISPOSITIF
- PARTIE 3. FACTURATION DES PÉNALITÉS
- PARTIE 4. SUIVI ET ÉVALUATION DU SYSTÈME

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	3
2. DISPOSITIF INCITATIF RÉCIPROQUE	3
1.1. Objectifs.....	3
1.2. Dispositif applicable pour l’HDS 2026.....	3
1.3. Le périmètre du dispositif incitatif réciproque.....	3
1.4. Le dispositif applicable à SNCF Réseau	5
1.5. Le dispositif applicable aux demandeurs de sillons.....	7
3. RÈGLES DE GESTION DU DISPOSITIF INCITATIF RÉCIPROQUE.....	9
3.1. Le système d’information de suivi du dispositif (SI IR)	9
3.2. Cas d’exonération applicables à SNCF Réseau	10
3.3. Cas d’exonération applicables aux demandeurs de sillons	12
3.3.1. Exonération de pénalités pour les demandeurs de sillons	12
3.3.2. Mise en cohérence de certaines données avec la réalité, valant exonération	13
3.4. Processus d’exonération	14
4. FACTURATION DES PÉNALITÉS	14
5. SUIVI ET ÉVALUATION DU SYSTÈME.....	14
6. MARCHE À BLANC	15

PRÉAMBULE

Cette annexe a pour objet de présenter les objectifs et principes (1), ainsi que les règles de gestion appliquées (2) pour la mise en œuvre du dispositif incitatif réciproque mentionné au point 5.6 du Document de référence du réseau (DRR) pour chaque horaire de service (HDS) A.

1. DISPOSITIF INCITATIF RÉCIPROQUE

1.1. Objectifs

Le dispositif incitatif réciproque (IR) a pour objectif d'encourager les candidats et SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non-commerciales sur le réseau ferré national.

Ce dispositif vise à inciter :

- SNCF Réseau à limiter les cas de suppression et de modification importante des sillons-jours attribués et à répondre le plus en amont possible aux sillons-jours encore à l'étude à la date de certification de l'horaire de service ;
- Les demandeurs de sillons à restituer et stabiliser le plus en amont possible les capacités réservées, tant pour le transport de fret que le transport de voyageurs.

1.2. Dispositif applicable pour l'HDS 2026

Le dispositif applicable pour l'HDS 2026 est défini conformément aux décisions de l'ART homologuées du Ministre des transports.

Les règles de gestion sont définies dans la partie 2 de la présente annexe.

1.3. Le périmètre du dispositif incitatif réciproque

1.3.1. Principes de détermination du périmètre

Le périmètre d'application du dispositif incitatif réciproque comprend :

- Les sillons-jours commandés au service (DS) et répondus « attribués » à la date de publication de l'HDS ;
- Les sillons-jours commandés *via* une demande tardive au service (DTS) et répondue « attribuée » ;
- Les sillons-jours commandés *via* une demande en adaptation (DSA) et répondue « attribuée » ;
- Les sillons-jours commandés au service (DS) ou *via* une DTS et répondus « à l'étude » à la date de publication de l'HDS ou répondus « en conflit ».

Remarques :

- Les sillons-jours créés en demande de dernière minute (DSDM) sont exclus du périmètre.

- Toute vibration effectuée après J-1 17h est exclue du dispositif. A partir de J-1 17h, les suppressions effectuées par les demandeurs de sillons sont soumises à la pénalité de restitution tardive (PRT) ou à la pénalité pour non-utilisation dans les conditions décrites au chapitre 5 du DRR.

1.3.2. Évolution du périmètre en cours d'HDS

L'inclusion des DTS et DSA au périmètre des sillons-jours pénalisable implique son actualisation régulière au cours de l'HDS :

- **Pour les sillons-jours répondus « attribués » à la publication et plus de trente (30) jours avant la date de certification, les règles d'exclusion sont les suivantes.**

Sont exclus :

- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une demande de modification ou de suppression par les demandeurs de sillons avant la date de certification du service ; ce type de demande est, en effet, interprété comme un « refus » de la réponse donnée par SNCF Réseau. Pour faciliter ce processus, SNCF Réseau notifie en septembre à chaque demandeur la liste des sillons-jours répondus en écart par rapport à la demande ;
- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une modification ou d'une suppression avant la date de certification du service par SNCF Réseau pour un sillon-jour attribué ;
- les sillons jours dont l'origine et/ou la destination est différente de la commande client.

- **Pour les demandes de sillon-jours répondues moins de trente (30) jours inclus avant la date de certification ou après la date de certification, les règles d'exclusion sont les suivantes.**

Sont exclus :

- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une demande de modification ou de suppression par les demandeurs de sillons ou ayant été modifiés ou supprimés par SNCF Réseau avant la date de certification ;
- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une demande de suppression par les demandeurs de sillons dans les trente (30) jours qui suivent la date de réponse de SNCF Réseau figurant dans l'outil de commande (période de franchise de suppression client, permettant à un demandeur de sillon de supprimer un sillon sans être pénalisé) ;
- les sillons jours dont l'origine et/ou la destination est différente de la commande client.

- **Pour les demandes de sillons-jours répondues à l'étude à la publication. Les règles d'exclusion sont les suivantes.**

Sont exclus les sillons-jours ayant fait l'objet d'une demande de modification ou de suppression par les demandeurs de sillons avant la date de certification du service. Ce type de demande est, en effet, interprété comme un « refus ».

- **Quel que soit le statut des sillons-jours ou le type de demande, les sillons-jours suivants sont exclus du périmètre du dispositif :**
 - les sillons-jours d'un dossier " Vie Du Sillon " ayant fait l'objet d'une mauvaise gestion, c'est-à-dire que deux numéros de sillons-jours figurent au sein d'une même VDS ou qu'un même numéro de sillon-jour apparaît dans 2 VDS ;
 - les sillons-jours correspondant à des transports exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE) soumis à avis de transport exceptionnel (ATE).

La liste des sillons-jours du périmètre initial est communiquée à chaque demandeur de sillon et fait l'objet d'une actualisation régulière, au moins tous les trois mois.

1.4. Le dispositif applicable à SNCF Réseau

Pour chaque sillon-jour du périmètre, l'incitation financière porte sur la première vibration effective uniquement.

1.4.1. Exigibilité des pénalités applicables à SNCF Réseau pour les sillons-jours attribués

La mise en œuvre des pénalités est effective à la date de certification de l'HDS concerné.

L'incitation financière porte sur la première suppression ou modification importante par SNCF Réseau de tout sillon-jour attribué inclus dans le périmètre du dispositif incitatif réciproque, sauf si un cas d'exonération listé au point 2.2.2 de la présente annexe s'applique.

Une « modification importante » ne s'applique qu'aux sillons-jours attribués. Celle-ci correspond :

- À un changement horaire à l'origine ou à destination
 - pour les services de transport régional, de 5 min pour l'ensemble des sillons ;
 - pour les autres services de transport voyageurs, de 5 min pour les sillons < 800 km et de 10 min au-delà ;
 - pour les services de transport de fret, 30 min pour les sillons < 600 km et de 45 min au-delà ;le service restant assuré de bout en bout ;
- À un allongement du temps de trajet
 - pour les services de transport régional, de 5 min pour l'ensemble des sillons ;

- pour les autres services de transport voyageurs, de 5 min pour les sillons < 800 km et de 10 min au-delà ;
 - pour les services de transport de fret, 30 min pour les sillons < 600 km et de 45 min au-delà ;
- le service restant assuré de bout en bout ;
- Soit à un allongement de l'itinéraire emprunté de plus dix kilomètres pour les services de voyageurs et cinquante kilomètres pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout (même origine-destination).

La modification par SNCF Réseau d'un sillon-jour attribué faisant partie du périmètre et répondant, le cas échéant, à plusieurs critères de la modification importante donne lieu à l'application d'une seule pénalité (correspondant à la première pénalité applicable dans le temps).

La modification par SNCF Réseau d'un sillon-jour attribué faisant partie du périmètre du dispositif incitatif, conduisant à un changement de l'origine ou la destination de ce sillon-jour est assimilée à une suppression de sillon-jour.

1.4.2. Exigibilité des pénalités applicables à SNCF Réseau pour les sillons-jours à l'étude

Pour les sillons-jours à l'étude, l'incitation financière porte sur la date du changement du statut « à l'étude » ou « en conflit » au statut « attribué » ou « non attribué » par SNCF Réseau à compter de la date de publication de l'horaire de service. Le suivi du périmètre et des vibrations est réalisé au fil de l'eau via Houat et les états courants du sillon (ECS).

1.4.3. Barème des pénalités applicables à SNCF Réseau au profit des demandeurs de sillons

La formule est : $Pénalité (J - n) = Pénalité (J - 1) \times 2^{(1-n)/N}$

Par sillon jour par kilomètre	Sillons-jours attribués		Sillons-jours à l'étude	
	Modification importante	Suppression	Attribué	Non-attribué
À J-1	3 €	12 €	2 €	12 €
Période de doublement	90 jours		30 jours	

La période de doublement correspond au nombre de jours nécessaire pour diviser la pénalité par deux.

Exemple : pour une suppression SNCF Réseau réalisée :

- à J-90, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 6€ ;

- à J-180, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 3€.

Les sillons-jours à l'étude n'ayant pas fait l'objet d'un traitement avant J-1 17h font l'objet d'une facturation selon le barème suivant :

Par sillon jour par kilomètre	Sillons-jours à l'étude	
	Si la circulation a eu lieu	Si la circulation n'a pas eu lieu
Après J-117h	2,20 €	13,2 €

1.4.4. Barème applicable à SNCF Réseau pour l'activité de transport régional de voyageurs en Île-de-France

- Conformément à la décision n°2022-089, toute vibration concernant les « sillons-jours attribués » de l'activité de transport régional de voyageurs en Ile-de-France détectée comme pénalisable au titre de l'IR est pénalisée suivant le barème d'une « modification importante ».
- Conformément à la décision n°2022-090, toute modification de statut concernant un sillon-jour à l'étude de l'activité de transport régional de voyageurs en Ile-de-France est pénalisée comme une attribution.

La formule est : $Pénalité (J - n) = Pénalité (J - 1) \times 2^{(1-n)/N}$

Par sillon jour par kilomètre	Barème applicable à SNCF Réseau pour l'activité de transport régional de voyageurs en Ile-de-France	
	Sillons-jours attribués	Sillons-jours à l'étude
À J-1	3 €	2 €
Période de doublement	90 jours	30 jours

1.5. Le dispositif applicable aux demandeurs de sillons

Seules les demandes de modification ayant entraîné une modification effective du plan de transport sont pénalisées (arrêt de la pénalisation des demandes répondues par SNCF Réseau « irréalisables » ou « irrecevables »).

1.5.1. Exigibilité des pénalités applicables aux demandeurs de sillons pour les sillons-jours attribués et les sillons-jours à l'étude

L'incitation financière porte sur la première demande de restitution ou de modification (comprenant toute modification horaire même minimale) de tout sillon-jour attribué inclus dans le périmètre, à l'initiative du demandeur de sillons, suivant les jalons précisés ci-dessous.

Le suivi du périmètre et des vibrations est réalisé au fil de l'eau via l'interface unifiée GESICO-DSDM.

Toute demande de modification à l'initiative du demandeur de sillons est pénalisée, à l'exception des cas d'exonérations listés au point 2.3.2 de la présente annexe.

Une demande de modification portant sur un ou plusieurs caractéristiques d'un sillon-jour (ex. modification d'horaire et modification d'origine ou de destination) donne lieu à l'application d'une seule pénalité.

1.5.2. Barème des pénalités applicables aux demandeurs de sillons au profit de SNCF Réseau

La formule est : $Pénalité (J - n) = Pénalité (J - 1) \times 2^{(1-n)/N}$

Par sillon-jour par kilomètre	Sillons-jours attribués issue d'une demande de création en DS		Sillons-jours attribués issue d'une demande de création en DTS	
	Voyageurs	Fret	Voyageurs	Fret
À J-1	3,0 €	0,9 €	2,25 €	0,675 €
Période de doublement	30 jours			

Par sillon-jour par kilomètre	Sillons-jours attribués issue d'une demande de création en DSA		Sillons-jours à l'étude à la publication	
	Voyageurs	Fret	Voyageurs	Fret
À J-1	1,5 €	0,45 €	3,0 €	0,90 €
Période de doublement	30 jours			

La période de doublement correspond au nombre de jours nécessaire pour diviser la pénalité par deux.

Exemple : pour une suppression d'un sillon jour attribués FRET :

- à J-30, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 0.45€ ;

- à J-60, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 0.225€.

2. RÈGLES DE GESTION DU DISPOSITIF INCITATIF RÉCIPROQUE

La présente partie vise à présenter les règles de gestion, appliquées pour la mise en œuvre du dispositif incitatif réciproque, notamment les cas d'exonération définis pour SNCF Réseau et les demandeurs de sillons ainsi que les mises en cohérence de certaines données avec la réalité.

2.1. Le système d'information de suivi du dispositif (SI IR)

Le SI IR se base sur les données issues des SI suivants :

- Houat (fréquence journalière)
- KP (fréquence hebdomadaire)
- Gesico - DSDM (au fil de l'eau)

Le SI IR suit les demandes de modification et de restitution faites par les demandeurs de sillons ainsi que les modifications importantes et suppressions faites par SNCF Réseau pour les sillons-jours attribués, ou le passage au statut attribué ou non attribué pour les sillons-jours à l'étude. Ce suivi s'applique pour les sillons-jours contenus dans le périmètre du dispositif incitatif pour l'HDS A, à compter de la date de publication de l'HDS jusqu'à J-1 17H de la fin de l'HDS A. (cf. définition du périmètre au point 1.4 de la présente annexe).

Pour un sillon-jour inclus dans le périmètre du dispositif :

- **Pour les sillons-jours attribués** (tels que définis ci-dessus) : toute « modification importante » ou suppression par SNCF Réseau, et toute demande de suppression ou de modification par un demandeur, marque l'arrêt de la pénalisation du sillon-jour attribué.

A contrario, toute modification non importante par SNCF Réseau d'un sillon-jour attribué du périmètre ne marque pas l'arrêt de la pénalisation. De même, toute demande de modification n'impliquant pas de modification horaire (renumérotation de sillons, modification de code statistique, modification de convoi) ou de modification effective au graphique ne marque pas l'arrêt de la pénalisation du sillon-jour concerné.

- **Pour les sillons-jours à l'étude** : le passage au statut « attribué » ou « non attribué », ou toute demande de suppression ou de modification par un demandeur marque l'arrêt de la surveillance du sillon-jour à l'étude concerné.

A contrario, toute demande de modification de la part des demandeurs de sillons n'impliquant pas de modification horaire (renumérotation de sillons, modification de code statistique, modification de convoi) ou de modification effective au graphique ne marque pas l'arrêt de la surveillance du sillon-jour concerné.

2.2. Cas d'exonération applicables à SNCF Réseau

2.2.1. Exonérations de pénalités pour SNCF Réseau

La première suppression ou modification importante par SNCF Réseau est exonérée de pénalité quand celle-ci est liée à :

- un cas de force majeure, tel que défini à l'article 21 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure et du contrat d'attribution de sillons (annexe 3.1 du DRR) ;
- un fait d'un tiers, comprenant notamment les causes « GI tiers » ;

Cette exonération n'implique pas la reprise de la surveillance du sillon-jour concerné.

- **Exonération dans l'intérêt du système ferroviaire** : ce cas ne s'applique que lorsque deux EF distinctes sont impliquées :

1. Création de sillon-jour : lorsque pour les besoins d'une création de sillon-jour d'une EF, une tierce EF accepte une vibration de son sillon-jour sur proposition de SNCF Réseau, celle-ci ne donne pas lieu à pénalité sous réserve d'accord.

2. Modification d'un sillon-jour existant : lorsqu'une EF demande une vibration de son sillon-jour nécessitant la vibration du sillon-jour d'une autre EF, sur proposition de SNCF Réseau, et que celle-ci en est d'accord, alors la vibration du sillon-jour par cette dernière EF est exonérée.

- **Exonération liée aux tracés de trains exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE)**

Conformément à la décision n°2018-094, sont exonérées les modifications ou suppressions par le gestionnaire d'infrastructure de sillons incompatibles attribués à des candidats, conséquences du tracé TEPE.

2.2.2. Mise en cohérence de certaines données avec la réalité, valant exonération

Les systèmes d'information actuels de SNCF Réseau interprétant certaines vibrations comme des suppressions alors qu'elles n'en sont pas au regard des règles du dispositif et de la réalité opérationnelle, des traitements de mise en cohérence de certaines données avec la réalité sont réalisés.

D'autres cas que ceux listés ci-dessous peuvent émerger auquel cas la présente annexe sera modifiée selon les modalités de mise à jour du DRR.

- **Cas « Sillon-jour mis en cache »**

La mise en cache d'un sillon-jour dans l'outil horaire de SNCF Réseau pour les besoins de la production horaire (interprétée par le SI comme une suppression, alors que le sillon-jour réapparaît ensuite) n'est pas pénalisée dès lors que :

- ♦ **Avant M-3, les 3 conditions suivantes sont remplies :**

- le sillon-jour réapparaît avant M-3 pour les activités voyageurs et fret ;
- la mise en cache du sillon-jour a eu lieu pendant une durée inférieure ou égale à 30 jours ;

- le sillon-jour n'a pas subi une modification importante dans l'intervalle.
 - ♦ **Après M-3, les conditions suivantes sont remplies :**
 - la mise en cache du sillon-jour a eu lieu pendant une durée inférieure ou égale à 7 jours ;
 - le sillon-jour n'a pas subi une modification importante dans l'intervalle.
 - ♦ **Exemples :**
 - un sillon-jour fret ou voyageur est mis en cache à J-130 et réapparaît à J-101 (avant M-3 et moins de 30 jours) sans modification importante n'est pas pénalisé ;
 - un sillon-jour fret ou voyageur est mis en cache à J-70 et réapparaît à J-55 est pénalisé au barème « modification ».

- **Cas de modification des sillons-jours dits « passe-minuit »**

Ce cas s'applique aux sillons-jours tracés sur deux jours consécutifs, pour lesquels la modification par SNCF Réseau aboutit au repositionnement des sillons-jours concernés sur une seule journée. Le barème qui s'applique est celui de la **modification sur la journée sur laquelle le sillon est repositionné dans son intégralité.**

- **Cas « Numéro de demande mal saisi »**

Lorsque le numéro d'une demande liée à un sillon-jour a mal été renseigné et ne permet plus de faire le rapprochement entre la demande et l'action de SNCF Réseau (cas interprété à tort par le SI comme une suppression à la charge de SNCF Réseau), la vibration détectée par le SI IR est pénalisée comme une modification importante.

***Exemple :** Cas où une demande de modification d'un sillon-jour du périmètre IR a été faite par un demandeur et où le numéro de demande est mal repris lors du traitement de la demande, ne permettant ainsi plus le rapprochement avec la demande initiale.*

- **Cas « Modification du point remarquable »**

Une modification du point remarquable d'origine ou de destination (interprétée à tort par le SI comme une suppression à la charge de SNCF Réseau) n'est pas pénalisée dès lors que l'origine ou la destination reste identique. La même règle est appliquée si une demande de modification a le même effet (voir §2.3.2).

***Exemple « Point frontière » :** Cas d'un sillon-jour international d'abord tracé par SNCF Réseau sur la totalité de son parcours international et qui fait ensuite l'objet d'une mise en qualité pour circonscrire le sillon-jour au point frontière.*

***Exemple « Code chantier » :** Cas d'un sillon-jour dont l'origine ou la destination reste dans la même zone de gare ou autre installation de service mais dont le code chantier est modifié (par exemple, changement de faisceau dans un triage fret) sans impact sur le sillon-jour.*

- **Cas de « rallongement de sillon-jour comme prévu à la commande »**

Un rallongement de sillon-jour comme prévu à la commande (interprété à tort par le SI comme une suppression d'origine-destination à la charge de SNCF Réseau) n'est pas pénalisé dès lors que l'origine et la destination du nouveau tracé correspond à la demande

initiale et qu'aucune modification d'horaires ou de parcours n'a été réalisée par rapport à la demande initiale.

- **Cas de demande de suppression ou de modification client non détectée dans le SI IR en raison d'une mauvaise utilisation des outils de commande**

Exemple : Demande de modification ou de suppression réalisée dans le champ « commentaire » des outils de commande.

De manière générale, certains sillons-jours peuvent être exonérés sur la base de contrôles manuels réalisés ponctuellement par SNCF Réseau ayant permis de vérifier que les vibrations enregistrées dans le SI IR n'ont, dans les faits, abouti à aucune modification ou à aucune suppression du sillon-jour concerné.

Si, à l'occasion de ces contrôles, de nouveaux cas de gestion sont identifiés, la présente annexe sera actualisée selon les modalités de mise à jour du DRR.

2.3. Cas d'exonération applicables aux demandeurs de sillons

2.3.1. Exonération de pénalités pour les demandeurs de sillons

La première demande de restitution ou de modification par le demandeur de sillons est exonérée de pénalité quand celle-ci correspond à :

a. Une demande de modification n'impliquant pas de modification horaire

Il s'agit d'une demande visant à une régularisation/ dérégularisation (changement d'état du sillon-jour), une renumérotation du sillon-jour ou une modification de la catégorie statistique (sans impact sur le demandeur de sillons), ou bien une demande de modification de convoi n'ayant pas d'impact horaire (*a contrario*, si la demande de modification de convoi modifie l'heure ou le lieu de départ, l'heure ou le lieu d'arrivée, le demandeur de capacité est pénalisé). Cette exonération est détectée automatiquement par le SI IR et ne déclenche pas l'arrêt de la surveillance du sillon-jour.

b. Une demande de restitution intervenant à la suite d'une suppression ou d'une modification importante d'un sillon-jour lié par SNCF Réseau

Cette demande d'exonération n'est prise en compte que si le sillon-jour concerné par la demande de restitution est conforme à la définition des sillons-jours liés figurant dans les Conditions générales applicables au contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN) et au contrat d'attribution de sillons sur le RFN.

c. Une demande liée à un cas de force majeure, tel que défini à l'article 21 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure (annexe 3.1 du DRR).

d. Une demande liée à un fait d'un tiers, comprenant notamment les causes « GI tiers » ;

e. Une demande de rallongement d'un sillon-jour comme prévu à la commande

Un rallongement de sillon-jour comme prévu à la commande (interprétée par le SI comme une modification d'origine-destination) n'est pas pénalisée dès lors que l'origine et la destination du nouveau tracé correspond à la demande de création initiale et qu'aucune modification d'horaires ou de parcours n'a été réalisé par rapport à la demande de création initiale.

f. Perte de marché au profit d'une EF tierce :

Lorsqu'une EF perd un marché au profit d'une EF tierce, la suppression ou le transfert de ses sillons en l'état fait l'objet d'une exonération. Ce transfert n'arrête pas la surveillance du sillon au titre du dispositif incitatif réciproque et l'EF tierce est susceptible d'être redevable d'une pénalité en cas de vibration.

g. Exonération dans l'intérêt du système ferroviaire : ce cas ne s'applique que lorsque deux EF distinctes sont impliquées et que SNCF Réseau est d'accord :

- ◆ **Création de sillon-jour** : lorsque pour les besoins d'une création de sillon d'une EF, une tierce EF accepte une vibration de son sillon-jour sur proposition de SNCF Réseau, celle-ci ne donne pas lieu à pénalité sous réserve d'accord.
- ◆ **Modification d'un sillon-jour existant** : lorsqu'une EF demande une vibration de son sillon-jour nécessitant la vibration du sillon-jour d'une autre EF et que celle-ci en est d'accord, alors la vibration du sillon-jour par cette dernière EF est exonérée.

2.3.2. Mise en cohérence de certaines données avec la réalité, valant exonération

▪ Cas « Modification du point remarquable »

Une demande de modification du point remarquable d'origine ou de destination (interprétée par le SI comme une modification) n'est pas pénalisée dès lors que l'origine ou la destination reste identique.

***Exemple « Point frontière »** : cas d'un sillon-jour international tracé par le GI sur la totalité de son parcours international, sur lequel l'EF fait une demande de modification non pénalisable au titre de l'IR mais l'applique à la seule partie française du sillon-jour.*

***Exemple « Code chantier »** : cas d'un sillon-jour dont l'origine ou la destination reste dans la même zone de gare ou autre installation de service mais dont le code chantier est modifié (par exemple, changement de faisceau dans un triage fret) sans impact sur le sillon-jour.*

De manière générale, certains sillons-jours peuvent être exonérés sur la base de contrôles manuels réalisés ponctuellement par SNCF Réseau ou par les demandeurs de sillons ayant permis de vérifier que les vibrations enregistrées dans le SI IR n'ont, dans les faits, abouti à aucune modification ou à aucune suppression du sillon-jour concerné. Si, à l'occasion de ces contrôles, de nouveaux cas de gestion sont identifiés, la présente annexe sera modifiée selon les modalités de mise à jour du DRR.

2.4. Processus d'exonération

L'application des cas d'exonérations du 2.3 ci-dessus (mis à part le cas a. détecté automatiquement par le SI IR) doit faire l'objet d'une demande à SNCF Réseau (par mail : incitationsreciproques@reseau.sncf.fr), au fil de l'eau sur la base des justificatifs détaillés fournis et au plus tard trois mois après réception du dernier justificatif détaillé pour le mois de décembre A.

La demande doit se baser sur les justificatifs détaillés communiqués par SNCF Réseau, en indiquant *a minima* :

- le numéro du sillon, le ou les jours de circulations concernés par les demandes à exonérer, et le numéro de dossier « Vie du sillon » ;
- le mois de survenance de la demande à exonérer ;
la cause d'exonération et le ou les faits générateurs visés (date, évènement...) en commentaires, accompagnés de tout justificatif adéquat.

3. FACTURATION DES PÉNALITÉS

Les contestations des pénalités prévisionnelles sont à adresser par les demandeurs, au fil de l'eau et au plus tard trois mois après réception du dernier justificatif détaillé pour le mois de décembre A, à l'adresse incitationsreciproques@reseau.sncf.fr, suivant les modalités précisées dans le point 2 ci-dessous.

Les pénalités dues par SNCF Réseau, d'une part, et par les demandeurs de sillons, d'autre part, sont facturées annuellement sur la base des données de l'horaire de service écoulé. Elles ne sont pas soumises à la TVA.

- Pour les pénalités dues par les demandeurs de sillons, SNCF Réseau émet une facture accompagnée des tableaux de synthèse et des justificatifs adéquats, et l'adresse à l'entreprise concernée.
- Pour les pénalités dues par SNCF Réseau, cette dernière adresse des tableaux de synthèse accompagnés des justificatifs adéquats aux entreprises concernées qui, sur cette base, émettent une facture adressée à SNCF Réseau.

Les défauts de paiement des pénalités dues seront signalés à l'ART.

4. SUIVI ET ÉVALUATION DU SYSTÈME

SNCF Réseau établit un suivi des effets du dispositif (rapport d'exécution annuel transmis au ministère du transport et à l'ART dans un délai de neuf (9) mois à compter de la fin de chaque HDS).

SNCF Réseau transmet en outre à chaque candidat mensuellement les justificatifs détaillés relatifs aux vibrations retenues et pénalités calculées en application du dispositif.

En cas de difficultés avérées liées à la mise en œuvre du dispositif, constatées par le gestionnaire d'infrastructure ou les demandeurs de sillons, une suspension du celui-ci pourra être décidée par SNCF Réseau, après en avoir avisé l'ART et le Ministère en charge des Transports.

5. MARCHE À BLANC

Conformément à la décision n°2022-089, le suivi des multi-vibrations et la pénalisation du linéaire ayant effectivement vibré font l'objet d'une marche à blanc à compter de l'HDS 2024.