

RÈGLES DE GESTION DE LA DONNÉE TONNAGE POUR LA FACTURATION HDS 2026

Document technique cité au chapitre 5 du DRR

OBJET DU DOCUMENT

Ce document a pour objet de partager les règles de gestion appliquées à la donnée tonnage pour la facturation à compter de l'HDS 2026.

Il complète les objectifs, unités d'œuvre, principes et règles d'application de facturation définis au point 5.3 « Redevances pour les prestations minimales » et 5.9 « Modalités de facturation » du Document de Référence du Réseau (DRR) pour chaque horaire de service (HDS) ainsi que l'annexe 5.1.1 et annexe 5.7.

Certaines parties du point 5.9 du DRR sont néanmoins reprises dans le présent document afin de présenter une vision complète du système de facturation.

MODALITES DE MODIFICATION DU DOCUMENT

La modification de ce document fait l'objet d'une consultation d'un mois des demandeurs de sillons.

Il pourra être par ailleurs modifié en cas de besoin, notamment pour intégrer de nouveaux cas de gestion.

1. LA DONNÉE TONNAGE DANS LA REDEVANCE DE CIRCULATION

Depuis l'HDS 2019, une partie de la redevance de circulation est basée sur la tonne-km.

- Pour les activités Voyageurs :
 $RC = (\text{barème} * \text{tonnage déclaré en kilo-tonnes} * \text{km}) + (\text{barème} * \text{km})$ selon les caractéristiques de la ligne circulée (Ligne classique UIC 2 à 6, 7 à 9 ou LGV)
- Pour le Fret, utilisation d'un barème pour chaque classe de tonnage :
 $RC = \text{barème de la classe de tonnage (auquel le tonnage déclaré appartient)} * \text{km}$

Les barèmes sont indiqués dans l'annexe 5.2 du DRR 2026.

Pour toute circulation (sillon-jour), l'entreprise ferroviaire doit déclarer le tonnage dans la déclaration de composition réelle de trains, pour les trains à vide ou à charge. La déclaration de composition du train doit être faite sur la base du jalonnement théorique du sillon-jour alloué par SNCF Réseau indépendamment des DANC car celles-ci ne modifient pas le jalonnement théorique du sillon-jour alloué. Pour un segment donné du parcours défini par son PR début (PLC début) et son PR fin (PLC fin) sur son jalonnement théorique, c'est la déclaration la plus récente qui fait foi.

Pour les activités Voyageurs, le tonnage à déclarer est la masse à charge ou à vide du matériel roulant indiqué dans l'annexe 5.7 du DRR.

Pour l'activité Fret, le tonnage à déclarer est le **tonnage brut complet**, qui correspond au poids total de l'ensemble du convoi (soit le tonnage du matériel roulant y compris les marchandises et les engins de traction).

2. LA DECLARATION DE TONNAGE DANS LES SYSTEMES D'INFORMATION DE SNCF RESEAU

La déclaration de composition de trains alimente les systèmes d'informations de SNCF Réseau soit par une saisie directe dans l'outil DINAMIC soit via des flux mis en place à travers l'Interface Commune.

- **Réception des messages pour les transmissions par flux :**

SNCF Réseau a mis en place des messages retours pour chaque déclaration réalisée afin d'informer sur la bonne conformité au format STI des déclarations dans le système d'informations, pour les transmissions par flux.

Ces messages permettent de confirmer l'enregistrement (RCO) ou le rejet (ERR) de la déclaration de composition dans le SI de SNCF Réseau. Un code retour propre au SI de SNCF Réseau est envoyé en cas d'erreur.

Pour les messages un code et un libellé permettent de caractériser l'erreur :

Codes Erreur	Libellés possibles du champ FreeTextField	Signification
6101 à 6109	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6201	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6202	PLC non géré(s)	Le PLC déclaré n'est pas présent dans le référentiel système SNCF réseau
6203	EF [XXX] non habilitée sur le RFN	Le code de l'EF déclarante n'est pas habilité à circuler sur le RFN
6204	GI [XXX] non géré	Le code du GI déclaré n'est pas géré par SNCF Réseau
6205 à 6207	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6208	Circulation [NUM_MARCHE] du [DATE] non trouvée	Aucune circulation trouvée avec le numéro de marche et la date de départ théorique renseigné
6210	Circulation [NUM_MARCHE] du [DATE-Heure] non trouvée	Plusieurs circulations trouvées mais les horaires ne correspondent pas
6301 à 6303	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6304	Message TCO non conforme avec la norme STI.	Message TCO non conforme avec la norme STI.
6305 à 6308	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6309	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6310	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6401	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné
6402 à 6408	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6409	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6421	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné

6422 à 6426	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6427	Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique	Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique
6428	Suppression impossible - aucune composition enregistrée	Suppression impossible - aucune composition enregistrée
6441	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné
6442 à 6448	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6449	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6461	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné
6462 à 6466	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6467	Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique	Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique
6468	Suppression impossible - aucune composition enregistrée	Suppression impossible - aucune composition enregistrée
6501	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6502	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6503	Un message plus récent a déjà été traité	Un message plus récent a déjà été traité
6504	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6505	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6506	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6521	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6522	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6523	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6524	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6525	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6526	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6541	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6542	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6543	Un message plus récent a déjà été traité	Un message plus récent a déjà été traité
6544	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6545	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6546	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6561	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6562	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire

6563	Suppression impossible : Un message plus récent a déjà été traité	Suppression impossible : Un message de suppression plus récent a déjà été traité
6564	Message non traité	Une analyse approfondie est nécessaire
6565	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6566	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation

Un message non traité signifie qu'une analyse de la nature du rejet est nécessaire afin de déterminer la cause exacte du rejet dans la déclaration de composition des trains.

Un message « erreur interne SNCF Réseau » sera rejoué avant la « photo » du 8 du mois suivant par SNCF Réseau afin d'éviter la facturation en tonnage maximum.

Si l'EF ne souhaite pas bénéficier de ce service, il est possible de désactiver le service par demande auprès des interlocuteurs DSI.

- **Délais de déclaration de tonnage**

La déclaration de la composition réelle d'un train (dans l'interface DINAMIC ou par flux) doit être faite par l'EF avant le départ du train de son origine et de ses lieux de remaniement le cas échéant.

Pour les circulations avec départ hors RFN, la déclaration de la composition réelle doit être faite avant l'entrée sur le RFN.

Techniquement la déclaration pourra être réalisée jusqu'à l'arrivée du train à destination afin qu'il soit possible de déclarer les changements de composition tout au long du parcours.

Pour les circulations avec arrivée hors RFN, la déclaration pourra être réalisée jusqu'à la sortie du RFN.

Au-delà de ce délai technique, aucune déclaration ou rectification tardive par le client ne sera prise en compte pour la facturation des redevances de l'HDS 2026.

Les cas de déclarations après l'heure d'arrivée (ou sortie du RFN) sont assimilés aux cas de non-déclaration du tonnage (ND).

3. LES REGLES DE GESTION DE LA DONNÉE TONNAGE

3.1 Dans le DRR, règle en cas de non-déclaration

Le DRR spécifie qu'en cas de non-déclaration du tonnage, la facturation se fera aux barèmes de tonnage maximums pour l'activité Fret et aux tonnages maximums de référence pour les activités Voyageurs (cf. tableaux récapitulatifs plus loin dans ce document).

Toutefois, des précisions doivent être apportées afin de pouvoir appliquer la tarification sur l'ensemble des cas pouvant intervenir lors de la circulation et du traitement de la donnée.

3.2 Règles complémentaires concernant la donnée tonnage

- Non rapprochement de la donnée tonnage déclarée :

Si les systèmes de SNCF Réseau n'ont pu rapprocher la déclaration à la circulation (tonnage Non Rapproché « NR ») :

- Pour le trafic voyageur, le facturateur appliquera le tonnage moyen de référence du segment de marché (cf tableaux récapitulatifs par activité).
 - Pour le Fret, un tonnage moyen de référence par EF sera appliqué pour déterminer la classe de tonnage et le barème associé.
- En cas de déclarations multiples le long du parcours de la circulation par sillon-jour
 - ✓ Si les tonnages sont déclarés pour toute la circulation → Application des tonnages déclarés.
 - ✓ Si le tonnage n'est pas déclaré pour toute la circulation ou partiellement (tonnage Non Déclaré / cause EF) → Application des tonnages maximums de référence pour les activités Voyageurs, ou des barèmes maximums pour le Fret, sur les parcours non déclarés.
 - ✓ Si le tonnage est déclaré mais il n'est pas rapproché pour toute la circulation (tonnage Non Rapproché / cause SNCF Réseau) → Application pour toute la circulation du tonnage moyen de référence.
 - ✓ Si le tonnage est déclaré sur la circulation mais le rapprochement n'a été effectif que sur une partie de cette circulation (tonnage Non Rapproché partiellement / cause SNCF Réseau) → Application du tonnage le plus élevé identifié avant et après le parcours non rapproché.
 - ✓ Si le tonnage est déclaré à 0 → Application des tonnages maximums de référence pour les activités Voyageurs, ou des barèmes maximums pour le Fret.

- Traitement des marches indéterminées

Pour les circulations répondant aux critères des marches indéterminées (sillons n° 500XXX) dont le tonnage n'a pu être déclaré, la facturation reprendra :

- les tonnages moyens pour les activités de Voyageurs
- le tonnage moyen de l'EF ou CA pour le Fret

- En cas d'origine ou de destination d'une déclaration présents plusieurs fois sur le parcours

Une déclaration de composition réelle des trains est faite d'une origine à une destination sachant que celles-ci sont définies par un point remarquable (PR) qui doit obligatoirement faire partie du jalonnement du sillon alloué. Il peut exister que le jalonnement transite plusieurs fois par l'un et/ou l'autre des PR utilisés dans la déclaration. Le modèle des messages STI utilisé ne permet pas discriminer à quel passage au PR en doublon la déclaration fait référence. Dans un tel cas, il sera considéré que la déclaration porte sur le plus large segment correspondant aux PR indiqués dans la déclaration sachant que le PR d'origine est recherché depuis l'origine du parcours en suivant le jalonnement et que le PR de destination depuis la destination du parcours en remontant le jalonnement en sens inverse. Les déclarations sont traitées chronologiquement, en cas de déclaration de plusieurs segments dans une seule déclaration les segments seront traités dans l'ordre de leur déclaration.

Exemple :

Soit un jalonnement avec les PR suivants : A-B-A-C-D-C.

1. Si la déclaration est sur A-C, elle concerne tout le parcours du premier PR A au dernier PR C
2. Si la déclaration est sur A-A, elle concerne le segment A-B-A
3. Si la déclaration est sur C-C, elle concerne le segment C-D-C
4. Si la déclaration est sur B-B, elle concerne le segment B-B qui de fait ne correspond à rien de concret

La contrainte que cela induit est que pour déclarer deux compositions différentes sur le parcours, l'une sur A-B-A et l'autre sur A-C-D-C il faut déclarer séquentiellement :

1. Une première déclaration sur A-C avec une première composition (qui sera interprétée comme sur l'ensemble du parcours)
2. Puis une seconde déclaration sur A-A avec sa seconde composition (qui sera interprétée comme sur le segment A-B-A, la seconde composition viendra se substituer à la première sur ce segment)

3.3 Tonnages pris en compte pour la facturation, en cas de non déclaration ou de non-rapprochement de la déclaration et de la circulation

SNCF Réseau a mis à jour les valeurs de tonnage maximum de référence utilisés pour calculer la facturation de la redevance de circulation des activités voyageurs pour l'HDS 2026.

- **Activité Voyageurs conventionnée**

Les tonnages de référence pour la facturation ont été déterminés sur la base des données de facturation concernant les tonnages déclarés sur une année glissante (la période de référence retenue pour les HDS 2025 et 2026 correspond aux 12 mois de circulation de juillet 2023 à juin 2024 inclus et les données de déclaration ont été préalablement nettoyées des valeurs de tonnage aberrantes).

Les tonnages de référence utilisés pour les activités Voyageurs conventionnées sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

- Les tonnages moyens de référence se différencient par AOM et correspondent à la moyenne pondérée aux km des tonnages déclarés, soit le niveau moyen des tonnages déclarés par AOM sur une année glissante.
- Les tonnages Max de référence par AOM correspondent aux valeurs maximales des tonnages déclarés par AOM sur une année glissante.

Tonnages circulations Voyageur Conventionné HDS 2026		
Tonnages de référence pour la facturation en cas d'absence de tonnage déclaré		
AOM	Tonnage moyen utilisé en cas de non rapprochement ou marches indéterminées	Tonnage Max utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
AUVERGNE-RHONE ALPES	248	645
BOURGOGNE FRANCHE COMTE	238	810
BRETAGNE	260	702
CENTRE VAL DE LOIRE	324	702
GRAND EST	238	588
HAUTS DE FRANCE	304	862
NORMANDIE	352	810
NOUVELLE AQUITAINE	166	488
OCCITANIE	201	496
PAYS DE LA LOIRE	226	702
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	254	702
ILE DE FRANCE MOBILITES	555	1 053
ETAT	454	821

- **Activité Voyageurs TAGV**

Les tonnages de référence pour la facturation ont été déterminés sur la base du référentiel des tonnages du matériel roulant (DRR, annexe 5.7), ainsi que des données de facturation concernant les tonnages déclarés sur une année glissante (la période de référence retenue pour les HDS 2025 et 2026 correspond aux 12 mois de circulation de juillet 2023 à juin 2024 inclus et les données de déclaration ont été préalablement nettoyées des valeurs de tonnage aberrantes).

Les tonnages de référence utilisés pour les activités Voyageurs non conventionnées TAGV sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

- Les tonnages moyens de référence pour les circulations TAGV correspondent à la moyenne pondérée aux km des tonnages déclarés, soit le niveau moyen des tonnages déclarés par toutes les activités Voyageurs TAGV confondues sur une année glissante.
- Les tonnages Max de référence pour les circulations TAGV correspondent au tonnage maximal des rames en unité multiple (UM) pour tout segment de marché confondu.

Tonnages circulations Voyageur Non Conventionné TAGV HDS 2026		
<i>Tonnages de référence pour la facturation en cas d'absence de tonnage déclaré</i>		
Circulations	Tonnage moyen utilisé en cas de non rapprochement ou marches indéterminées	Tonnage Max utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
TAGV commerciaux	619	996
TAGV non commerciaux	619	996

- **Autres trains Voyageurs non conventionnés**

Les tonnages de référence pour la facturation ont été déterminés sur la base du référentiel des tonnages du matériel roulant (DRR, annexe 5.7), ainsi que des données de facturation concernant les tonnages déclarés sur une année glissante (la période de référence retenue pour les HDS 2025 et 2026 correspond aux 12 mois de circulation de juillet 2023 à juin 2024 inclus et les données de déclaration ont été préalablement nettoyées des valeurs de tonnage aberrantes).

Les tonnages de référence utilisés pour les activités Voyageurs non conventionnées autres que TAGV sont détaillés dans le tableau ci-après :

- Les tonnages moyens de référence se différencient par segment de marché et correspondent à la moyenne pondérée aux km des tonnages déclarés, soit le niveau moyen des tonnages déclarés par segment sur une année glissante.
- Les tonnages Max de référence par segment (hors Auto-train) correspondent aux valeurs maximales des tonnages déclarés sur une année glissante.
- Compte tenu de l'absence de circulations Auto-train sur le RFN pendant les 12 derniers mois, les tonnages de référence pour le segment Auto-train correspondent aux valeurs maximales déjà publiés au DRR 2024.

Tonnages circulations Voyageur Non Conventionné Non TAGV HDS 2026		
<i>Tonnages de référence pour la facturation en cas d'absence de tonnage déclaré</i>		
Segmentation	Tonnage moyen utilisé en cas de non rapprochement ou marches indéterminées	Tonnage Max utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
Auto-train	490	1 141
Autres trains non conventionnés jour	400	990
Autres trains non conventionnés nuit	400	990
Trains historiques et touristiques	79	493
Train d'essai et AEF	318	776
Trains non commerciaux	619	996

▪ Activité Fret

En cas de non rapprochement ou marches Fret indéterminées, les tonnages moyens de référence pour la facturation ont été calculés par EF/CA sur la base des données de facturation concernant les tonnages déclarés sur une année glissante (la période de référence retenue pour les HDS 2025 et 2026 correspond aux 12 mois de circulation de juillet 2023 à juin 2024 inclus et les données de déclaration ont été préalablement nettoyées des valeurs de tonnage aberrantes).

En cas d'absence de déclaration de tonnage pour une circulation Fret, ou du rejet de la déclaration de la composition réelle du convoi, la facturation de la Redevance de Circulation se fera sur la base des barèmes de la classe de tonnage maximale des activités Fret :

- Les barèmes « ND » de la RC Nette correspondent aux barèmes de la classe de tonnage ≥ 1550 .
- Les barèmes « ND » de la RC Brute sont identiques aux barèmes de la classe de tonnage ≥ 1550 .

Barèmes circulations ND Fret HDS 2026		
<i>Prix kilométrique de circulation en cas d'absence de tonnage déclaré</i>		
€2026 HT par train-km	Sur ligne UIC 2 à 6	Sur ligne UIC 7 à 9
RC Nette	2,61	0,94
RC Brute	6,26	2,13

4. CONTRÔLE DE DONNEES

Au-delà de la conformité au format de la déclaration, SNCF Réseau effectuera des contrôles sur les déclaratifs de tonnage. SNCF Réseau utilise notamment des stations de mesure au défilé installées sur le RFN.

SNCF Réseau se réserve le droit, en cas d'erreur manifeste ou d'écart à la mesure, de compléter la facturation, en ayant au préalable échangé avec l'EF :

1. échange avec l'EF et partage de l'analyse ;
2. le cas échéant, complétude de la facturation.

Quelques exemples d'erreur manifeste ou de mauvais fonctionnement des flux :

- Tonnage renseigné inférieur au minimum du segment de marché défini sans introduction de nouveau matériel roulant dans l'annexe 5.7.
- Tonnage TAGV inférieur au minimum de rame circulant sur le réseau ou au maximum d'UM circulant.
- Tonnage Fret avec surreprésentation des HLP.