Versions comparées des composants du Document de Référence du Réseau (DRR)

Avertissement :

SNCF Réseau met à disposition, à titre informatif, des versions comparées des documents composant le Document de référence du réseau (DRR) relatifs aux horaires de service 2027 et 2028.

Ces versions comparées permettent de visualiser les différences identifiées par l'outil de comparaison automatisée entre les documents suivants :

- Les documents issus du DRR 2027 modifié version 5 mis en consultation le 2 septembre 2026, et ceux issus du DRR 2027 modifié version 4, en vigueur à cette date (fichiers dénommés "Version_comparée_DRR2027M_[...]") ;
- Les documents issus du DRR 2028 version 0 mis en consultation le 2 septembre 2026, et le DRR 2027 modifié 5 (fichiers dénommés "Version_comparée_DRR2028_[...]").

Ces documents sont mis à disposition afin de faciliter le repérage et la compréhension des évolutions apportées aux documents officiels d'une version à l'autre.

Les versions comparées ne constituent ni le DRR officiel ni les annexes de celui-ci. Ces documents ne font en aucune manière partie du corpus formellement soumis à la consultation du 2 septembre au 2 novembre 2026.

Les documents présentés dans le cadre des versions comparées sont dépourvus de portée juridique autonome et ne se substituent en aucun cas aux documents officiels. En cas de divergence entre version comparée et le document officiel correspondant, seul ce dernier fait foi. Les observations formulées dans le cadre de la consultation doivent, en conséquence, se référer aux documents officiels.

Les versions comparées étant générées au moyen d'un outil automatisé, elles sont susceptibles de faire apparaître des modifications purement formelles ou de comporter d'éventuelles omissions ou anomalies de restitution.

La mise à disposition des versions comparées ne porte, en l'état, que sur les documents textuels du DRR contenant une différence entre les versions comparées. Les annexes présentées principalement sous forme de tableaux ne sont pas incluses dans ce dispositif de comparaison.

À fins de lisibilité, les tables des matières, en-têtes et pieds de pages sont ceux de la version « postérieure » des deux comparées.

Document de comparaison automatique – document informatif

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

Horaire de service ~~2027~~2028

Version ~~5~~0 du 02 septembre 2026



SNCF RÉSEAU

GESTION DES MODIFICATIONS

Les différentes versions du présent document et leurs dates de publication sont indiquées ci-dessous :

Version 0 ~~du 11 septembre 2025 (projet soumis à consultation)~~

~~Version 1 du 11 décembre 2025 (publication définitive)~~

~~Version 2 du 17 mars 2026 (republication)~~

~~Version 3 du 27 avril 2026 (republication)~~

~~Version 4 du 31 août 2026 (publication des barèmes exécutoires)~~

~~Version 5~~ du 02 septembre 2026 (projet soumis à consultation)

SOMMAIRE SIMPLIFIÉ

CHAPITRE 1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 2. INFRASTRUCTURE

CHAPITRE 3. MODALITÉS D'ACCÈS AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

CHAPITRE 4. ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

CHAPITRE 5. SERVICES ET TARIFICATION

CHAPITRE 6. EXPLOITATION FERROVIAIRE

CHAPITRE 7. INSTALLATIONS DE SERVICE

Document de comparaison automatique – document informatif

SOMMAIRE DÉTAILLÉ

Liste des annexes du DRR 2028 10
Liste des sigles et définitions 13
CHAPITRE 1. INFORMATIONS GÉNÉRALES 17
1.1 INTRODUCTION 17
1.2 OBJECTIF 19
1.3 ASPECTS LÉGAUX 19
1.3.1 CADRE JURIDIQUE 19
1.3.2 STATUT LÉGAL ET RESPONSABILITÉ 20
1.3.3 PROCÉDURE DE RECOURS 20
1.4 STRUCTURE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU 20
1.5 PÉRIODE DE VALIDITÉ ET PROCÉDURE DE MISE À JOUR 21
1.5.1 PÉRIODE DE VALIDITÉ 21
1.5.2 PROCÉDURE DE MISE À JOUR 21
1.5.3 PUBLICATION 22
1.6 CONTACTS 22
1.6.1 CONTACTS COMMERCIAUX (SIÈGE) 22
1.6.2 CONTACTS COMMERCIAUX (EN RÉGION) 23
1.6.3 AUTRES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES DU RFN 24
1.6.4 GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE DES RÉSEAUX LIMITROPHES AU RFN (DONT LES PORTS) 25
1.6.5 EXPLOITANTS DE CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINÉ 28
1.6.6 AUTRES ACTEURS FERROVIAIRES 28
1.7 COOPÉRATION ENTRE GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE EUROPÉENS 29
1.7.1 CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRES 29
1.7.2 RAILNETEUROPE, AUTRE COOPÉRATION INTERNATIONALE 31
CHAPITRE 2. INFRASTRUCTURE 33
2.1 INTRODUCTION 33
2.2 ÉTENDUE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 33
2.2.1 LIMITES 33
2.2.2 RÉSEAUX FERROVIAIRES CONNECTÉS 34
2.2.3 MODALITES DE RACCORDEMENT AU RFN 35
2.3 DESCRIPTION DU RÉSEAU 41
2.3.1 TYPOLOGIE DES LIGNES 42
2.3.2 ÉCARTEMENT DES VOIES 42
2.3.3 GARES 42
2.3.4 GABARIT DES VOIES 42
2.3.5 LIMITES DE CHARGE 43
2.3.6 DÉCLIVITÉS DES LIGNES 44

Document de comparaison automatique – document informatif

2.3.7 VITESSES DES LIGNES 44
2.3.8 LONGUEUR DES TRAINS 45
2.3.9 COURANT DE TRACTION 45
2.3.10 SYSTÈME DE SIGNALISATION 45
2.3.11 SYSTÈME DE CONTRÔLE DU TRAFIC 49
2.3.12 SYSTÈME DE COMMUNICATION 49
2.3.13 SYSTÈME DE CONTROLE AUTOMATIQUE DES TRAINS 51
2.3.14 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 52
2.3.15 ODICEO 52
2.3.16 NEXTEO 53
2.4 PARTICULARITÉS D'EXPLOITATION 53
2.4.1 INFRASTRUCTURES SPÉCIALISÉES 53
2.4.2 RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES 54
2.4.3 MARCHANDISES DANGEREUSES 54
2.4.4 RESTRICTIONS POUR LES TUNNELS 54
2.4.5 RESTRICTIONS POUR LES PONTS 54
2.4.6 LIGNES DÉDIÉES AUX TRAMS TRAINS 55
2.4.7 DISPOSITIF DE SUIVI DES TRAINS 55
2.4.8 VENTS TRAVERSIERS SUR LA LIGNE CNM 57
2.4.9 INFRASTRUCTURE RÉSERVÉE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES 57
2.5 DISPONIBILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE 58
2.6 PROJETS DE DÉVELOPPEMENT 58
2.7 PRINCIPAUX PROJETS DE MODERNISATION 58
CHAPITRE 3. MODALITÉS D'ACCÈS AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 62
3.1 INTRODUCTION 62
3.2 MODALITÉS D'ACCÈS 62
3.2.1 CONDITIONS À REMPLIR POUR DEMANDER DE LA CAPACITÉ 62
3.2.2 MODALITÉS D'ACCES AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL 62
3.2.3 LICENCE D'ENTREPRISE FERROVIAIRE 63
3.2.4 CERTIFICAT DE SÉCURITÉ 64
3.2.5 ATTESTATION D'ASSURANCE 64
3.2.6 PRESTATION D'ACCÈS SÉCURISÉ AUX INSTALLATIONS DE SERVICE (BADGES CANIF) 65
3.3 CONTRATS 65
3.3.1 ACCORDS-CADRES DE CAPACITÉ D'INFRASTRUCTURE 66
3.3.2 CONTRATS AVEC LES ENTREPRISES FERROVIAIRES 73
3.3.3 CONTRATS AVEC LES CANDIDATS NON-ENTREPRISES FERROVIAIRES 74
3.3.4 CONDITIONS COMMERCIALES GÉNÉRALES 74
3.3.5 PROTOCOLE DE GESTION DES ACCIDENTS ET DOMMAGES FERROVIAIRES 75
3.4 CONDITIONS D'ACCÈS REQUISES 75
3.4.1 ACCEPTATION DU MATÉRIEL ROULANT 75
3.4.2 DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES 80

Document de comparaison automatique – document informatif

3.4.3 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS 80
3.4.4 MARCHANDISES DANGEREUSES 81
3.4.5 CIRCULATIONS D'ESSAI ET AUTRES CIRCULATIONS DÉROGATOIRES 81
3.4.6 AUTRES CONDITIONS SPÉCIFIQUES 82
3.4.7 DOCUMENTATION 83
3.4.8 SÛRETÉ 84
CHAPITRE 4. ATTRIBUTION DE CAPACITÉ 85
4.1 INTRODUCTION 85
4.1.1 OBJET 85
4.1.2 LES DEMANDEURS DE CAPACITÉ 86
4.1.3 RESPONSABILITÉS DES DEMANDEURS 86
4.1.4 LES ENTITÉS DE SNCF RÉSEAU IMPLIQUÉES DANS LE PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES SILLONS 88
4.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DES PROCESSUS 90
4.2.1 PRINCIPES 90
4.2.2 LES 3 GRANDES ÉTAPES DE L'ÉLABORATION DU GRAPHIQUE 91
4.2.3 DEMANDES DE SILLONS 105
4.2.4 RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU 113
4.2.5 SILLONS INTERNATIONAUX 116
4.2.6 ATTRIBUTION DE CAPACITÉS SPÉCIFIQUES 118
4.2.7 CONCEPTION COORDONNÉE LIGNE / GARE 119
4.3 PROCESSUS DE DÉTERMINATION DE CAPACITÉ POUR LES RESTRICTIONS TEMPORAIRES DE CAPACITÉS 120
4.3.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 120
4.3.2 CALENDRIERS ET LIVRABLES 121
4.3.3 GESTION DES ÉCARTS 125
4.3.4 CRITÈRES DE DÉTOURNEMENT DE TRAFICS 126
4.3.5 CONFIRMATION DE L'UTILISATION DE LA CAPACITÉ TRAVAUX 126
4.4 IMPACTS DES ACCORDS-CADRES 127
4.5 PROCESSUS D'ALLOCATION DE CAPACITÉS 127
4.5.1 DEMANDES DE SILLONS DÉPOSÉES JUSQU'AU 13 AVRIL 2026 (DEMANDES AU SERVICE) 127
4.5.2 DEMANDES DE SILLONS DÉPOSÉES À PARTIR DU 14 AVRIL 2026 (DEMANDES TARDIVES) 129
4.5.3 DEMANDES PONCTUELLES 131
4.5.4 PROCÉDURE DE COORDINATION ET D'ATTRIBUTION EN CAS DE CAPACITÉ CONTRAINTE 131
4.5.5 PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES LITIGES À L'ISSUE DE LA COMMUNICATION DE L'HORAIRE DE SERVICE 133
4.6 INFRASTRUCTURES SATURÉES 134
4.7 CIRCULATIONS AVEC CONTRAINTES ET PERTURBATIONS 135
4.7.1 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS 135
4.7.2 MARCHANDISES DANGEREUSES 136
4.7.3 CIRCULATIONS SUSCEPTIBLES DE NE PAS ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE 136
4.7.4 MESURES PARTICULIÈRES APPLIQUÉES EN CAS DE PERTURBATIONS 137

Document de comparaison automatique – document informatif

4.8 RÈGLES APRÈS ATTRIBUTION DE LA CAPACITÉ 137
4.8.1 RÈGLES APPLICABLES EN CAS DE MODIFICATIONS DES SILLONS PAR LE DEMANDEUR 137
4.8.2 RÈGLES APPLICABLES EN CAS DE MODIFICATION PAR LES GI 137
4.8.3 NON-UTILISATION DES SILLONS ATTRIBUÉS 137
4.8.4 RÈGLES APPLICABLES EN CAS D'ANNULATION DE SILLONS PAR LE DEMANDEUR 138
4.9 TIMETABLING REDESIGN (TTR) - PROGRAMME DE REFONTE DE LA CAPACITÉ 138
4.9.1 OBJECTIFS DU PROGRAMME TTR 138
4.9.2 COMPOSANTS DU PROCESSUS DE REFONTE DE LA CAPACITÉ 138
4.9.3 MISE EN ŒUVRE PAR SNCF RÉSEAU 139
4.9.4 PROJETS PILOTES 142
4.10 PRINCIPES D'ALLOCATION DE CAPACITÉS POUR LES CORRIDORS DE FRET INTERNATIONAUX 142
CHAPITRE 5. SERVICES ET TARIFICATION 143
5.1 INTRODUCTION 143
5.1.1 LES PRINCIPES TARIFAIRES : CADRE JURIDIQUE 143
5.1.2 LE DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE : LA DIRECTIVE 2012/34/UE 143
5.1.3 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE FRANÇAIS 144
5.1.4 SERVICES FOURNIS AUX CANDIDATS PAR LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE 145
5.1.5 PRESTATIONS MINIMALES SUR VOIES PRINCIPALES 145
5.1.6 PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES 146
5.1.7 PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES 149
5.1.8 PRESTATIONS DIVERSES D'ACHEMINEMENT DE L'ENERGIE ELECTRIQUE (RCTE - COMPOSANTE B) 152
5.1.9 SERVICES PROPOSÉS DANS LE CATALOGUE D'OFFRES DE SERVICES 152
5.2 PRINCIPES DE TARIFICATION 153
5.3 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS MINIMALES 155
5.3.1 REDEVANCE DE CIRCULATION (RC) 156
5.3.2 REDEVANCE DE CIRCULATION ÉLECTRIQUE (RCE) 157
5.3.3 REDEVANCE POUR LE TRANSPORT ET LA DISTRIBUTION DE L'ÉNERGIE DE TRACTION (RCTE - COMPOSANTE A) 157
5.3.4 REDEVANCE DE MARCHE (RM) 157
5.3.5 REDEVANCE D'ACCÈS (RA) 163
5.3.6 REDEVANCES PARTICULIÈRES (RP) 163
5.3.7 REDEVANCE DE SATURATION (RS) 163
5.4 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES 164
5.4.1 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES DE SERVICES SI 164
5.4.2 REDEVANCE POUR L'OUVERTURE SUPPLÉMENTAIRE DES LIGNES, GARES ET POSTES NON OUVERTS EN PERMANENCE 165
5.4.3 REDEVANCE POUR LA FOURNITURE DU COURANT DE TRACTION 165
5.4.4 REDEVANCE POUR LA PRESTATION OPTIONNELLE DE COORDINATION DE LA GESTION DES SITUATIONS DE CRISE 167
5.5 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES ET LES PRESTATIONS DIVERSES 167

Document de comparaison automatique – document informatif

5.5.1 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES 167
5.5.2 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS DIVERSES 169
5.6 PÉNALITÉS ET DISPOSITIFS INCITATIFS 169
5.6.1 PÉNALITÉS POUR MODIFICATION DES SILLONS PAR LE CANDIDAT 170
5.6.2 PÉNALITÉS POUR MODIFICATION DES SILLONS PAR SNCF RÉSEAU 171
5.6.3 PÉNALITÉS POUR NON-UTILISATION 171
5.6.4 PÉNALITÉS POUR ANNULATION DE SILLON 171
5.6.5 PENALITES POUR NON-UTILISATION DES CAPACITES TRAVAUX 172
5.6.6 PÉNALITÉS POUR RETARD DE TRAITEMENT DES DTS, DSA ET DSDM 176
5.6.7 PENALITE INCITATIVE A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE RENDU SUR VP 178
5.6.8 AUTRES DISPOSITIFS INCITATIFS ET D'AIDES 181
5.7 SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES 184
5.7.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX ET OBJECTIFS 184
5.7.2 SUIVI DE LA PERFORMANCE 184
5.7.3 MODÈLE FINANCIER 186
5.7.4 GOUVERNANCE ET RÉSOLUTION DES CONFLITS 187
5.8 ÉVOLUTION DES BARÈMES 188
5.8.1 EVOLUTION DES REDEVANCES ENTRE 2026 ET 2027 189
5.8.2 EVOLUTION DES REDEVANCES POUR LA PERIODE 2027/2029 190
5.9 MODALITÉS DE FACTURATION 191
5.9.1 FACTURATION DES PRESTATIONS MINIMALES 193
5.9.2 FACTURATION DES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES 199
5.9.3 FACTURATION DES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES 200
5.9.4 FACTURATION DES PRESTATIONS DIVERSES 201
5.9.5 CONDITIONS DE RÉGLEMENT ET DE CONTESTATION DES FACTURES 201
CHAPITRE 6. EXPLOITATION FERROVIAIRE 202
6.1 OBLIGATIONS DU GI ET DES AUTRES EXPLOITANTS FERROVIAIRES 203
6.1.1 RELATIONS ENTRE SNCF RÉSEAU ET LES EXPLOITANTS FERROVIAIRES 203
6.1.2 OBLIGATIONS DU SGC 203
6.1.3 OBLIGATIONS DES EF 204
6.1.4 INFORMATIONS RELATIVES AU SUIVI DES TRAINS 205
6.1.5 TRAÇABILITÉ DES INFORMATIONS ET DES DÉCISIONS 205
6.2 PRINCIPES D'EXPLOITATION 207
6.2.1 LANGUE 208
6.2.2 OPÉRATIONS PRÉALABLES À LA CIRCULATION DES TRAINS 208
6.3 RÈGLES DE LA GESTION OPÉRATIONNELLE DES CIRCULATIONS 210
6.3.1 PRINCIPES 210
6.3.2 GESTION OPÉRATIONNELLE EN SITUATION NORMALE 213
6.3.3 SITUATIONS PERTURBÉES ET CRISES 218
6.3.4 MESURES PARTICULIÈRES À PRENDRE EN CAS DE PERTURBATIONS INTERNATIONALES 222
6.4 OUTILS D'INFORMATION ET DE SUIVI DES TRAINS 222

Document de comparaison automatique – document informatif

6.4.1 OUTILS NATIONAUX 222
6.4.2 OUTILS INTERNATIONAUX 223
6.5 RÈGLES DE MAINTIEN DE LA DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU 223
6.5.1 GESTION DE LA RESTRICTION DE CAPACITÉ 223
6.5.2 RÈGLE DE DEPANNAGE D'UN TRAIN 225
6.5.3 RÈGLE DE MISE À DISPOSITION DE MOYENS DES EF POUR RÉTABLIR LA CAPACITÉ D'INFRASTRUCTURE 225
6.5.4 RELEVAGE 225
6.5.5 MISE À DISPOSITION DU SGC DE MOYENS DES EF POUR ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE 227
6.5.6 RECONNAISSANCE SUITE À UNE INTERRUPTION PROLONGÉE DE LIGNE 228
6.5.7 VISITE DES INSTALLATIONS DE LA LIGNE OU DÉPLACEMENT D'AGENTS POUR LES BESOINS DU SERVICE 228
6.6 SÛRETÉ 229
6.6.1 SITUATIONS PERTURBÉES POUR FAIT DE SÛRETÉ 229
6.6.2 EXIGENCES DE SÛRETÉ EN LIEN AVEC LE SÉJOUR TEMPORAIRE DE WAGONS MD SUR CERTAINS SITES 229
6.6.3 CONTRIBUTIONS DES EF ET DU GESTIONNAIRE DE GARES (GARES & CONNEXIONS) 229
6.7 ENQUÊTES TRINÔME PANTO INCIDENTS CATÉNAIRES 229
6.7.1 LA NOTION D'ENQUÊTE 229
6.7.2 CONSTITUTION D'UN TRINÔME PANTO TERRITORIAL 230
6.7.3 DÉCLENCHEMENT DU TRINÔME PANTO 230
6.7.4 ABSENCE D'UN REPRÉSENTANT D'UNE EF À L'ENQUÊTE TRINÔME PANTO 230
6.8 PHASE POST-OPÉRATIONNELLE 230
6.8.1 MANAGEMENT DE LA PERFORMANCE D'EXPLOITATION 230
6.8.2 VEILLE SÉCURITÉ - RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LES CONDITIONS RÉELLES DE CIRCULATION 231
6.8.3 RÔLE ET MISSIONS DU RESPONSABLE DU SUIVI DES ÉCARTS EXPLOITATION 232
6.8.4 RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LES CONDITIONS RÉELLES DE CIRCULATION 232
6.8.5 ANTICIPATION DES ÉVÉNEMENTS CLIMATIQUES 232
CHAPITRE 7. INSTALLATIONS DE SERVICE 234
7.1 INTRODUCTION 234
7.1.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES 234
7.1.2 TEXTES APPLICABLES 234
7.1.3 CONTACTS 234
7.2 VUE D'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS DE SERVICE 235
7.2.1 GARES DE VOYAGEURS 236
7.2.2 TERMINAUX DE MARCHANDISES 236
7.2.3 VOIES DE TRI, FORMATION, MANŒUVRE ET GARAGE 238
7.2.4 INSTALLATIONS D'ENTRETIEN 238
7.2.5 INSTALLATIONS TECHNIQUES, Y COMPRIS NETTOYAGE ET LAVAGE 239
7.2.6 INFRASTRUCTURES D'ASSISTANCE 239
7.2.7 INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE 240

Document de comparaison automatique – document informatif

7.2.8 AUTRES INSTALLATIONS 240
7.3 INSTALLATIONS DE SERVICE EXPLOITÉES PAR SNCF RÉSEAU 240
7.3.1 DISPOSITIONS COMMUNES 241
7.3.2 GARES 242
7.3.3 TERMINAUX DE MARCHANDISES 244
7.3.4 SITES DE TRI À LA GRAVITE 248
7.3.5 VOIES DE SERVICE 250
7.3.6 INSTALLATIONS D'ENTRETIEN 264
7.3.7 AUTRES INSTALLATIONS TECHNIQUES 264
7.3.8 INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES PORTUAIRES ET MARITIMES 264
7.3.9 MOYENS D'ASSISTANCE 264
7.3.10 COMBUSTIBLE 265
7.4 AUTRES SERVICES RENDUS SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE 266
7.4.1 PRESTATIONS CONNEXES FOURNIES SUR INSTALLATIONS DE SERVICE 267
7.4.2 PRESTATIONS DIVERSES FOURNIES SUR INSTALLATIONS DE SERVICE 267
7.5 PÉNALITÉ INCITATIVE À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE RENDU DANS LES INSTALLATIONS DE SERVICE 271

Document de comparaison automatique – document informatif

Liste des annexes du DRR ~~2027~~2028

Annexe 1 Gestion documentaire

Annexe 1.0 Liste des annexes du DRR et date de dernière mise à jour

Annexe 1.1 Gestion des modifications à compter du ~~11~~02 septembre ~~2025~~2026

Annexe 1.2 Liste des documents techniques cités dans le DRR

Annexe 2 Infrastructure

Annexe 2.1 Liste des sections-frontière et des zones d'interface

Annexe 2.2 Localisation des détecteurs d'anomalies de charge à essieu (DACE)

Annexe 3 Contrats

Contrats d'utilisation de l'infrastructure

Annexe 3.1 Conditions générales applicables au contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré

Annexe 3.2.1 Modèle de conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure du RFN

Annexe 3.2.2 Modèle de conditions particulières du contrat d'attribution de sillons sur le RFN

Annexe 3.2.3 Conditions particulières de l'utilisation du badge et de l'habilitation CANIF

Annexe 3.2.4 Conditions particulières d'abonnement aux services de communications ferroviaires sur réseau privé GSM-R

Accord-cadre de capacité d'infrastructure

Annexe 3.3.1 Trame d'un accord-cadre pour le fret

Annexe 3.3.2 Trame d'un accord-cadre pour le trafic Voyageurs

Contrats d'utilisation des SI

Annexe 3.4.1 Conditions générales du contrat d'utilisation des systèmes d'information de SNCF Réseau à destination d'un candidat demandeur de capacité

Annexe 3.4.2 Modèle de conditions particulières du contrat d'utilisation des systèmes d'information de SNCF Réseau à destination d'un candidat demandeur de capacité

Annexe 3.4.3 Contrat d'utilisation des systèmes d'information de SNCF Réseau à destination d'un candidat non-demandeur de capacité

Annexe 3.5 Réclamations

Annexe 3.5.0 Principes généraux relatifs aux réclamations

Annexe 3.5.1 Contestations des factures

Annexe 3.5.2 Demandes d'indemnisation de suppression de sillon-jour

Annexe 3.5.3 Demandes de prise en charge des coûts supportés par une entreprise ferroviaire portant secours

Annexe 3.6 Convention relative aux ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes

Document de comparaison automatique – document informatif

Annexe 3.7 Liste des horaires validés suite à la signature des conventions d'ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes

Annexe 4 Attribution de capacité

Annexe 4.1 Référentiel technique de conception horaire

Annexe 4.2 Procédures d'allocation des capacités par le Guichet Unique du Corridor (C-OSS) d'un Corridor de fret ferroviaire

Annexe 5 Tarification

Annexe 5.1.1 Principes de la tarification des prestations minimales

Annexe 5.1.2 Principes de la tarification des redevances liées à l'usage de la traction électrique

Annexe 5.1.3 Principes de la tarification négociée

Annexe 5.2 Barème de prestations minimales : redevances activités voyageurs conventionnées (5.2.1), voyageurs non conventionnées (5.2.2), activité fret (5.2.3) et redevances particulières (5.2.4)

Annexe 5.3 Barème des prestations SI

Annexe 5.4 Barème des prestations complémentaires, connexes, diverses

Annexe 5.5 Liste des sections élémentaires du réseau ferré national

Annexe 5.6 Liste des lignes du réseau ferré national associées à leur groupe UIC

Annexe 5.7 Tonnages des matériels roulants voyageurs pris en compte pour l'élaboration de la tarification des prestations minimales

Annexe 5.8 Règles de gestion du dispositif incitatif réciproque

Annexe 6 Néant

Annexe 7 Installations de service

Contrats pour l'utilisation courante des installations de service

Hors espaces industriels

Annexe 7.1 Conditions contractuelles communes aux contrats d'utilisation des installations de service

Annexe 7.2 Contrat national d'utilisation des voies de service dépendant du domaine public de SNCF Réseau au titre de l'usage courant

Annexe 7.3 Utilisation des cours de marchandises (offre et trame contractuelle)

Annexe 7.4 Prestations d'utilisation des installations ferroviaires des chantiers de transport combiné (offre et trame contractuelle)

Avec espaces industriels

Annexe 7.5 Conditions générales applicables aux conventions de mise à disposition d'espaces industriels situés dans les installations de service dépendant du domaine public ferroviaire de SNCF Réseau

Document de comparaison automatique – document informatif

Installations de service

Annexe 7.6 Liste des cours de marchandises immédiatement accessibles (7.6.1) et accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle (7.6.2)
Liste des chantiers de transport combiné (7.6.3)

Tarification des installations de service

Annexe 7.7 Principes de la tarification des installations de service

Annexe 7.8 Barème de redevances des services de bases sur installations de service

Offres des autres exploitants d'installations de service

Annexe 7.9 Offre de services d'autres exploitants d'installations de service

Annexe 8 Document de Référence de Ligne (DRL) ou de Réseau Régional (DRR R)

Annexe 8.1 Document de Référence de la Ligne Tours Bordeaux

Annexe 8.2 Document de Référence du Réseau Régional Occitanie (DRR RO)

Document de comparaison automatique – document informatif

Liste des sigles et définitions

SIGLE	SIGNIFICATION	DÉFINITION
GÉNÉRAL		
DRR	Document de référence du réseau	Document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure (sillons)
DRG	Document de référence des gares de voyageurs	Document précisant les prestations rendues par SNCF Gares & Connexions au sein des gares de voyageurs, les conditions dans lesquelles elles sont rendues et les tarifs des redevances associées
-	Candidat	Entreprise ferroviaire, regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire
EF	Entreprise ferroviaire	Toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction
GI	Gestionnaire d'infrastructure	Toute entité ou toute entreprise, SNCF Réseau notamment pour le réseau ferré national, chargée notamment de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande
HDS A	Horaire de service du présent DRR	Désigne à la fois la période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit et les données définissant l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés pendant cette période
RFN	Réseau ferré national	Ensemble des lignes ferroviaires, propriété de l'État dont la gestion a été confiée à SNCF Réseau par la loi et dont la consistance et les caractéristiques principales sont précisées par voie réglementaire
AFRA	Association française du rail	
ART	Autorité de régulation des transports	
AUTF	Association des utilisateurs de transport de fret	
COGC	Centre opérationnel de gestion des circulations	
COOPERE	Comité des opérateurs du réseau	
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire	
FNAUT	Fédération nationale des associations d'usagers des transports	
GNTC	Groupement national des transports combinés	
PCAST	Plateforme de concertation et d'allocation sillons-travaux	
PSEF	Plateforme de services aux entreprises ferroviaires	
RNE	RailNetEurope	

Document de comparaison automatique – document informatif

SIGLE	SIGNIFICATION	DÉFINITION
UIC	Union internationale des chemins de fer	
UPF	Union des ports de France	
UTPF	Union des transports publics et ferroviaires	
ACCÈS AU RÉSEAU		
AC	Attestation de compatibilité du matériel roulant à l'infrastructure	
ATE	Avis de transport exceptionnel	
CAS	Contrat d'attribution de sillons	
CUI	Contrat d'utilisation de l'infrastructure	
TEPE	Transport exceptionnel particulièrement encombrant	
INFRASTRUCTURE		
ETCS	European train control system	
ERTMS	European rail traffic management system	
GSM-R	Global system for mobile communications for railways	
IS	Installation de service	
KVB	Contrôle de vitesse par balise	
TVM	Transmission voie-machine	
VP	Voie principale	Voie, identifiée comme telle par la documentation d'exploitation, affectée à la circulation des trains ou au départ ou à l'arrivée des trains transportant des voyageurs
VS	Voie de service	Voie autre que voie principale
ATTRIBUTION DE CAPACITÉ		
-	Capacités de l'infrastructure	Possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période
-	Demandes de sillon concurrentes	Demandes de sillons effectuées par plusieurs demandeurs, soit techniquement identiques, soit qui ne peuvent pas être tracées simultanément sur le graphique de circulation ou d'occupation des voies en gare dans les tolérances demandées, en respectant les normes de tracé en vigueur
DS	Demande de sillon au service	
DSA	Demande de sillon en adaptation	
DSDM	Demande de sillon de dernière minute	
DTS	Demande tardive de sillon au service	
GOST	Gestion de l'occupation des sites de triage	Outil de suivi de l'occupation des blocs de voies de service
GOV	Graphique d'occupation des voies	Représentation de la consommation de capacité dans une gare voyageurs ou fret

SIGLE	SIGNIFICATION	DÉFINITION
-	Réserve de capacité	Capacités disponibles pour les trains de marchandises internationaux empruntant les corridors fret, rendues disponibles dans le cadre des HDS définitifs de chaque GI, en vue de répondre aux demandes ad hoc
LTV	Limitation temporaire de vitesse	Les travaux nécessitent parfois de mettre en place des LTV aux alentours des travaux soit sur voie travaillée, soit sur voie contiguë. Les LTV s'expriment par une vitesse limite imposée par sens entre deux points kilométriques. Elles sont traduites en un nombre de minutes perdues par le sillon le plus rapide tracé sur l'axe considéré
-	Macro-ordonnancement	Un macro-ordonnancement consiste à positionner dans un calendrier annuel les travaux structurants (travaux à forts impacts capacitaires / humains / financiers et autres travaux sensibles) à réaliser sur le réseau. L'empreinte capacitaire prévisionnelle de ces travaux est ensuite définie en précisant les semaines et / ou week-end de travaux et les LTV pour un horaire de service donné. Ce macro-ordonnancement capacitaire, établi à la "maille semaine", est élaboré entre A-5 et fin A-3 et sert de référence à l'ordonnancement capacitaire réalisé en A-2
-	Ordonnancement	L'ordonnancement consiste d'abord à positionner dans un calendrier annuel les travaux à réaliser en adéquation avec la capacité de production et ses moyens associés (budget, main d'œuvre, capacité d'infrastructure, engins, matières et achat). Dans un 2e temps, l'ordonnancement en termes de capacités d'infrastructure consiste à positionner sur un horaire de service donné les besoins d'interception et de LTV de l'ensemble des travaux sur un secteur géographique donné. Les travaux sont ordonnancés à la semaine ou à la journée sur la base d'un cadrage de fenêtres travaux, ce qui permet ensuite de dater les fenêtres travaux et d'éditer le PGF en fin d'année A-2
PGF	Programme général des fenêtres travaux	
-	Rectificatif	Un rectificatif correspond à une date à laquelle une mise à jour des données horaires, pour une période calendaire de l'horaire de service en cours, est envoyée aux services en charge de la circulation, et une édition rectificative des tableaux horaires est réalisée. Ces données et documents tiennent compte de l'ensemble des modifications réalisées en adaptation jusqu'au rectificatif
-	Sillon	Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée
SJ	Sillon-jour	Sillon pour un jour donné
-	Sillon apparié	Sillon inscrit à l'HDS par consommation d'un sillon préconstruit
-	Sillon cadencé	Sillon qui fait partie d'un ensemble d'au moins 4 sillons-jours dans chaque sens (aller et retour) durant la période diurne entre 6h et 22h, identiques au niveau de l'origine-destination, de la desserte et du temps de parcours, tous tracés avec le même minutage horaire (même minute en une gare donnée chaque heure correspondante), et symétriques entre sens sur un axe de symétrie temporel. Les sillons cadencés sont inscrits dans la trame horaire systématique
-	Sillon sur mesure	Sillon inscrit à l'HDS ayant fait l'objet d'une étude de tracé particulière car aucun sillon préconstruit ne permet de satisfaire la demande du client
-	Sillon préétabli	Capacité dédiée aux trains de marchandises internationaux des corridors fret, gérées par les guichets uniques des corridors fret

SIGLE	SIGNIFICATION	DÉFINITION
TARIFICATION ET SYSTEMES INCITATIFS		
HLP	Haut-le-pied	Train constitué par une machine ou un groupe de deux machines pouvant, dans les cas prévus par les règlements, remorquer un ou deux véhicules
IR	Incitation réciproque	
LC	Ligne classique	
LGV	Ligne à grande vitesse	
PM	Prestations minimales	Services minimaux que le gestionnaire d'infrastructure doit fournir aux candidats pour pouvoir utiliser le réseau ferré national, listés à l'article 3-I du décret n° 2003-194 et au chapitre 5
-	Prestations régulées	Les services de base, ainsi que les prestations complémentaires et les prestations connexes, lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur
RA	Redevance d'accès	
RC	Redevance de circulation	
RCE	Redevance de circulation électrique	
RCTE	Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction électrique	
RM	Redevance de marché	
SAP	Système d'amélioration des performances	
SEL	Section élémentaire	Portion du réseau ferré national définie par au moins un point remarquable (PR) de début et un PR de fin. Chaque section élémentaire est identifiée de façon unique par un numéro
-	Services de base	Services minimaux à rendre par un exploitant d'installations de service sur son installation
S-km	Sillon kilomètre	Unité de mesure correspondant à un km du réseau d'un sillon attribué
TAGV	Train apte à la grande vitesse (au-delà de 220 km/h)	
TET	Train d'équilibre du territoire	
Tr-km	Train kilomètre	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un km

Il est également possible de consulter le glossaire de l'association RailNetEurope (point 1.7.2), établi en anglais et en ligne sur son site http://www.rne.eu/organisation/network-statements/.

RNE fournit ce glossaire à titre informatif, les définitions ne sont pas juridiquement contraignantes.

Document de comparaison automatique – document informatif

CHAPITRE 1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1 INTRODUCTION

Conformément à l'article 2111-9 du code des transports, « *La société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale :*

1°) L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;

2°) La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;

3°) La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;

4°) Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;

5°) La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ;

6°) La gestion et la mise en valeur d'installations de service ;

7°) Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;

8°) Des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale. »

La transparence et la non-discrimination étant indispensables à la réalisation de l'objectif de développement du transport ferroviaire, SNCF Réseau a établi le présent document de référence du réseau (DRR) qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, comme le prévoient le Code des transports et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

Conformément au 7° de l'article L.2111-9 du code des transports modifié par l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et conformément à l'article 8.1 du décret n° 97-444 en vigueur, SNCF Réseau assure des missions de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

La Direction Générale Clients et Exploitation (DGCE) est, depuis le 1er janvier 2020, dotée d'un Département Accessibilité en charge de réaliser ces missions dans les conditions suivantes :

1° Pour les parties prenantes du système de transport ferroviaire national, elle est l'interlocuteur de référence pour toutes questions relatives à l'accessibilité ; elle organise, en tant que de besoin, des

Document de comparaison automatique – document informatif

concertations avec les associations nationales représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite ;

2° Elle contribue aux discussions relatives à l'accessibilité du système ferroviaire, notamment auprès des acteurs suivants, auxquels elle apporte son expertise :

a) Les instances européennes, notamment pour l'amélioration de la réglementation relative aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;

b) L'État, notamment pour l'amélioration de la réglementation relative aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et pour le pilotage du schéma directeur national d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SDNA-Ad-AP) ;

c) Les entreprises ferroviaires, notamment les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs, les autres candidats mentionnés à l'article L. 2122-11 du code des transports et les organisations professionnelles regroupant les entreprises de transport public ;

d) Les autorités organisatrices des transports (AOT), les autorités organisatrices des mobilités (AOM) et leurs institutions représentatives ;

e) Les parties prenantes nationales associatives représentatives des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

3° En cas d'événements d'ampleur exceptionnelle, elle coordonne la mise en œuvre par les acteurs du réseau de transports ferroviaires des mesures nécessaires pour assurer l'accessibilité de ces transports aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les modalités d'exercice de ces missions se traduisent notamment par l'organisation, par la Direction de l'Accessibilité, des instances suivantes de coordination et de concertation à titre gratuit :

- Le Conseil Consultatif Pour l'Accessibilité, réunissant une (1) fois par an les associations nationales représentatives des personnes handicapées ou à mobilité réduite avec chaque entité, de manière indépendante : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, les Entreprises Ferroviaires de voyageurs clientes de SNCF Réseau.

- Les Commissions Techniques Accessibilité, réunissant 8 fois par an ces mêmes acteurs pour des réunions de travail où chaque acteur du système ferroviaire peut présenter aux associations ses projets (équipements, services, offre commerciale, projet de recherche, développement digitaux…) ayant une dimension accessibilité importante, et permettant ainsi de s'assurer d'être en phase avec les besoins spécifiques des personnes handicapées et/ou à mobilité réduite.

- Le Comité des opérateurs du réseau (COOPERE) dédié à l'accessibilité, réunissant une (1) fois par an SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, les entreprises ferroviaires clientes de SNCF Réseau, les AOT et AOM, l'État et autres partenaires institutionnels.

En complément, le Département Accessibilité propose deux (2) prestations payantes décrites dans le catalogue des services de la Direction Générale Clients et Exploitation :

- Formation à la gestion des personnes à mobilité réduite dans l'espace ferroviaire ;

- L'accessibilité PMR à l'offre ferroviaire : conseil et expertise.

1.2 OBJECTIF

Le document de référence du réseau ferré national (DRR) contient les informations nécessaires aux entreprises ferroviaires et autres candidats qui souhaitent utiliser le réseau ferré national (RFN) pour y assurer des prestations de transport de voyageurs et de marchandises et plus généralement à toutes les parties intéressées par le transport ferroviaire.

Tout contrat ou accord commercial conclu avec SNCF Réseau conformément au Chapitre 3 - Modalités d'accès au réseau ferré national est établi selon les règles définies dans le présent document.

1.3 ASPECTS LÉGAUX

1.3.1 CADRE JURIDIQUE

Le DRR est notamment basé sur les textes législatifs et réglementaires suivants :

- Règlement n° 913/2010 du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ;
- Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et déclinée en décret 2019/525 ;
- Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et déclinée en décret 2019/525 ;
- Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et déclinée en décret 2016/1468, et la directive 2016/2370/UE du 14 décembre 2016 la modifiant et déclinée en décret 2019/677 ;
- Code des transports, partie législative ;
- Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- Décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de SNCF Réseau ;
- Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;
- Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;
- Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ;
- Spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

L'ensemble des textes applicables sont consultables sur les sites www.eur-lex.europa.eu (droit européen) et www.legifrance.gouv.fr (droit français).

1.3.2 STATUT LÉGAL ET RESPONSABILITÉ

Le présent document contient une description des éléments essentiels du réseau ferré national et de son utilisation, arrêtés à la date de sa publication.

Toutefois, le volume et la difficulté d'actualisation de l'ensemble des données peuvent conduire à quelques imprécisions ou divergences entre la description figurant dans le présent document et la réalité.

Les entreprises ferroviaires sont invitées à consulter SNCF Réseau pour toute précision, notamment pour les évolutions de l'infrastructure du réseau ferré national qui interviendront entre la publication de ce document et sa période de validité.

SNCF Réseau invite également le lecteur à signaler toute erreur présente dans ce document en écrivant par courriel à l'adresse observations.drr@reseau.sncf.fr et s'engage à la rectifier dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, SNCF Réseau ne peut se porter garant du contenu des sites internet de tiers auxquels le DRR renvoie. Si SNCF Réseau est informé de toute violation de droits touchant un de ces sites, il s'engage à supprimer les liens établis vers ces derniers.

1.3.3 PROCÉDURE DE RECOURS

Un recours peut être déposé par tout candidat, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout exploitant d'installation de service devant l'Autorité de régulation des transports (ART) dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire conformément aux dispositions de l'article L1263-2 du Code des transports.

1.4 STRUCTURE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

Le présent document suit la « structure commune du DRR », élaborée par les gestionnaires d'infrastructure européens appartenant à l'association RailNetEurope sur la base de la réglementation en vigueur. Celle-ci est réexaminée annuellement, la version la plus récente étant accessible sur le site de RailNetEurope.

Le but de cette structure commune est que tout candidat ou autre partie intéressée puisse trouver la même information au même endroit dans les documents de référence du réseau des autres pays.

Le DRR est structuré en 7 chapitres constituant le document principal, associé à des annexes donnant plus de détails :

- le Chapitre 1. Informations générales donne des informations générales sur le DRR et les contacts utiles ;
- le Chapitre 2. Infrastructure décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du réseau ;
- le **Chapitre 3. Modalités d'accès au réseau ferré national** définit les modalités d'accès au réseau ferré national ;

- le Chapitre 4. Attribution de capacité fixe la procédure d'attribution des capacités ;
- le Chapitre 5. Services et tarification concerne la tarification et la facturation des services ainsi que les dispositifs incitatifs ;
- le Chapitre 6. Exploitation ferroviaire définit toutes les règles relatives à l'exploitation ferroviaire comprenant la gestion opérationnelle des circulations ;
- le Chapitre 7. Installations de service décrit les installations de services et services associés fournis par SNCF Réseau et les autres exploitants d'installations de service.

Le DRR est complété ou précisé par des « documents techniques », cités au fil du texte et repris dans l'annexe 1.2.

Par ailleurs, la Charte du réseau, élaborée par le comité des opérateurs du réseau (COOPERE), en vertu de l'article L.2100-4 du Code des transports, établit des règles opérationnelles de bonne conduite, dans le respect des règles relatives à l'utilisation du réseau ferré national, notamment des documents de référence.

1.5 PÉRIODE DE VALIDITÉ ET PROCÉDURE DE MISE À JOUR

1.5.1 PÉRIODE DE VALIDITÉ

Le DRR s'applique aux demandes de capacité et aux circulations de l'horaire de service ~~2027~~2028 qui débute le ~~13~~12 décembre ~~2026~~2027 à 00h00 et se termine le ~~11~~09 décembre ~~2027~~2028 à 24h00.

À l'exception des dispositions relatives à la tarification des prestations minimales ainsi que celles relatives à la tarification de l'usage des installations de service et aux prestations régulées qui y sont fournies qui deviennent exécutoires après avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART), le présent document prend effet dès sa publication.

1.5.2 PROCÉDURE DE MISE À JOUR

Le DRR peut faire l'objet de mises à jour régulières par SNCF Réseau. Ces mises à jour entrent en vigueur après que SNCF Réseau les a rendues publiques par tout moyen approprié.

À l'exception des corrections d'erreurs matérielles, des modifications visant à rendre le document conforme avec la réalité (cartes, données techniques, processus…) et des mises à jour concernant des sujets exclus du périmètre de l'article 17 du décret n° 2003-194, SNCF Réseau soumet les projets de modification du présent document aux parties intéressées. Ces dernières sont l'ensemble des candidats, les organisations représentatives du secteur (UTPF, AFRA, UPF, AUTF, GNTC, FNAUT), Régions de France qui représente les autorités organisatrices du transport ferroviaire, les services du ministère chargé des transports et l'EPSF. Toute modification entraine une nouvelle publication du DRR et fait l'objet d'une communication aux parties intéressées et d'une actualisation de l'annexe 1.1

À compter de la date de publication du DRR (généralement en décembre), l'ART est saisie pour avis sur le DRR dans son ensemble (avis motivé) et sur la tarification des prestations minimales ainsi que celle des prestations régulées fournies sur les installations de service avis conforme).

Conformément aux dispositions de l'article L.2133-6 du Code des transports, les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées. Pour chaque procédure de consultation, les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans les délais prévus.

Il est précisé que les textes législatifs ou réglementaires adoptés après la publication du document sont applicables sauf disposition transitoire contraire prévue dans le texte concerné, sans que l'actualisation du document ne soit nécessaire.

Par ailleurs, les documents qui ont un caractère contraignant en raison de leur nature (décret n° 2019-525 du 27 mai 2019) ou parce qu'ils sont cités dans le présent document, font l'objet d'une procédure d'élaboration / mise à jour distincte de celle du DRR. Pour les autres types de documents, le processus d'élaboration et de mise à jour correspondant sont listés dans l'annexe 1.2.

NOTA : Pour les documents qui ne sont pas cités dans la liste de l'annexe 1.2 mais auxquels il est fait référence dans le présent DRR, les informations qu'ils contiennent ne sont pas à considérer comme faisant partie intégrante du DRR.

1.5.3 PUBLICATION

Le DRR est établi en français et publié par SNCF Réseau en français et en anglais sur le site internet de SNCF Réseau, où il est téléchargeable gratuitement. En cas de divergence ou de difficulté d'interprétation des différentes versions, seule la version en français fait foi.

Les documents cités dans le DRR, et repris dans l'annexe 1.2 sont publiés, soit sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » accessible sur le site internet de SNCF Réseau, soit sur l'Espace clients accessible via le site internet de SNCF Réseau en cliquant sur « Extranet clients pros ».

1.6 CONTACTS

1.6.1 CONTACTS COMMERCIAUX (SIÈGE)

- Le guichet unique

Les candidats ne disposant pas de chargé de compte attitré et qui souhaiteraient démarrer une activité ferroviaire en France et obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur les modalités d'accès au réseau peuvent s'adresser à SNCF Réseau (Direction commerciale) via le guichet unique qui transmettra au(x) service(s) concerné(s) de SNCF Réseau pour prise en charge de la demande :

- Par courriel : guichetunique@reseau.sncf.fr
- Par téléphone : +33 (0) 9 80 98 03 29
- Par courrier à l'adresse postale :

  SNCF Réseau - Direction Générale Clients et Exploitation
  Direction Commerciale - Guichet Unique
  12, rue Jean-Philippe Rameau
  CS 80001
  93212 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex

Les clients utilisant déjà le réseau ferré national pour fournir des services ferroviaires s'adressent principalement au chargé de compte qui leur a été attribué, au sein de la direction commerciale, et plus particulièrement des divisions grands comptes voyageurs et fret dont les missions sont décrites au point 4.1.4. Leurs coordonnées peuvent être demandées au guichet unique.

- La plateforme de services aux entreprises ferroviaires

Les clients souhaitant contractualiser ou souhaitant des informations sur l'accès aux installations de service (cours de marchandises et chantiers de transport combiné mentionnés au Chapitre 7 - Installations de service, services mentionnés au Chapitre 7), gérées par la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF) de SNCF Réseau, peuvent la contacter :

- Par courriel : services.psef@sncf.fr
- Via le site internet : www.psef.sncf-reseau.fr
- Par courrier à l'adresse postale :

  SNCF Réseau - Direction Générale Clients et Exploitation
  Plateforme de services aux entreprises ferroviaires
  12, rue Jean-Philippe Rameau
  CS 80001
  93212 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex

- Le document de référence du réseau

Pour des questions ou remarques spécifiques au présent DRR, merci de contacter SNCF Réseau par courriel à l'adresse observations.drr@reseau.sncf.fr.

- Les systèmes d'information (SI)

Pour des questions d'accès aux services de systèmes d'information de SNCF Réseau, merci de contacter le support de l'Espace clients.

- Les services de communications ferroviaires (TEL)

Toutes les demandes concernant les services de communications ferroviaires, y compris de liaisons avec les trains ou téléphonie de pleine voie, doivent être adressées par les entreprises ferroviaires, qu'elles disposent ou non de terminaux :

- À leur chargé de compte à la Direction commerciale si elles en ont un ;

ou à défaut :

- Au guichet unique par courriel, à l'adresse guichetunique@reseau.sncf.fr, qui transmettra au(x) service(s) concerné(s) de SNCF Réseau pour prise en charge de la demande.

Les demandes seront ensuite relayées (après validation de la légitimité de la demande de l'entreprise ferroviaire à accéder aux services de communications ferroviaires de SNCF Réseau) aux guichets et interlocuteurs télécom en responsabilité, qui sont chargés de cadrer le besoin fonctionnel et de proposer la solution la plus appropriée pour y répondre.

Les demandeurs seront également accompagnés dans le déploiement et la mise en exploitation de la solution retenue.

1.6.2 CONTACTS COMMERCIAUX (EN RÉGION)

SNCF Réseau est localement organisé en dix (10) directions régionales et une direction générale Ile-de-France, au sein desquelles les pôles Clients et Prospective sont vos interlocuteurs commerciaux.

Document de comparaison automatique – document informatif

Leurs coordonnées sont consultables sur le site internet de SNCF Réseau rubrique « Vos contacts commerciaux ».

1.6.3 AUTRES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES DU RFN

1.6.3.1 LISEA, gestionnaire de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux

LISEA, gestionnaire de la LGV Tours-Bordeaux (la Ligne) au titre du contrat de concession conclu avec SNCF Réseau le 16 juin 2011, est chargé d'assurer :

- la répartition des capacités de l'infrastructure de la Ligne (sillons / capacités de maintenance) ;
- l'exploitation de la Ligne (gestion des circulations, des situations perturbées) ;
- la maintenance de la Ligne (opérations d'entretien et de renouvellement de Ligne).

L'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès à la Ligne, y compris le barème fixant les redevances applicables figure en annexe 8.1 du présent document.

Sans préjudice des dispositions des conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure convenues entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires utilisatrices à la fois de la Ligne et du réseau non concédé, ces dernières adressent leurs réclamations éventuelles directement à LISEA.

1.6.3.2 ERE, gestionnaire de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

En sa qualité de titulaire du contrat de partenariat conclu avec SNCF Réseau (contrat BPL), Eiffage Rail Express (ERE) est chargé d'assurer la conception, la construction, le fonctionnement, l'entretien, la maintenance, le renouvellement et le financement de la LGV BPL entre Connerré et Cesson-Sévigné et des raccordements au réseau existant, comprenant le projet de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe.

Conformément aux termes de ce contrat, le titulaire est responsable des dommages causés aux tiers (comprenant les entreprises ferroviaires) survenus à l'occasion de l'exécution des obligations mises à sa charge.

Les entreprises ferroviaires adressent les réclamations ou procédures relatives à la LGV BPL à SNCF Réseau qui se charge de transmettre au titulaire celles qui entrent dans son périmètre de responsabilité pour traitement direct avec elles.

1.6.3.3 OC'VIA, gestionnaire du Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM)

En sa qualité de titulaire du contrat de partenariat conclu avec SNCF Réseau (contrat CNM), OC'VIA est chargé d'assurer la conception, la construction, le fonctionnement, l'entretien, la maintenance, le renouvellement et le financement du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Conformément aux termes du contrat CNM, le titulaire est responsable des dommages causés aux tiers (comprenant les entreprises ferroviaires) survenus à l'occasion de l'exécution des obligations mises à sa charge.

Les entreprises ferroviaires adressent les réclamations ou procédures relatives au CNM à SNCF Réseau qui se charge de transmettre au titulaire celles qui entrent dans son périmètre de responsabilité pour traitement direct avec elles.

1.6.3.4 Région Occitanie, gestionnaire d'infrastructure des lignes Montréjeau-Luchon et Alès-Bessèges

La région Occitanie est gestionnaire d'infrastructure de plein exercice de la ligne Montréjeau-Luchon depuis le 4 avril 2023. L'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès à cette Ligne figure en annexe 8.2 du présent document.

La région Occitanie a également demandé le transfert de gestion de la ligne Alès-Bessèges. Le calendrier prévisionnel prévoit que ce transfert sera effectif à l'horizon du 1er semestre 2027.

1.6.3.5 CDG Express, gestionnaire d'infrastructure de la ligne 025 000 entre Villeparisis/Mitry-Mory et la gare CDG Express de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle

La société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express est gestionnaire d'infrastructure de la ligne 025 000 entre Villeparisis/Mitry-Mory et la gare CDG Express de l'aéroport Paris -Charles de Gaulle (ci-après la « Ligne ») en application du contrat de concession conclu avec l'Etat le 11 février 2019, approuvé par décret du 14 février 2019, et modifié par avenants approuvés par les décrets n°2022-1222 du 9 septembre 2022 et n°2024-984 du 7 novembre 2024.

Dans le cadre de cette concession et conformément aux dispositions du I de l'article L.2111-3 du code des transports, le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express est chargé d'assurer :

- les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant la répartition des capacités et la tarification applicable sur la Ligne ;
- la maintenance (comprenant l'entretien et le renouvellement) de l'Infrastructure de la Ligne.

En revanche, la gestion opérationnelle des circulations ferroviaires et le traitement des situations perturbées sur la Ligne relèvent de la compétence exclusive de SNCF Réseau.

L'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès à la Ligne figure dans les règles d'accès et d'utilisation de l'infrastructure du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express ainsi que dans le Contrat d'utilisation de l'infrastructure du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express.

Sans préjudice des dispositions propres au contrat d'utilisation de l'infrastructure conclu entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires utilisatrices à la fois de la Ligne et du réseau non concédé, ces dernières adressent directement au Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express toute réclamation ou procédure relative à l'exercice de leurs droits sur la Ligne.

1.6.4 GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE DES RÉSEAUX LIMITROPHES AU RFN (DONT LES PORTS)

- Les réseaux ferroviaires des pays limitrophes ou d'infrastructures binationales font également l'objet de documents de référence du réseau, disponibles auprès des gestionnaires d'infrastructures ou organismes de répartition de la capacité suivants et sur le site RailNetEurope.

Royaume-Uni	NetworkRail	Network Rail Commercial Manager, Contracts & Franchising 1 Eversholt Street – London NW1 2DN www.networkrail.co.uk
	HIGH SPEED 1	High Speed One Limited 5th Floor, Kings Place, 90 York Way, London, N1 9AG www.highspeed1.co.uk
Le Shuttle	GETLINK	Getlink Freight Commercial Department Ashford Road, UK Terminal – Folkestone – Kent CT18 8XX https://www.leshuttle.com/fr
Belgique	INFRABEL Right On Track	Infrabel Traffic management and Services Place Marcel Broodthaers 2, B-1060 Bruxelles www.infrabel.be
Luxembourg	LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG	Administration des chemins de fer 1, Porte de France L-4360 Esch-sur-Alzette www.acf.gouvernement.lu
Allemagne	DB InfraGO	DB InfraGO Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt-am-Main www.deutschebahn.com
Suisse	SBB CFF FFS	CFF Infrastructure Horaire et design du réseau - Contrats et vente de sillons Hilfikerstrasse 1, CH-3000 Berne 65 https://company.sbb.ch
		TVS SA SAT Schwarztorstrasse 31 3007 Berne www.tvs.ch
Italie	RFI	RFI Rete Ferroviaria Italiana S.P.A Direzione Commerciale ed Esercizio Rete Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma www.rfi.it
Espagne	adif	Adif Dirección de prestación de servicios comerciales Calle Sor Ángela de la Cruz 3 - 28020 Madrid www.adif.es
LFP Perthus	LFP Perthus	Linea Figueras Perpignan Département d'Exploitation Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) www.lfpperthus.com

- Les grands ports maritimes ou fluviaux français, et autres ports, gestionnaires de voies ferrées portuaires, connectées au réseau ferré national, sont les suivants.

Villes	Adresse	Site internet
Grand port maritime de Bordeaux	152 Quai de Bacalan CS 41320 33 082 Bordeaux Cedex	www.bordeaux-port.fr
Grand port maritime de Dunkerque	2505 route de l'Ecluse Trystram BP 46534 59386 Dunkerque Cedex 1	www.dunkerque-port.fr
Grand port maritime de La Rochelle	141 boulevard Emile Delmas BP 70394 17001 La Rochelle cedex 1	www.larochelle.port.fr
Grand port maritime de Marseille	23 place de la Joliette CS 81965 13226 Marseille cedex 02	www.marseille-port.fr
Grand port maritime de Nantes Saint Nazaire	18 quai Ernest Renaud BP 18609 44186 Nantes Cedex 4	www.nantes.port.fr
Grand port maritime de Rouen	34 boulevard Boisguilbert BP 4075 76022 Rouen Cedex 3	www.haropaport.com/fr
Grand port maritime du Havre	Terre-Plein de la Barre 76067 Le Havre Cedex	www.haropaport.com/fr
Port autonome de Strasbourg	1 rue du Port du Rhin CS 80407 67002 Strasbourg Cedex	www.strasbourg.port.fr
Port maritime de Bayonne	Service Exploitation du Port de Bayonne 850 Route de la Barre 40220 Tarnos	www.bayonne.port.fr
Port maritime de Sète	Direction Générale 1 quai Philippe Régy BP 10853 34201 Sète Cedex	www.sete.port.fr
Ports de Paris	Direction Territoriale 2 quai de Grenelle 75015 Paris Cedex 15	www.haropaport.com/fr/agence-paris-seine

Le Document de Référence du Réseau ferré portuaire propre à chaque grand port maritime ou fluvial est consultable sur son site internet.

- Les lignes dont la propriété a été (ou est prévue d'être) transférée aux Régions sont les suivantes.

Région	Ligne (O/D)	N° ligne	Date de transfert (effectif ou prévisionnel)	Site internet
Métropole du Havre	Harfleur - Rolleville	361 000	T1 2025	https://www.lehavreseinemetropole.fr/
Grand Est	Jarville – Pont Saint Vincent - Vittel	35 000 30 000 40 000	T1 2025 T3 2027 T3 2027	https://www.grandest.fr/
Grand Est	Arches - St Dié	62 000	T4 2029	https://www.grandest.fr/
Grand Est	St Dié - Molsheim	110 000	T4 2029	https://www.grandest.fr/
Occitanie	Rivesaltes – Axat	676 000	T4 2027	https://www.laregion.fr

1.6.5 EXPLOITANTS DE CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINÉ

Voir points 7.2.2.1 et 7.3.3.3.

1.6.6 AUTRES ACTEURS FERROVIAIRES

Les autres acteurs ferroviaires français sont listés ci-dessous avec leurs coordonnées :

Acteurs	Adresse	Site internet
Autorité de régulation des transports (ART)	11 Place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon CS 30054 75675 Paris Cedex 14	www.autorite-transports.fr
Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	60 rue de la Vallée CS 11758 80017 Amiens Cedex 1	www.securite-ferroviaire.fr
Ministère chargé des transports Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)	Tour Sequoia 1, place Carpeaux 92055 Paris-La-Défense Cedex	www.ecologie.gouv.fr
SNCF Gares et Connexions	Guichet d'accès aux gares pour les entreprises ferroviaires (GGEF) 16 avenue d'Ivry 75013 Paris	www.garesetconnexions.sncf/fr

Document de comparaison automatique – document informatif

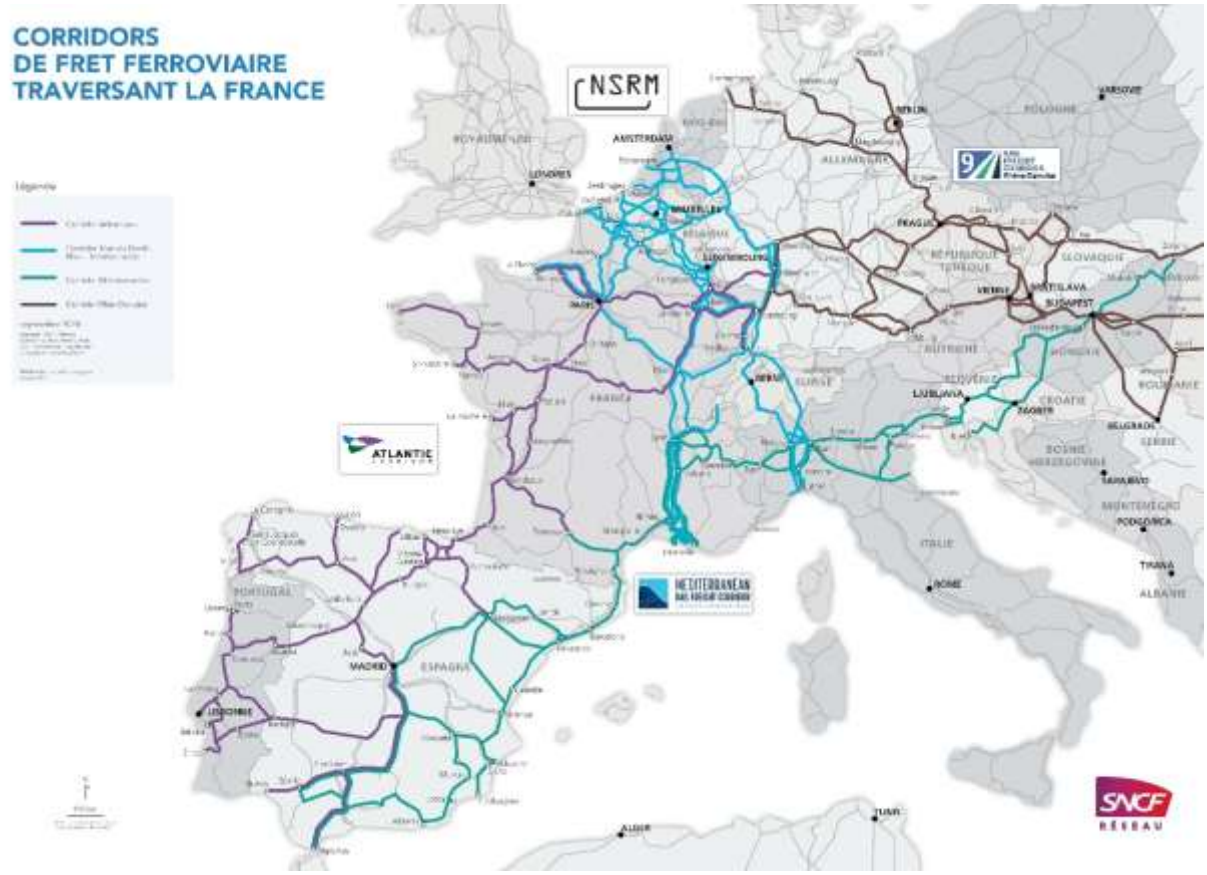
1.7 COOPÉRATION ENTRE GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE EUROPÉENS

1.7.1 CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRES

Le règlement européen n° 913/2010/CE du 22 septembre 2010 tel que modifié par le règlement (UE) 2024/1679 organise les corridors de fret ferroviaire européens et leurs règles de coordination internationale.

La France est concernée par la mise en place des corridors Mer du Nord Rhin Méditerranée (ex n° 2), Atlantique (ex n° 4), Méditerranée (ex n° 6) et Rhin-Danube (ex n°9) décrits dans le tableau ci-après et représentés sur la carte des corridors, consultable sur le site internet de SNCF Réseau.

Corridor	États membres
Corridor Mer du Nord Rhin - Méditerranée	NL, BE, LU, FR, CH, DE, IT, IE
Corridor Atlantique	PT, ES, FR, DE, IE
Corridor Méditerranée	ES, FR, IT, SI, HU, HR, UA
Corridor Rhin-Danube	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ, BG, HR, SK, RS, UA



- Gouvernance des corridors fret

Pour chaque corridor, les différentes instances de gouvernance des corridors fret sont les suivantes :

- un comité exécutif (Executive Board ExBo), constitué de représentants des États membres concernés, chargé notamment de définir les objectifs généraux du corridor ;
- un comité de gestion (Management Board MB), composé de représentants des gestionnaires d'infrastructure et organismes de répartition de la capacité, chargé notamment de prendre des mesures concernant l'organisation et la gestion du corridor.

Chacun des deux (2) comités prend ses décisions par consentement mutuel de ses membres.

Le comité de gestion crée un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret (Terminal Advisory Group TAG) : ce groupe consultatif émet un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux.

Le comité de gestion crée un autre groupe consultatif composé des entreprises ferroviaires (Railway Undertaking Advisory Group RAG) intéressées par l'utilisation du corridor de fret. Ce groupe consultatif émet un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences pour les EF.

- Conditions d'utilisation des corridors fret

Chaque comité de gestion établit, met à jour régulièrement et publie un document d'information du corridor contenant les informations relatives aux conditions d'utilisation de l'ensemble des infrastructures du corridor de fret, telles que :

- les informations sur les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire contenues dans les documents de référence des réseaux nationaux ;
- la liste et les caractéristiques des terminaux, notamment les informations relatives aux conditions et modalités d'accès aux terminaux ;
- les procédures élaborées pour la gestion de la capacité sur le corridor ;
- le plan de mise en œuvre du corridor.

Les documents d'information des corridors sont mis à disposition sur les sites internet des corridors.

- Guichets uniques des corridors fret (C-OSS)

Chaque comité de gestion a créé un guichet unique (ou C-OSS) chargé d'attribuer la capacité d'infrastructure des sillons des corridors fret afin que les candidats effectuent leurs demandes de sillons pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long d'un corridor de fret et obtiennent une réponse auprès d'un organe commun.

- Contacts utiles

Toute entreprise intéressée qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur les corridors fret doit s'adresser aux points de contact suivants :

Corridor	Nom du comité de gestion	Contact et site internet
Corridor Mer du Nord - Méditerranée	RFC North Sea - Med	Jean Quaeyhaegens C-OSS Capacity Manager jean.quaeyhaegens@infrabel.be www.rfc-northsea-med.eu
Corridor Atlantique	EEIG Atlantic Corridor	Félix Bartolome Alonso C-OSS Leader oss@atlantic-corridor.eu www.atlantic-corridor.eu
Corridor Méditerranée	EEIG for Mediterranean Corridor - Rail Freight Corridor 6	Jose Antonio Grau C-OSS Leader OSS@medrfc.eu www.medrfc.eu
Corridor Rhin - Danube	RFC Rhin - Danube	Bernd B Wetzel C-OSS Manager Bernd.B.Wetzel@deutschebahn.com www.rfc-rhine-danube.eu

- Recours concernant les corridors et compétence des régulateurs

Tout opérateur qui s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice lié à la répartition par le guichet unique des capacités de l'infrastructure sur le corridor fret peut déposer une plainte :

- Pour le Corridor Mer du Nord - Méditerranée, auprès de l'Institut Luxembourgeois de Régulation, 17 rue du Fossé, 2922 Luxembourg, Luxembourg (https://web.ilr.lu/FR/ILR) ;
- Pour le Corridor Atlantique, auprès de l'Autorité de Régulation des transports,11 Place des 5 Martyrs du Lycée Buffon - CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14 (www.autorite-transports.fr) ;
- Pour le Corridor Méditerranée, auprès de l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Via Nizza 230, I-10126 Torino, Italia (www.autorita-trasporti.it) ;
- Pour le Corridor Rhin - Danube auprès de la Bundesnetzagentur, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn (www.bundesnetzagentur.de)

Les modalités de coopération pour le traitement de ces litiges sont précisées dans les accords de coopération entre régulateurs et disponibles sur leurs sites internet.

1.7.2 RAILNETEUROPE, AUTRE COOPÉRATION INTERNATIONALE

1.7.2.1 RailNetEurope

SNCF Réseau est membre de RailNetEurope (RNE), association composée de gestionnaires d'infrastructure et d'organismes de répartition de la capacité. RNE facilite le commerce ferroviaire international en développant des processus commerciaux internationaux harmonisés sous la forme de modèles, de manuels et de lignes directrices, ainsi que d'outils informatiques.

De plus amples informations sont disponibles sur le site internet https://rne.eu/organisation/rne-approach-structure/.

1.7.2.2 One Europe - One Service

Un réseau de guichets uniques (OSS) représente les GI pour les besoins relatifs aux services ferroviaires internationaux. Ces guichets constituent le point de contact unique pour l'ensemble de l'itinéraire international d'un service ferroviaire, pour toutes les questions relatives à l'accès au réseau, aux demandes de sillons internationaux ainsi qu'à l'évaluation de la performance après la circulation d'un train. SNCF Réseau exploite également un OSS.

La liste des contacts OSS en Europe est disponible sur le site internet https://rne.eu/organisation/oss-c-oss/.

1.7.2.3 Outils de RNE

- Path Coordination System (PCS)

PCS est un système international de coordination des demandes de sillons pour les candidats, les gestionnaires d'infrastructure (GI), les organismes de répartition de capacité et les corridors de fret ferroviaire (RFC). Cette application optimise la coordination internationale des sillons en garantissant l'harmonisation des offres et demandes de sillons. De plus, PCS est le seul outil permettant de publier l'offre PaP et RC contraignante et de gérer les demandes de sillons internationales sur les corridors de fret.

L'accès à PCS est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE PCS : support.pcs@rne.eu.

De plus amples informations sont disponibles sur le site internet https://pcs.rne.eu/.

- Charging Information System (CIS)

CIS est une application qui fournit des informations sur la tarification de l'infrastructure ferroviaire européenne et qui permet d'estimer le prix de l'utilisation du sillon international. Elle intègre les différents systèmes nationaux de calcul de redevances pour évaluer le coût d'un sillon international.

L'accès à CIS est gratuit, sans souscription nécessaire.

De plus amples informations sont disponibles sur le site internet http://cis.rne.eu ou peuvent être demandées via le support RNE CIS : support.cis@rne.eu.

- Train Information System (TIS)

TIS est une application qui permet de suivre en temps réel les circulations de trains internationaux de fret ou de voyageurs. Les données pertinentes sont directement issues des systèmes d'information de SNCF Réseau et des autres GI. Elles sont regroupées, pour chaque circulation, de l'origine à la destination du train. Un train peut ainsi faire l'objet d'un suivi transfrontalier de bout en bout.

Les EF et les exploitants de terminaux peuvent accéder à TIS et rejoindre le conseil consultatif de TIS. Chaque membre de ce conseil accorde à tous les autres membres le plein accès aux données TIS dès lors qu'ils sont concernés par une même circulation de train. À défaut, des accords mutuels doivent être signés entre EF, ou entre EF et exploitants de terminaux.

L'accès à TIS est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE TIS : support.tis@rne.eu.

De plus amples informations sont disponibles sur le site internet https://tis.rne.eu/.

Document de comparaison automatique – document informatif

CHAPITRE 2. INFRASTRUCTURE

2.1 INTRODUCTION

Ce chapitre décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du réseau ferré national, constitué de l'ensemble des lignes ferroviaires (propriété de l'État) dont la gestion a été confiée à SNCF Réseau par la loi. Il a pour objet d'aider les candidats dans la planification de leurs services.

L'accès aux installations de service qui sont accessibles depuis ce réseau fait l'objet du point 7.3.

Conformément à la STI OPE, la source première d'information sur les caractéristiques du réseau est le registre d'infrastructure (RINF), accessible sur le site internet de l'ERA.

Les caractéristiques détaillées du réseau sont aussi consultables dans la documentation d'exploitation (point 3.4.7) et via des services de système d'information (SI), accessibles après signature d'un contrat avec SNCF Réseau (annexe 3.4).

- la base de « données de l'infrastructure » permet une consultation linéaire des données ;
- les systèmes d'informations géographiques permettent de visualiser ces données sur des cartes interactives.

Les cartes citées dans ce chapitre et accessibles sur le site internet de SNCF Réseau ont une valeur indicative et donnent une représentation schématique et à date de leur production des caractéristiques et équipements des lignes du RFN.

Les cartes spécifiques avec la localisation des cours marchandises, des chantiers de transport combiné et des stations-service sont accessibles via le site internet de la PSEF.

Les caractéristiques détaillées et la disponibilité de l'infrastructure peuvent évoluer en fonction de l'utilisation de l'infrastructure et des travaux d'entretien, de renouvellement et de développements opérés.

Avant d'envisager une circulation sur une ligne et pour connaître les éventuelles évolutions de l'infrastructure, il est nécessaire de consulter la documentation d'exploitation de la ligne et de se référer aux données de l'infrastructure, notamment pour l'admission du matériel roulant (point 3.4.1).

2.2 ÉTENDUE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

2.2.1 LIMITES

L'infrastructure du réseau ferré national comprend :

- Les lignes ou sections de ligne de chemin de fer de ce réseau, dont la consistance est définie par le décret n° 2002-1359, qui permettent la circulation des trains entre les différents lieux géographiques où sont situés les équipements inclus dans le réseau ferré national décrits au chapitre 3 ou reliés à ce réseau. Les lignes et sections de ligne sont, dans la suite du DRR, désignées sous le terme générique de "lignes".

- L'infrastructure de SNCF Réseau comprend également des installations de service accessibles aux candidats permettant notamment d'assurer les services définis au Chapitre 7 - Installations de service, tels que :

- Les gares de voyageurs (point 7.2.1) ;
- Les terminaux de marchandises (point 7.2.2) ;
- Les autres équipements.
- Une partie des lignes du réseau ferré national est restreinte à certains services (point 3.4.7).

La carte du réseau ferré national, consultable sur le site internet de SNCF Réseau, représente l'ensemble des lignes avec leurs principales caractéristiques (type de trafic, électrifiée ou non, nombre de voies, n° de ligne…). Les données les plus à jour sont disponibles dans les systèmes d'informations géographiques proposés par SNCF Réseau (annexe 5.3).

Certaines lignes ne sont pas ouvertes à la circulation commerciale et sont « non exploitées ». SNCF Réseau peut décider notamment de ne pas mettre à disposition des candidats des lignes peu utilisées et dans un état dégradé nécessitant un renouvellement coûteux non justifié par rapport à leur faible utilisation.

La liste des sections élémentaires (SEL), seule faisant foi, figure en annexe 5.5. Elle indique les sections du réseau ouvertes à l'exploitation commerciale et sert de base à la tarification et à la facturation.

2.2.2 RÉSEAUX FERROVIAIRES CONNECTÉS

Le réseau ferré national donne accès :

- Aux réseaux ferroviaires des pays voisins de la France et aux infrastructures concédées en limite du réseau ferré national (le lien ferroviaire fixe sous la Manche, la section internationale de Perpignan à Figueras de la ligne à grande vitesse entre la France et l'Espagne)

La liste des sections-frontières donnant accès aux réseaux ferroviaires étrangers et concédés est reprise en annexe 2.1. Les conditions d'exploitation de ces sections sont définies par des consignes locales d'exploitation (point 3.4.7).

- Aux voies ferrées portuaires

Les coordonnées des grands ports maritimes français sont mentionnées au point 1.6.4.

Les principes d'accès et d'attribution des capacités entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires sont définis dans le présent document et sur les sites internet de chaque port concerné. L'accès aux ports autres que les grands ports maritimes est également possible dans les conditions déterminées avec ces ports. SNCF Réseau (point 1.6.1) se tient à disposition pour toute demande d'information à ce sujet.

- Aux installations embranchées

La localisation des installations terminales embranchées (ITE), ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire relié directement par aiguilles aux voies du réseau ferré national, en ce qui concerne les embranchements avec les chargeurs fret et les collectivités locales, est reprise sur la page https://www.sncf-reseau.com/fr/cartes/carte-installations-terminales-embranchees.

SNCF Réseau ne permet le raccordement d'un site au réseau ferré national que dans les conditions prévues par un contrat de raccordement conclu entre SNCF Réseau et l'embranché. Toute information concernant les possibilités de raccordement peut être obtenue auprès de SNCF Réseau (point 1.6.1).

Un embranché peut avoir accès à certaines parties des voies de service et voies principales accessibles depuis son embranchement sous certaines conditions techniques et financières qui sont régies dans une

Document de comparaison automatique – document informatif

convention d'utilisation des voies de service en question (point 7.4.2.4). C'est une facilité accordée par SNCF Réseau. Ce cas ne s'applique pas aux embranchés œuvrant en sous-traitance d'une entreprise ferroviaire qui agissent alors vis-à-vis de SNCF Réseau comme sous-traitants d'une entreprise ferroviaire dans le cadre du contrat d'utilisation de l'infrastructure de celle-ci.

La seconde partie des installations embranchées, y compris les voies de service situées en dehors du domaine de propriété de SNCF Réseau, et raccordées au réseau ferré national, est gérée à l'initiative de son titulaire et sous sa responsabilité. Il lui incombe de prendre toute disposition opérationnelle utile pour en permettre l'accès ou la sortie dans la durée convenue pour le départ et la réception de ses trains, mouvements de manœuvre guidée ou non guidée.

Lorsque ces installations sont mises à disposition d'un autre demandeur par leur titulaire, en particulier en application du principe juridique des facilités essentielles, il incombe au demandeur qui souhaite y accéder de fournir à SNCF Réseau les heures, dates et conditions de manœuvre d'aiguillages auxquelles cette facilité lui est accordée par le titulaire.

2.2.3 MODALITES DE RACCORDEMENT AU RFN

2.2.3.1 Définition du périmètre du raccordement au RFN

Les Installations de Service (IS) et les installations terminales embranchées (ITE) à créer sont à concevoir, maintenir et exploiter en distinguant deux périmètres de propriété et de responsabilité.

La première partie, le raccordement, englobe les infrastructures ferroviaires strictement nécessaires au branchement de l'Installation sur le RFN : voie(s), linéaire de voie jusqu'aux signaux de protection du RFN (et a minima jusqu'au garage franc), aiguille(s) et leurs systèmes de commande, installations électriques de traction, alimentation électrique des caténaires du site du tiers en général (alimentation de secours chez le demandeur tiers), installations de signalisation et de sécurité (dont impasses de sécurité), équipements télécom associés. La configuration du site existant peut nécessiter des dispositions spécifiques.

Cette première partie est située dans les emprises foncières du domaine public ferroviaire (domaine de SNCF Réseau) et fait partie du RFN. Elle existe soit dès l'origine du projet sans besoin d'extension de ces emprises, soit à l'issue du projet d'aménagement, qui devra intégrer l'extension du domaine public ferroviaire en conséquence.

La seconde partie constitue la partie de l'installation ferroviaire propriété du demandeur tiers et à usage du tiers, avec les installations logistiques correspondantes (voies de service/remisage, ateliers de maintenance de matériel roulant, installations industrielles autres de toutes natures telles que système de manutention, de transport, de ravitaillement, de chargement, de pesage, ...).

S'il s'agit d'installations de service, le demandeur tiers est tenu de se conformer à la législation et aux règlements en vigueur en ce qui concerne l'accès de ses installations aux Entreprises Ferroviaires qui en feraient la demande.

L'exploitation et la maintenance des installations de seconde partie du demandeur tiers propriétaire sont réalisées, conformément à la réglementation en vigueur, sous sa responsabilité, par lui-même ou l'entité avec laquelle il a le cas échéant passé contrat pour tout ou partie de ces prestations, en conformité avec les consignes d'interfaces applicables entre la première et la seconde partie de l'installation. Les règles et référentiels applicables pour la première partie de l'installation seront ceux du RFN.

Les travaux de raccordement physiques au RFN d'une installation ferroviaire privative peuvent, par ailleurs, occasionner des travaux de modifications sur le réseau ferré national, ou l'extension du réseau

Document de comparaison automatique – document informatif

exploité pour des raisons techniques ou de sécurité, portant notamment sur les sous-systèmes et équipements de l'infrastructure ferroviaire suivants :

- Le Génie Civil, les ouvrages d'Art, ouvrages en terre et réseaux hydrauliques,
- Les voies et structures d'assise jusqu'aux signaux de protection du RFN (au minimum jusqu'au garage franc),
- Les appareils de voies et leurs systèmes de commande,
- Les installations fixes de traction électrique (IFTE), y compris les dispositions spécifiques sur les installations de première partie pour l'alimentation électrique des caténaires du site du demandeur tiers, le cas échéant.
- Les installations de signalisation et de sécurité (dont les impasses de sécurité),
- Les équipements télécom associés.

Le projet de construction d'une installation ferroviaire peut aussi impacter les installations d'un autre maitre d'ouvrage (MOA) que SNCF Réseau, soit directement (impacts hors besoins ferroviaires), soit indirectement (impacts issus des besoins ferroviaires associés). Dans le premier cas, le demandeur devra transmettre à SNCF Réseau les éléments permettant d'évaluer les répercussions éventuelles des aménagements à venir de cet autre MOA sur les installations ferroviaires.

L'étendue exacte de ces travaux fait l'objet d'une analyse précise selon les conditions décrites plus bas.

2.2.3.2 Principes de répartition des coûts et modalités de financement des raccordements

- Installations Terminales Embranchées

Les Installations Terminales Embranchées sont à l'usage exclusif d'opérateurs privés (ex : coopérative agricole, ~~carriers). À~~carriérs). A ce titre, une ITE est, en principe, utile à la seule desserte d'un embranché privé pour les besoins uniques de son activité, au seul bénéfice de son ou ses propriétaires qui n'ont aucune obligation de mettre à disposition l'infrastructure à des tiers. Pour cette raison, SNCF Réseau ne participe pas aux frais de création, d'entretien, d'exploitation et de régénération de ce type de raccordement. Il fait systématiquement l'objet de conventions de financement entre le propriétaire de l'embranchement et SNCF Réseau

- Installation de services

a. Création d'un nouveau raccordement

Les coûts des études et des travaux de création d'un nouveau raccordement sont intégralement supportés par le demandeur tiers. Ces coûts portent, en général, sur les infrastructures suivantes : génie civil, voie, signalisation, télécommunication, énergie, traction électrique. Pour chacune de ces catégories, les coûts concernés feront l'objet d'une évaluation individualisée communiquée au demandeur dans le cadre de l'instruction de sa demande et des études réalisées.

Si la création de la nouvelle installation de services conduit à ce que soient réalisés, indirectement, des investissements de renouvellement sur le RFN qui sont à la charge de SNCF Réseau au titre des prestations minimales, SNCF Réseau prendra part au financement de ce type de travaux, selon les conditions suivantes :

- Seuls seront concernés les coûts qui sont rattachables aux investissements de renouvellement que le gestionnaire d'infrastructure est tenu de réaliser au titre de ses propres obligations de renouvellement de l'infrastructure, sur la base d'une part de ses calendriers de maintenance de l'infrastructure tels qu'ils résultent notamment de ses référentiels et d'autre part de l'état réel des infrastructures concernées. Dans le cas où aucun élément du devis n'est rattachable à ces investissements de renouvellement, la contribution de SNCF Réseau sera nulle. Tel sera en particulier le cas si la section de ligne concernée par les travaux a déjà fait l'objet de travaux de renouvellement au cours des 5 années précédant le lancement du projet ;

- La contribution de SNCF Réseau fera l'objet d'une actualisation (au taux normatif de SNCF Réseau) pour tenir compte de l'avancement dans le temps des investissements concernés par rapport à la date à laquelle SNCF Réseau devrait réaliser lesdits investissements éludés pour respecter ses obligations en matière de régénération du RFN. Ce taux d'actualisation normatif intègre le coût de la ressource et une prime de risque et sera conforme au taux pris en compte par SNCF Réseau dans le cadre de l'ensemble de ses projets ;

Afin d'apprécier la répartition des contributions financières du demandeur et de SNCF Réseau, le demandeur peut solliciter la transmission des éléments pertinents des référentiels concernés pour apprécier les calendriers de maintenance. SNCF Réseau appréciera la possibilité de donner une suite favorable à cette demande en tenant compte de la protection de ses secrets d'affaires.

Si un investissement relève d'un investissement de modernisation, SNCF Réseau analysera sa participation financière au cas par cas dans le respect des dispositions de l'article L.2111-10-1 du code des transports en cohérence avec ses objectifs en matière d'augmentation de l'utilisation du réseau et d'ouverture à la concurrence. Elle tiendra notamment compte de la pertinence du projet pour le développement du trafic ferroviaire, en regard de son évolution prévisionnelle sur l'axe considéré, du besoin de nouvelles installations de services pour y faire face et de la maturité du projet du demandeur (notamment, de la question de savoir si un exploitant a déjà été désigné pour l'IS envisagée).

En tout état de cause, dès lors que l'exploitant de l'installation de services percevra des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure en question, la participation de SNCF Réseau n'excédera pas 5% du montant total du gain prévisionnel des redevances de majoration sur un HDS résultant des nouvelles circulations associées à la création de la nouvelle installation de service (en vision cible). Ainsi, en cas de création d'un SMR sans développement d'offre, aucune participation de SNCF Réseau ne sera apportée.

Par ailleurs, SNCF Réseau étant contrainte dans sa politique d'investissement au titre de l'article L.2111-10-1 du code des transports, SNCF Réseau doit prioriser ses choix quant à sa participation au financement des raccordements des installations de services, notamment en donnant la priorité au raccordement des ateliers de maintenance pour les matériels roulants qui contribuent au développement du marché de la grande vitesse.

b. Maintenance courante, exploitation et régénération d'un raccordement existant d'une installation de services

- Pour les éléments du raccordement rattachés au réseau ferré national

SNCF Réseau assure techniquement et sous sa responsabilité la maintenance, l'exploitation et la régénération des éléments du raccordement rattachés au RFN tels qu'ils ont été décrits précédemment dans la définition du périmètre de raccordement.

SNCF Réseau prend en charge financièrement les seules opérations relatives à la voie principale~~,~~ si le raccordement est situé sur voie principale (opérations de même nature que celles exécutées par SNCF Réseau avant l'insertion du raccordement).

Pour les sous-systèmes du raccordement, dès lors que leur usage est limité au seul accès à l'installation de service, les frais de maintenance, d'exploitation et de régénération sont à la charge du demandeur tiers ou, le cas échéant, à la charge de l'exploitant de l'installation et font l'objet d'une convention de financement entre l'exploitant et SNCF Réseau.

NOTA : SNCF Réseau demeure par ailleurs seule décisionnaire du calendrier de réalisation de ces travaux.

- Pour les autres éléments du raccordement **(partie privative de l'installation)**

La maintenance, l'exploitation et la régénération des installations de seconde partie sont financées par le propriétaire de l'installation de service ou, le cas échéant, son exploitant.

2.2.3.3 Modalités de réalisation des études et des travaux de raccordement

- Expression de besoin – **Proposition d'étude**

La demande de raccordement doit être envoyée à la Division Grands Comptes Voyageurs de la Direction Commerciale, à la Direction Générale Clients et Exploitation.
Elle doit être accompagnée de tous les éléments permettant de débuter l'examen du besoin de service, et *a minima* des documents suivants :

- Présentation du projet, avec ses hypothèses et contraintes,
- Justification du choix géographique de l'installation ferroviaire,
- Schéma de la zone de raccordement souhaitée,
- Schéma de l'installation ferroviaire souhaitée
- Nombre d'entrées/sorties,
- Conditions d'exploitation souhaitées,
- Thèmes de manœuvres envisagés,
- Caractéristiques du matériel roulant, notamment : équipements de signalisation, puissance électrique, charge à l'essieu, accélération/freinage, conformité à la réglementation, longueur, tonnage, type de matières transportées (matières dangereuses ou non), etc.

Une ou plusieurs réunions de cadrage du besoin seront ensuite organisées entre le demandeur et les services techniques de SNCF Réseau afin de préciser les besoins du projet et ses hypothèses et contraintes structurantes.

- Inscription du processus dans le management de projet global de SNCF Réseau



Le processus décrit s'inscrit dans le cadre du management des projets ferroviaires (cf. frise macro-planning ci-dessus) au sein de la phase « Organiser et engager le projet », qui comprend :

- Une étude de faisabilité qui permet de partager avec le demandeur ses besoins et de lui apporter les éléments de compréhension nécessaires sur les configurations possibles du raccordement, ses

Document de comparaison automatique – document informatif

incidences, les hypothèses structurantes de dimensionnement et les premiers ordres de grandeurs de coûts et de délais associés.

- Une étude préliminaire qui intègre les premières études techniques et permet de donner le cadre de la conception du projet (programme, coûts, délai).
- L'étude préliminaire, si le projet se poursuit, a vocation à être complétée par des études ultérieures (AVP, PRO puis REA) qui permettent de traduire progressivement la solution de référence issue de l'étude préliminaire en dossiers techniques directement exploitables pour la réalisation des travaux.

Le montant de chacune de ces études fait l'objet d'un devis.

c. Étude de faisabilité

Une étude de faisabilité sera proposée au demandeur pour évaluer l'insertion de son projet et ses impacts sur les installations du RFN, moyennant communication de la liste des données d'entrée nécessaires à l'étude. SNCF Réseau pourra parallèlement organiser des réunions complémentaires, en particulier sur site, pour préciser le contenu de sa proposition.
L'étude portera uniquement sur le périmètre impacté du RFN et la partie du raccordement qui sera intégrée au RFN à l'issue des travaux (première partie de l'installation ferroviaire). L'étude de la deuxième partie de l'installation ferroviaire restera du ressort du demandeur et à organiser par lui, en étroite collaboration avec SNCF Réseau pour ce qui concerne les interfaces avec le RFN.

Cette proposition d'étude de faisabilité est valable 3 mois. La consistance de l'étude de faisabilité et les clauses contractuelles associées (dont les coûts issus de la proposition de SNCF Réseau), feront l'objet d'une convention de financement, à cosigner par le demandeur et SNCF Réseau avant le démarrage de l'étude.

La faisabilité d'un projet de raccordement ne repose pas sur des critères d'acceptation ou de refus prédéfinis. Les dispositions suivantes doivent néanmoins être évitées dans la mesure où elles sont susceptibles de remettre en cause la faisabilité du projet du fait de leur impact en conception et/ou en phase d'exploitation/maintenance :

- Raccordement direct sur les installations d'une LGV,
- Raccordement entrainant des cisaillements

Les études de faisabilité concernent les raccordements techniques et physiques de première partie d'installation ferroviaire, sans préjuger à ce stade des faisabilités d'un point de vue gestion des interfaces en phase d'exploitation/maintenance, commercial, financier, qui devront faire l'objet d'études et d'échanges complémentaires ultérieurs entre le demandeur et SNCF Réseau.

Le délai de l'étude est fonction de son étendue, de sa complexité, des besoins d'acquisition des données, de la spécificité des sujets à traiter (susceptibles de mobiliser des ressources rares), d'autres projets ferroviaires éventuellement en interfaces, de la bonne communication par le demandeur des données d'entrée nécessaires suivant les jalons partagés dans la convention de financement, et de la disponibilité des ressources internes de SNCF Réseau pour produire cette étude.

À titre indicatif, le délai de réalisation d'une étude de faisabilité est généralement compris entre 5 et 12 mois.

Les missions complémentaires suivantes pourront éventuellement être envisagées pour compléter les éléments de décisions du demandeur :

- Accompagnement du bureau d'étude du demandeur (visites de site organisées par SNCF Réseau, recueil de données d'entrée, etc.),
- Etudes de dimensionnement caténaire,
- ~~Études~~Etudes d'exploitation (en gare).

Elles seront le cas échéant incorporées à la convention de financement.

L'étude de faisabilité ne comprendra pas :

- D'études techniques ou de réalisation de plans,
- De sondages ou d'investigations,
- D'études de phasage de l'opération,
- D'état des lieux du foncier hors domaine ferroviaire,
- D'état des lieux exploitation (Graphique d'Occupation des Voies, impact sillons, etc.)
- De diagnostic sur les procédures administratives et/ou environnementales.

Ces prestations seront à réaliser dans la phase d'études préliminaires, ou dans les phases suivantes du projet.

Au terme de l'étude de faisabilité, une note descriptive de l'installation est remise au demandeur.
Cette note comprend notamment :

- les caractéristiques techniques de la première partie du raccordement (infrastructure, signalisation, caténaire, etc.) ;
- les conditions et recommandations pour la conception de la seconde partie ;
- les modalités de desserte ferroviaire envisagées ;
- la procédure pour la poursuite du projet (phases ultérieures, jalons décisionnels, documents nécessaires) ;
- un schéma du projet limité à la première partie ;
- une estimation du projet à dire d'expert ;
- un planning indicatif

d. Étude préliminaire et ultérieures

Une fois ces premiers éléments rendus, après acceptation de la part du demandeur, le processus de management de projet décrit dans la frise ci-dessus peut être engagé selon les étapes suivantes :

- ~~L'Étude~~L'Etude préliminaire, qui permet de consolider le programme technique et fonctionnel et les coûts et délais du projet, a pour objet de confirmer la solution de principe retenue, de préciser le programme fonctionnel du raccordement et de stabiliser les ordres de grandeur en coûts et délais. Elle approfondit notamment l'analyse des contraintes d'insertion sur le RFN (infrastructure,

exploitation, signalisation, énergie, environnement, foncier) et intègre les données d'entrée consolidées par le demandeur pour la seconde partie de raccordement.

- L'étude préliminaire fait l'objet d'un devis présenté au demandeur. Dans un souci de transparence, le demandeur peut solliciter auprès de SNCF Réseau la communication d'une moyenne de prix des études préliminaires établies dans le cadre de projets de raccordement, afin qu'il puisse s'assurer que le montant proposé s'inscrit dans les ordres de grandeurs pertinents. En cas d'écart significatif, des éléments d'explication pourront être transmis.

- Chaque étude fait l'objet d'une convention de financement, à cosigner par le demandeur et SNCF Réseau avant le démarrage de ladite étude, intégrée le cas échéant dans un protocole plus global encadré par le contrat de raccordement au RFN.

- Les études ultérieures (AVP, PRO puis REA) ont vocation à traduire progressivement la solution de référence issue de l'étude préliminaire en dossiers techniques directement exploitables pour la réalisation des travaux. À titre indicatif :

- en AVP, les principes de conception sont figés, les plans d'ensemble sont produits et les estimations de coûts et de délais sont consolidées ;
- en PRO, les allotissements de travaux sont réalisés et les documents nécessaires à la consultation des entreprises de travaux sont établis ;
- en REA, les études portent sur les adaptations de détail liées à la réalisation, les mises à jour de plans et la préparation de la mise en service.

Chaque phase donne lieu à la production de livrables formalisés (notes techniques, plans, schémas de principe, dossiers d'interface, mises à jour de planning et de coûts) permettant au demandeur de valider les jalons du projet.

- ~~Élaboration~~Elaboration en parallèle du contrat de raccordement au RFN.

Chaque démarrage de phase ne pourra être engagé qu'avec l'accord des parties, c'est-à-dire une Convention de Financement signée.

Pour la première partie de l'installation et les travaux connexes réalisés sur le RFN, les délais prévisionnels, depuis les études préliminaires jusqu'à la mise en service, sont généralement de l'ordre de 7 à 10 ans (voire 6 ans dans les cas très simples et les environnements très favorables).

Ces délais supposent un engagement en continu du demandeur (fin de phase / début de nouvelle phase), une convention de financement signée de chaque phase d'études et de travaux avant engagement de chaque phase, la disponibilité des ressources internes d'études, de travaux et d'essais de SNCF Réseau (en particulier en cas de besoin de ressources rares), ainsi qu'une programmation suffisamment anticipée des acquisitions foncières, des acquisitions de données et des interceptions temporaires de circulations.

2.3 DESCRIPTION DU RÉSEAU

Ce point résume les caractéristiques essentielles du réseau. Leur répartition géographique est représentée de façon indicative et schématique dans les cartes publiées, consultables sur le site internet de SNCF Réseau.

Conformément à la STI OPE, la source première d'information sur les caractéristiques du réseau est le registre d'infrastructure (RINF), accessible sur le site internet de l'ERA.

Document de comparaison automatique – document informatif

Pour connaître les caractéristiques détaillées de chaque ligne, il est également possible de consulter la documentation d'exploitation, notamment les consignes locales d'exploitation (point 3.4.7), la carte des lignes dégagées au gabarit GB, consultable via le lien https://dgo.reseau.sncf.fr/carto-gabarits/ et la carte « Lignes à une seule voie », consultable sur le site internet de SNCF Réseau.

2.3.1 TYPOLOGIE DES LIGNES

Les lignes comportent soit une voie principale (ligne dite à voie unique ou à une voie banalisée), soit deux (2) voies principales ou plus (ligne dite à double voie ou à voies banalisées). Cette typologie est disponible sur le site internet de SNCF Réseau.

Les lignes peuvent également donner accès à des voies de service, des terminaux de marchandises ou d'autres équipements (Chapitre 7 - Installations de service).

2.3.2 ÉCARTEMENT DES VOIES

Toutes les voies principales du réseau ferré national sont à l'écartement standard UIC de 1,435 mètres, à l'exception des lignes caractérisées par une voie métrique dite aussi « voie étroite » (lignes n° 600000 entre Salbris et Valençay, n° 669000 entre Villefranche-Vernet-les-bains/Latour-de-Carol-Enveitg, n° 896000 entre St-Gervais-les-Bains-Le Fayet/Le Chatelard-Frontière).

2.3.3 GARES

La liste des gares figure dans le document de référence des gares (DRG), disponible sur le site internet de Gares et Connexions. Les propriétés de ces gares y sont décrites.

2.3.4 GABARIT DES VOIES

Les trains des entreprises ferroviaires doivent respecter le gabarit le plus restrictif de l'ensemble des lignes empruntées par le train, selon la limite d'encombrement définie comme :

- Le gabarit à respecter qui est déclaré dégagé, selon les itinéraires, vis-à-vis des différentes installations implantées le long des voies (ouvrages d'art, abris de quais, signaux, etc.) ;
- La frontière à ne pas engager par la limite d'encombrement des véhicules stationnant ou circulant sur les voies contiguës.
- Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus sur une portion de son itinéraire et tant qu'il s'inscrit dans le « contour N », son acheminement constitue un « transport exceptionnel » qui ne peut être admis sur le réseau ferré national que dans les conditions définies au point 4.7 sur les lignes du réseau utilisables à cet effet, représentées de façon indicative par la carte « Lignes ouvertes aux études de transports exceptionnels » consultable sur le site internet de SNCF Réseau, à l'exception du transport combiné s'il respecte les exigences de l'item Contrôle spécifique pour le transport combiné de l'appendice D1 de la STI OPE. Il existe en outre des transports exceptionnels particuliers dont le gabarit dépasse le « contour N ».
- Les transports exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE) qui doivent faire l'objet d'une analyse au cas par cas (celle-ci étant facturée) (Chapitre 7 - Installations de service) ;
- Les transports à l'enveloppe M et à la charge maximale admissible D4.

Chaque gabarit est défini à partir d'un contour de référence cinématique qui lui est propre et après application de ses règles associées, conformément aux prescriptions de la série de normes EN15273.

L'union internationale des chemins de fer distingue les gabarits selon une classification tenant compte de leur hiérarchie (du plus restrictif au moins restrictif) qui est reprise dans les tableaux suivants.

D'une manière générale, le gabarit de référence du réseau ferré national est le gabarit GA.

- Pour le trafic Fret :

Gabarit	Fiche IRS	Caractéristique
G1	505-4	Minimum garanti sur les lignes à écartement standard UIC
GA	506	Gabarit de référence du réseau ferré national
GB	506	Présent sur plusieurs grands itinéraires du réseau ferré national
GB1	506	Services de transports d'Unités de Transport Intermodal (UTI)

Pour le trafic combiné de fret, le gabarit de l'ensemble wagon/unité de transport intermodal s'obtient par lecture du marquage fournissant, par un système de codes, le résultat de la combinaison des dimensions de ces ensembles permettant ainsi de connaître le gabarit nécessaire pour l'exécution du transport.

Les circulations au GB, bien que dépassant le gabarit GA, ne sont pas considérées comme transports exceptionnels (point 3.4.3), sous réserve du respect de la carte des lignes apte au gabarit GB consultable via le lien suivant : https://dgo.reseau.sncf.fr/carto-gabarits/

- Pour le trafic Voyageur :

Gabarit	Fiche IRS	Caractéristique
G1	505-4	Minimum garanti sur les lignes à écartement standard UIC
FR3.3	-	Circulation de matériel voyageurs à 2 niveaux de certains types
G2	505-1	Certains trafics transfrontaliers (Allemagne, Suisse, Luxembourg)
GC	506	Lignes à grande vitesse

Les cartes 1A (fret) (gabarit limite des obstacles fret) et 1B (voyageurs) (gabarit limite des obstacles hauts voyageurs), consultables sur le site internet de SNCF Réseau, représentent de façon indicative le gabarit maximal dégagé par tronçons de lignes du réseau ferré national, par type d'activité.

2.3.5 LIMITES DE CHARGE

- Masse maximale admise par essieu

La classification de l'Union internationale des chemins de fer distingue la masse maximale admise par essieu et par mètre courant.

Les lignes à écartement normal du réseau ferré national autorisent :

- une masse maximale admise par essieu de 22,5 tonnes (catégorie D4) ou 20 tonnes (catégorie C4) ;
- une masse maximale admise par mètre courant de 8 tonnes/mètre.

La carte « Charges admissibles pour le transport de fret » consultable sur le site internet de SNCF Réseau, indique le classement des voies principales des lignes du réseau ferré national.

Les voies de service sont normalement classées en catégorie C4, sauf mention particulière portée dans les documents d'exploitation remis par SNCF Réseau aux entreprises ferroviaires.

Lorsque les limites de charge sont dépassées sur une section de ligne, tout acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré national que dans les conditions définies au point 3.4.3.

Les contrôles de la compatibilité statique des véhicules doivent être effectués conformément à la norme EN 15528 : 2021 « Applications ferroviaires - Catégories de ligne pour la gestion des interfaces entre limites de charges des véhicules et de l'infrastructure ».

- Masse admissible pour les matériels moteurs

L'admission sur une ligne du réseau ferré national d'un matériel moteur est aussi fonction de l'armement, du type de rail et éventuellement du rayon de courbure de la ligne considérée.

Les lignes sont classées de 1 à 5 (groupes Demaux) :

- les lignes classées de 1 à 3 font l'objet de restrictions de circulation (tonnage et vitesse limite), notamment pour les lignes de rayon faible ;
- les lignes classées 4 à 5 sont accessibles sans restriction aux matériels moteurs respectant l'arrêté du 9 décembre 2021 précité, sous réserve que le matériel présente des caractéristiques compatibles avec les sections sur lesquelles la circulation est envisagée.

Le classement des lignes du réseau ferré national selon cet indice ainsi que les lignes équipées de rail à double champignon qui font l'objet de restrictions complémentaires est disponible dans la base de données « données d'infrastructures », consultable via l'Espace clients.

SNCF Réseau fournit aux entreprises ferroviaires, via le RINF ou les moyens alternatifs prévus par la réglementation européenne, l'ensemble des informations nécessaires pour définir les conditions de circulation sur les lignes empruntées.

2.3.6 DÉCLIVITÉS DES LIGNES

La documentation d'exploitation (point 3.4.7) indique les déclivités caractéristiques des voies principales du réseau ferré national. Les schémas de signalisation indiquent les déclivités réelles et les courbes de ces voies. La documentation d'exploitation indique aussi les déclivités des voies de service.

2.3.7 VITESSES DES LIGNES

La documentation d'exploitation (point 3.4.7) indique pour chaque ligne la vitesse-limite applicable pour chacune des catégories de trains admis à circuler sur cette ligne. La carte « Vitesse maximale nominale » consultable sur le site internet de SNCF Réseau, indique de façon schématique la vitesse maximale nominale autorisée par section de ligne. Des limitations temporaires ou permanentes de vitesse peuvent être appliquées sur les lignes. Les candidats en sont informés via le SI ARCTIC.

2.3.8 LONGUEUR DES TRAINS

Les règles de longueur ainsi que de composition et charge des convois doivent être compatibles avec l'itinéraire et le sillon alloué pour chaque catégorie de circulation. Conformément aux dispositions du 2) de l'article 4.2.6.6.2 du règlement 2019/773 (STI OPE), SNCF Réseau fournit aux EF la documentation précisant les règles de composition et de freinage des convois.

La longueur maximale des convois fret est généralement de 750 mètres, locomotives comprises, à l'exception de ceux qui dépassent la vitesse de 140 km/h ou qui circulent sur les lignes pour lesquelles la documentation d'exploitation prévoit une longueur différente.

Les compositions dépassant la longueur de 750 m sont autorisées seulement sur les parcours désignés aux renseignements techniques (RT) et peuvent faire l'objet de dispositions particulières.

Les trains MA 100, ME 100 et ME 120 peuvent atteindre la longueur de 850 m sur les parcours désignés aux RT (carte « Lignes autorisées aux trains longs de 850m » consultable sur le site internet de SNCF Réseau), sous réserve du respect des « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains » permettant de garantir le niveau de sécurité (par exemple, par l'application de la recommandation de l'EPSF RC A-B 7a n°1 disponible sur son site, notamment celles précisées aux articles 3203.3 et 3203.4 pour les trains ME 120 et ME 100 et 4202 pour les MA 100).

2.3.9 COURANT DE TRACTION

Sauf exceptions locales en partie liées à des sections transfrontalières, les lignes électrifiées du réseau ferré national le sont principalement en courant continu 1 500 volts ou en courant alternatif 25 000 volts 50 Hz. La répartition des types de courant est représentée de façon indicative dans la carte « Lignes électrifiées » consultable sur le site internet de SNCF Réseau.

Sur certaines lignes électrifiées en caténaire 1 500 volts de type Midi situées dans le sud-ouest du réseau, la caténaire entraîne des restrictions de circulation en fonction de l'archet du pantographe (largeur de 1,96 mètres au lieu de 1,6 mètres).

2.3.10 SYSTÈME DE SIGNALISATION

La documentation d'exploitation indique le type de système d'exploitation et de sécurité pour chacune des lignes du réseau ferré national.

- **Mode d'espacement des trains**

Les différents types de mode d'espacement des trains sur le réseau ferré national sont :

- Le bloc automatique (lumineux ou à permissivité restreinte) ou bloc manuel : ces systèmes permettent d'assurer l'espacement entre les trains en sectionnant la ligne par canton. L'entrée du canton est gérée de manière automatique (utilisation de circuits de voie ou de compteurs d'essieux pour identifier l'occupation et la libération du canton) ou manuelle (avec intervention humaine).
- La signalisation en cabine de type TVM (transmission voie-machine) sur les lignes à grande vitesse : afin de s'affranchir de la signalisation latérale, les lignes à grande vitesse sont équipées de TVM (300 ou 430) où les informations de signalisation sont directement retransmises en cabine.

- **L'ETCS (European Train Control System, Système européen de contrôle des trains)** est un système de commande et de contrôle des trains avec signalisation de cabine, l'ETCS se déploie en Europe et en France avec un objectif d'interopérabilité entre les différents réseaux permettant un passage aisé des frontières tout en garantissant la sécurité des circulations.

  Avec ce mode d'espacement, la signalisation n'est pas entièrement déterminée par les équipements au sol mais est en partie élaborée à bord, sur la base des caractéristiques techniques détaillées du convoi (notamment de freinage) selon des règles qui dépendant de la version de l'ETCS mise en œuvre à bord. De ce fait, l'espacement minimal entre trains respectant la marche-type ou la marche de base et permettant une circulation « à voie libre », (c'est-à-dire, sans présentation d'une signalisation de cabine restrictive liée à la présence d'un train suivi) dépend des caractéristiques du train suiveur.

  Sur les lignes où la circulation en ETCS constituera le mode d'exploitation cible, pour l'une au moins des raisons suivantes :

  - Du fait des caractéristiques futures de l'infrastructure (l'ETCS se sustituant à la signalisation existante - exemple : Marseille-Vintimille),
  - De par l'équipement du matériel roulant amené à circuler sur celle-ci (exemple : dessertes TER Roissy-Picardie utilisant l'ETCS sur le tronçon nouveau et la section de LGV jusqu'à Roissy)
  - Pour respecter les objectifs capacitaires et de performance visés par le projet (exemple : LGV Paris-Lyon à partir du service annuel 2030, hors exceptions reprises dans le (*) du § 2.7),

  Tout demandeur de capacité devra communiquer à SNCF Réseau les caractéristiques techniques des convois propres à ce mode d'exploitation :

  - En amont des expressions de besoin 24 h en cas d'inscription dans la phase de préconstruction du service,
  - En amont de la commande des sillons dans le cas contraire.

  Ces nouveaux paramètres, utilisés dans l'outil SIPH pour le tracé des sillons du demandeur, complèteront ceux déjà existants (masse, longueur, courbes d'effort-vitesse, coefficients de résistance à l'avancement…) et seront à fournir de manière unique pour chaque engin/convoi SIPH, sauf en cas d'évolution des caractéristiques « bord » ETCS.

  Les calendriers propres à chaque projet et la liste des paramètres ETCS à fournir à SNCF Réseau pour les différents types de convois concernés seront précisés en groupe de travail COOPERE.

  - Le système ETCS niveau 2 s'appuie sur une transmission continue des données via le réseau GSM-R, l'ensemble constituant (avec l'ATO) l'ERTMS.

    L'utilisation de l'ETCS niveau 2 nécessite la prise en compte par les entreprises ferroviaires d'informations relatives à la circulation de leur matériel roulant. Les documents décrivant ces informations utiles pour circuler en ETCS et le processus à respecter sont disponibles sur le SI DocExplore, accessible via l'Espace clients.

    En particulier, dans une gare à l'intérieur d'un périmètre exploité exclusivement en ERTMS, tout « début de mission ETCS » devra s'effectuer en exploitation nominale dans un mode supervisé (« Full Supervision » (FS) ou « On Sight » (OS)).

    Pour cela, le train doit assurer le maintien en sécurité de la position du train entre l'arrivée en gare et le départ suivant, via la mise en œuvre du dispositif « Cold Movement Detection » (dit CMD) ou à défaut, d'un dispositif technique équivalent assurant l'absence de passage par le mode NO POWER (NP) des ETCS bord du train, pour toutes reprises de missions prévues par

l'exploitation nominale du plan de transport (notamment retournement, simple stationnement en gare, couplement, découplement).

Sur les lignes où coexistent l'ETCS 2 et la TVM, la règle précédente est applicable aux circulations ETCS 2 ne disposant pas de la faculté de basculer sur le système national (quelle qu'en soit la raison telle que l'absence ou le dysfonctionnement des équipements correspondants, un défaut de formation du conducteur…).

Les projets de déploiement de l'ETCS niveau 2 sont indiqués au point 2.7 du présent document.

- Le système ETCS niveau 1 repose sur une transmission ponctuelle de données par l'intermédiaire de balises disposées en voie.

  L'utilisation de l'ETCS niveau 1 sur ces lignes induit des contraintes exportées qui doivent être amorties par les entreprises ferroviaires concernées. Les documents décrivant ces contraintes et le processus à respecter sont disponibles sur le SI DocExplore, accessible via l'Espace clients.

  Les projets de déploiement de l'ETCS niveau 1 sont indiqués au point 2.7 du présent document ainsi que les prochains déploiements (N1 et N2) dans le National Implementation Plan (NIP). Celui-ci sera consultable (dès parution) sur le site de la commission européenne.

- D'autres types d'exploitation (cantonnement téléphonique, etc…).

La carte « Modes d'espacement des trains », consultable sur le **site internet de SNCF Réseau**, représente de façon indicative le type de mode d'espacement des trains pour chaque ligne du réseau ferré national. L'équipement en ETCS est présenté dans la carte « Lignes équipées de contrôle de vitesse », consultable sur le **site internet de SNCF Réseau**, en tant que dispositif de contrôle de vitesse.

- Processus de délivrance des clés de cryptage nécessaire à l'exploitation de l'ERTMS

La technologie ETCS niveau 2 repose notamment sur deux (2) sous-systèmes permettant les échanges d'information entre le matériel roulant à moteur et l'infrastructure empruntée par ce dernier :

- Le premier sous-système est constitué des RBC (Radios Bloc Center, ou gestionnaire d'un tronçon de ligne par Radio). Un RBC est installé sur l'infrastructure, il identifie la position géographique du matériel roulant sur le réseau et diffuse par radio l'autorisation de marche adaptée pour garantir le bon espacement des trains. A date, les lignes grande vitesse sont équipées d'un RBC tous les 50 kilomètres.
- Le deuxième sous-système est constitué des EVC (European Vital Computer, ou calculateur de sécurité embarqué). Chaque matériel roulant à moteur empruntant une infrastructure équipée de l'ETCS2, est équipé d'un (ou plusieurs) EVC afin de signaler sa présence aux RBC.

Pour être reconnu et dialoguer avec les RBC, chaque EVC doit disposer d'une clé de cryptage remise par SNCF Réseau pour un itinéraire circulé à l'entreprise ferroviaire exploitant le matériel roulant à moteur. Une clé de cryptage est valable pour un seul EVC et un seul RBC.

A. Demande de clés de cryptage pour un matériel n'ayant jamais circulé en ERTMS sur le réseau équipé en ETCS niveau 2 pour lequel SNCF Réseau a la charge de la gestion opérationnelle des circulations.

1°) Dans un premier temps, chaque entreprise ferroviaire désireuse de vouloir faire circuler des trains sur une partie du réseau équipée de l'ETCS niveau 2 doit au préalable s'assurer de disposer de l'équipement bord ERTMS (EVC) adapté au système à l'équipement de la partie du réseau qu'il prévoit d'utiliser.

2°) Dans un deuxième temps, et au plus tard douze (12) mois avant la première circulation, chaque entreprise ferroviaire doit se rapprocher de son chargé de compte (Direction commerciale de SNCF Réseau) et lui adresser une expression de besoin prévisionnelle dans laquelle elle renseigne :

- niveau et nature d'équipement ERTMS installé dans le matériel roulant moteur ;
- nombre d'exemplaires du matériel ferroviaire décrit au point 1°) ci-avant pour lequel sont sollicitées des clés de cryptage ;
- nombre de clés estimées nécessaires, sur les itinéraires ERTMS du réseau pour lequel SNCF Réseau a la charge de la gestion opérationnelle des circulations qu'elle compte parcourir ;
- itinéraires (origine destination) envisagés pour être réalisé avec le matériel roulant à équiper en clés de cryptage ;
- cas antérieurs d'exploitation du matériel roulant en ERTMS (préciser le réseau ferroviaire utilisé, les axes empruntés, la technologie ERTMS utilisée) ;
- liste des demandes en sillons adressées à SNCF Réseau ou à venir et correspondant aux itinéraires devant être pris en compte pour configurer les clés de cryptage ;
- nom, prénoms, date de naissance, adresse et coordonnées professionnelles de la ou des personnes physiques mandatées pour demander et récupérer les clés de cryptage de l'entreprise ferroviaire.

Cette expression de besoins doit permettre :

- d'identifier les clés de cryptage adaptées pour permettre le dialogue effectif entre l'EVC de chaque train et le ou les RBC concernés ;
- au chargé de compte de vérifier la cohérence entre les projets de circulations de l'entreprise ferroviaire et les clés de cryptages demandées.

Une fois validée par le chargé de compte, l'expression de besoins sera communiquée par le chargé de compte au KMC (gestionnaire central des clés) de SNCF Réseau. L'entreprise ferroviaire devra ensuite se rapprocher du KMC de SNCF Réseau et se conformer au contenu du document d'utilisation du réseau OP00585 « Procédure de gestion des clés de cryptage ERTMS », qui sera révisé.

B. Modalités et délais de délivrance des clés de cryptage pour un matériel ayant déjà circulé en ERTMS pour lequel SNCF Réseau a la charge de la gestion opérationnelle des circulations et pour lequel il est prévu un changement d'exploitant et ou d'itinéraire(s).

Chaque entreprise ferroviaire doit se rapprocher de son chargé de compte (point 1.6) et lui adresser une expression de besoin prévisionnelle dans laquelle elle renseigne :

- niveau et nature d'équipement ERTMS installé dans le matériel roulant moteur ;
- nombre d'exemplaires du matériel ferroviaire décrit au 1°) pour lequel sont sollicitées des clés de cryptage ;
- nombre de clés estimées nécessaires, sur les itinéraires ERTMS du réseau pour lequel SNCF Réseau a la charge de la gestion opérationnelle des circulations qu'elle compte parcourir ;
- itinéraires (origine-destination) envisagés pour être réalisé avec le matériel roulant à équiper en clés de cryptage ;

- cas antérieurs d'exploitation du matériel roulant en ERTMS (préciser le réseau ferroviaire utilisé, les axes empruntés, la technologie ERTMS utilisée ;
- liste des demandes en sillons adressées à SNCF Réseau ou à venir et correspondant aux itinéraires devant être pris en compte pour configurer les clés de cryptage ;
- nom, prénoms, date de naissance, adresse et coordonnées professionnelles de la ou des personnes physiques mandatées pour demander et récupérer les clés de cryptage de l'entreprise ferroviaire.

Cette expression de besoins doit permettre :

- d'identifier les clés de cryptage adaptées pour permettre le dialogue effectif entre l'EVC de chaque train et le ou les RBC concernés ;
- au chargé de compte de vérifier la cohérence entre les projets de circulations de l'entreprise ferroviaire et les clés de cryptages demandées.

Une fois validée par le chargé de compte l'expression de besoins sera communiquée par le chargé de compte au KMC de SNCF Réseau. Au plus tard sept (7) mois avant la première circulation, l'entreprise ferroviaire devra ensuite se rapprocher du KMC de SNCF Réseau et se conformer au contenu du document d'utilisation du réseau RFN-IG-IF 06 A-13-n°001 OP00585 « Procédure de gestion des clés de cryptage ERTMS » qui sera révisé.

- Installations de détecteurs de boîtes chaudes

L'infrastructure du réseau ferré national comprend des installations de détecteurs de boîtes chaudes qui ont pour rôle :

- d'accroître la sécurité des circulations en particulier dans les zones à trafic intense ou à grande vitesse ;
- de surveiller les circulations avant qu'elles n'abordent les tunnels ou certains ouvrages d'art ;
- de réduire le nombre des arrêts de trains de marchandises nécessaires aux visites de sécurité de parcours.

La carte « Localisation des détecteurs de boîtes chaudes » consultable sur le site internet de SNCF Réseau, indique la localisation des installations de détecteurs de boîtes chaudes. La présence de DBC est également renseignée dans un paramètre du RINF.

2.3.11 SYSTÈME DE CONTRÔLE DU TRAFIC

Sans objet.

2.3.12 SYSTÈME DE COMMUNICATION

- Liaison avec les trains

Les différents types de liaison avec les trains sont la radio GSM-R et le système GSM-GFU (ARES-Alert Radio Emergency Service).

Le système GSM-R (Global System for Mobile communications for Railways) permet d'une part d'assurer les liaisons radio sol-train, et d'autre part de fournir des moyens de communication mobiles entre utilisateurs de ce système et éventuellement entre ces utilisateurs et ceux d'autres systèmes dans la limite des accords que SNCF Réseau a pu réaliser avec les opérateurs de ces systèmes. Des informations

complémentaires sur le programme de déploiement du réseau GSM-R sur le RFN sont disponibles sur le site internet de SNCF Réseau.

Les trains circulant sur les lignes équipées de GSM-R doivent être équipés :

- du GSM-R conformément aux spécificités techniques EIRENE (European Integrated Railway Radio Enhanced Network), mentionnées dans la STI CCS dont la documentation technique est disponible sur le site internet de l'ERA ;
- et, afin d'éviter les interférences entre les terminaux GSM-R des trains et les réseaux publics de GSM, de terminaux de type CAB-radio 8W conformes à la norme technique de l'ETSI TS 102 933 1 v1.3.1.

Sur certaines lignes non équipées de la radio sol-train, le service de communications ferroviaires lié au système GSM-GFU (ARES) permet aux opérateurs au sol (via un téléphone fixe ou mobile) de donner au conducteur un ordre d'arrêt immédiat du train via un appel d'urgence sur son téléphone mobile homologué par SNCF Réseau et enrôlé ARES (c'est-à-dire, le téléphone mobile du conducteur, avec l'activation du principe de « bulle de protection » de l'écosystème de conduite).

NOTA : Le principe de la « bulle de protection » permet au mobile, lorsque le mode « PROtection » est activé, le filtrage et le blocage de toutes les autres applications et/ou fonctionnalités du smartphone non autorisées par SNCF Réseau Le but étant de ne pas distraire les conducteurs pendant les phases actives de conduite, en bloquant les appels entrants, les notifications, la réception des SMS et MMS non autorisés et de permettre également la préemption des appels d'urgence de SNCF Réseau sur tout autre appel de commodité.

En complément de cette fonctionnalité via téléphone mobile enrôlé ARES, sur toutes les lignes du RFN mentionnées dans les RT ou les CLE (voir point 3.4.7), qu'elles soient équipées ou non de radio sol-trains, les conducteurs peuvent également émettre des appels d'urgence vers les chefs régulateurs en sélectionnant manuellement l'un des vingt-et-un (21) coordinateurs régionaux (COGC) présents dans l'annuaire embarqué dans l'application ARES.

Des développements sont en cours, permettant d'améliorer cette fonctionnalité pour les conducteurs afin de rendre cet appel d'urgence dépendant de la localisation. Une fois cette fonctionnalité avancée validée, sa mise à disposition sera communiquée aux entreprises ferroviaires.

Depuis juillet 2026, l'obligation d'utiliser le dispositif ARES et d'activer le numéro de mission dans l'application ARES a été généralisée sur l'ensemble des lignes du RFN (y compris sur les lignes équipées de la radio sol-train GSM-R). Par dérogation, cette généralisation ne s'applique pas aux lignes d'Ile-de-France du RER B.

La carte « Lignes équipées de liaisons radio sol-trains », consultable sur le site internet de SNCF Réseau, indique les lignes équipées de liaison avec les trains ainsi que le type de liaison.

Les informations relatives à l'accès aux systèmes de liaison avec les trains sont disponibles dans le document technique « Processus de souscription de mise à disposition et de signalement incidentaire de l'application ARES », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

- Téléphonie de pleine voie

Sur certaines lignes du RFN, désignées dans les RT ou les CLE (voir point 3.4.7), les téléphones de voie sont amenés à être remplacés par des solutions dénommées SOPRANO ou BIC (Bearer Independent Communication), reposant sur une application mobile. Afin d'être en mesure de passer les appels d'urgence qu'une éventuelle situation dégradée pourrait requérir, les conducteurs doivent être dotés

d'un modèle de téléphone homologué par SNCF Réseau sur lequel l'application SOPRANO ou l'application BIC seront à installer.

Son utilisation par les conducteurs est en principe subordonnée à celle concomitante de la bulle de protection de l'écosystème de conduite. Cette option est préconisée par SNCF Réseau. Sous réserve de faisabilité et de compatibilité technique, les EF peuvent obtenir auprès de SNCF Réseau une version de SOPRANO ou de BIC utilisable sur un téléphone non équipé d'une bulle de protection. Le choix d'utiliser SOPRANO ou BIC sans bulle de protection relève de la responsabilité pleine et entière de l'entreprise ferroviaire.

L'application « SOPRANO » est déployée sur trois (3) lignes (ou portions de lignes) du RFN :

- la LGV Paris - Lyon (LGV+) ;
- le tronçon Réding - Saverne ;
- le tronçon Nuits-sous-Ravières – Montbard.

L'application « BIC » est ~~prévue être~~ déployée sur les périmètres ~~suivants en 2027 :~~

- ~~périmètre~~ COGC Bretagne, ~~pendant le week-end des 13 et 14 mars 2027 ;~~

~~périmètre~~ LGV Nord Européen, COGC Pays de la Loire et COGC Midi-Pyrénées depuis 2027. Son déploiement est prévu de se poursuivre sur les régions suivantes en 2028 :

- périmètre COGC Aquitaine – Poitou – Charentes, à partir ~~de la fin~~ du ~~second~~premier trimestre ~~2027~~2028 ;
- périmètre COGC Haute et Basse Normandie, à partir du deuxième trimestre 2028 ;
- périmètre COGC ~~Pays de la Loire~~Centre, à partir du troisième trimestre 2028 ;
- périmètre LGV Atlantique, à partir du quatrième trimestre ~~2027~~2028 ;
- périmètre COGC ~~Midi-Pyrénées~~Provence Alpes Côte d'Azur, à partir du quatrième trimestre ~~2027~~2028.

Les informations relatives à l'accès aux systèmes de téléphonie de pleine voie sont disponibles dans les documents techniques suivants, disponibles sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau :

- « Processus de souscription, de mise à disposition et de signalement incidentaire de l'application SOPRANO » ;
- « Processus de souscription, de mise à disposition et de signalement incidentaire de l'application BIC~~ ;~~ ».

2.3.13 SYSTÈME DE CONTROLE AUTOMATIQUE DES TRAINS

- Contrôle de vitesse ou de franchissement

Les différents types de contrôle de vitesse ou de franchissement sont le KVB (contrôle automatique et continu de la vitesse par balise sur réseau classique) ; le DAAT (dispositif d'arrêt automatique des trains qui est notamment mis en œuvre sur certaines lignes à une seule voie et non électrifiées) ; la TVM sur les lignes à grande vitesse et l'ETCS en déploiement.

Document de comparaison automatique – document informatif

Sur les lignes à grandes vitesse du réseau ferré national, le système TVM, qui fournit les consignes de vitesse en cabine, est complété du système KVB. Ainsi, les engins doivent être équipés du système TVM, pour le contrôle de vitesse ou de franchissement, complété du système KVB qui est utilisé notamment pour le contrôle ponctuel de l'armement effectif de la TVM, et le contrôle de vitesse en cas de LTV (limitation temporaire de vitesse).

Il existe également des types de contrôles spécifiques sur certaines sections frontières. Ces dispositifs sont précisés dans les consignes communes correspondantes.

Sur les lignes équipées d'ETCS, les trains équipés d'ETCS peuvent ne pas être équipés du KVB ou de la TVM.

SNCF Réseau attire l'attention des EF sur l'impossibilité d'utiliser des itinéraires de détournement par lignes classiques en absence d'équipement en KVB et rappelle que le niveau « ETCS N0 » est interdit sur le RFN.

La carte « Lignes équipées de contrôle de vitesse » consultable sur le site internet de SNCF Réseau, représente de façon indicative les lignes équipées en dispositif de contrôle de vitesse KVB, TVM et ETCS. La documentation d'exploitation indique les lignes équipées en DAAT.

Concernant la mise à disposition des équipements de classe B, à savoir les systèmes de contrôle de vitesse existants, SNCF Réseau peut faciliter les échanges entre d'une part les candidats et les industriels en charge de la production des équipements de contrôle-commande et, d'autre part les candidats et les entités en charge du paramétrage de ces équipements.

Cette facilitation peut être sollicitée par tout candidat souhaitant opérer des circulations sur le RFN en adressant une demande au chargé de compte national ou régional dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique (point 1.6.1).

2.3.14 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

SNCF Réseau met à la disposition des candidats les données de description actuelle de l'infrastructure contenant les caractéristiques techniques des voies prévues par la réglementation. L'accès à ces données se fait par le RINF (registre de l'infrastructure) accessible sur le site internet de l'ERA.

En cas de création de ligne ou de modification de l'infrastructure résultant d'un réaménagement, les clients peuvent également prendre connaissance des données descriptives de l'infrastructure prévues par le RINF, six (6) mois avant la mise en service de l'infrastructure, en consultant, pour chaque projet, des fichiers Excel accessibles dans l'espace Documentaire de l'Espace clients de SNCF Réseau.

2.3.15 ODICEO

SNCF Réseau a lancé le développement de l'outil ODICEO (Outil de Digitalisation des Incidents de Circulation Et de transmission des Ordres écrits) afin de digitaliser les processus de traitement opérationnel d'incidents de circulation en mettant des outils à disposition des agents de circulation (AC) de SNCF Réseau et des agents de conduite des entreprises ferroviaires (EF).

ODICEO constitue un levier important pour améliorer la sécurité et la régularité ferroviaire. Il permet de manière générale de fluidifier les échanges entre les agents de conduite des entreprises ferroviaires et leurs interlocuteurs chargés du suivi des circulations au sein de SNCF Réseau.

Document de comparaison automatique – document informatif

Dans la 1ère phase du projet, l'outil ODICEO a été mis à disposition des agents circulation, sans modifier le processus de transmission manuel des ordres (par radio ou par téléphone). La quasi-totalité des postes d'aiguillage sont désormais équipés d'ODICEO.

Concernant la deuxième phase du projet permettant la transmission numérique des ordres, deux solutions s'offrent aux EF :

- Le développement de leur propre solution SI ;
- L'utilisation de la solution SI développée et mise à disposition par SNCF réseau, ODICEO MOBILE, sur un téléphone ou une tablette de l'entreprise ferroviaire.

Des expérimentations sont menées avec les EF volontaires depuis juillet 2026.

À noter que la solution développée par SNCF Réseau est intégralement financée par SNCF Réseau.

Les EF sont en charge de l'achat et de la maintenance de leur flotte d'appareils compatibles (téléphone portable ou tablette), de l'installation de l'application ODICEO Mobile, de la formation de leurs agents et doivent participer aux tests de bout en bout avec SNCF Réseau. La mise en place des services inclue des prestations minimales (8 sessions de formation) ainsi que des prestations complémentaires sur devis (définies en annexe 5.3).

Depuis septembre 2026, l'utilisation d'ODICEO (via la solution SI développée par SNCF Réseau ou via la solution SI propre à l'EF) est obligatoire sur le réseau pour la réception des ordres écrits. Néanmoins, pour tenir compte des éventuels retards d'installation des solutions techniques ou de formation des agents, l'utilisation d'ODICEO par les entreprises ferroviaires a pu se faire progressivement au cours du second semestre 2026, voire jusqu'au premier trimestre 2027 (sur demande préalable faite auprès de SNCF Réseau). À noter, qu'en cas de défaillance, le plan de continuité d'activité prévoit que les ordres puissent de nouveau être transmis par radio ou remis directement aux agents de conduite des EF.

2.3.16 NEXTEO

Le nouveau système d'exploitation NEXTEO (nouvelle exploitation des trains sur les lignes E puis, B et D du RER) entrera en service au dernier trimestre 2028 entre Pantin et la nouvelle gare de Nanterre sur le RER E. Il ne concernera que les voies 1 et 2 EOLE et servira à l'exploitation des trains Transilien circulant sur cette ligne.

Sur cette partie du réseau ferré national, les trains circulant uniquement sous le système de signalisation BAL pourront continuer de circuler sans ajout de système NEXTEO. En revanche, le cadencement augmenté des trains Transilien équipés de NEXTEO ainsi que le système d'exploitation basé sur le CBTC (communication base train contrôle) pourraient conduire à revoir les règles d'exploitation et par exemple, avoir des conséquences sur les longueurs des trains et règles d'espacement sur les trains autres que les trains Transilien équipés de NEXTEO.

2.4 PARTICULARITÉS D'EXPLOITATION

2.4.1 INFRASTRUCTURES SPÉCIALISÉES

Les sections suivantes constituent des infrastructures spécialisées au sens de l'article 25-1 du décret n° 2003-194 :

- les lignes à grande vitesse construites avec des caractéristiques techniques permettant, pour des services de transport nécessitant la grande vitesse, des vitesses supérieures ou égales à 250 km/h.

Document de comparaison automatique – document informatif

Des cartes du réseau présentant les infrastructures spécialisées grande vitesse et leurs itinéraires de substitution sont établies et mises sur le site internet de SNCF Réseau.

SNCF Réseau envisage, à l'horizon 2030, de spécialiser la LGV Paris-Lyon aux services de transport de voyageurs :

- aptes à circuler à la vitesse plafond de la ligne (270 ou 300 km/h suivant les sections), sur l'intégralité de la ligne à l'exception des rampes de grande longueur et à fort gradient, de façon effective ;
- aptes à respecter une valeur plafond d'espacement minimal technique (point 4.2.2.3), ~~qu'il est envisagé~~ de ~~fixer à~~l'ordre de 2 minutes et 45 secondes, permettant la construction d'une trame structurée par un espacement de 3 minutes entre les sillons.

2.4.2 RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES

Des restrictions d'usage du réseau ferré national peuvent être imposées localement, sur certaines lignes ou faisceaux de voie, par les autorités publiques pour des motifs d'ordre public liés à l'environnement (bruit et nuisances diverses). Les sections de ligne relevant « d'itinéraires moins bruyants » qui font l'objet de restrictions dans la STI bruit sont décrites dans le paramètre 1.1.1.1.7.11 du RINF.

Il en va ainsi notamment des restrictions de circulation de nuit sur certaines lignes à grande vitesse. Ces restrictions sont notamment répercutées dans le référentiel des heures d'ouverture des lignes, gares et postes.

2.4.3 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les demandeurs de capacités mentionnés au point 4.1.2 doivent s'adresser au chargé de compte national dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique (point 1.6.1) pour toute demande concernant les possibilités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national et de circulation des trains comportant des wagons de marchandises dangereuses.

Le document d'utilisation du réseau RFN-CG-TR 02 E-04-n°003 « Séjour temporaire des wagons de marchandises dangereuses » disponible sur la page « Documents Techniques » du site internet de SNCF Réseau, complète les dispositions de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié dit arrêté TMD, pour le séjour temporaire des wagons de marchandises dangereuses sur le réseau ferré national.

2.4.4 RESTRICTIONS POUR LES TUNNELS

Les conditions particulières de circulation à respecter au franchissement de certains tunnels figurent dans la documentation d'exploitation des lignes concernées ou sont prescrites par la signalisation implantée sur le terrain.

2.4.5 RESTRICTIONS POUR LES PONTS

Les conditions particulières de circulation à respecter au franchissement de certains ponts et autres ouvrages d'art figurent dans la documentation d'exploitation des lignes concernées ou sont prescrites par la signalisation implantée sur le terrain.

2.4.6 LIGNES DÉDIÉES AUX TRAMS TRAINS

En raison de leurs caractéristiques techniques (gabarits notamment), certaines lignes du réseau ferré national ne peuvent être circulées que par des trams-trains. Il s'agit des lignes T4 Aulnay à Bondy (ligne 958000), T11 Epinay-sur-Seine à Le Bourget (ligne 960000), T13 Saint-Cyr à Saint Germain en Laye (segment de la ligne 990000), Mulhouse (ligne 132 000), Nantes Châteaubriant (ligne 519 000) et le raccordement de Tassin (ligne 782 310).

À défaut d'une convention spécifique relative à la mise à disposition de voies dédiées signée avec SNCF Réseau avant avril A-1 et applicable pour l'HDS A, les dispositions générales du DRR s'appliquent aux Trams-Trains de façon à pouvoir formaliser la circulation de ces derniers.

2.4.7 DISPOSITIF DE SUIVI DES TRAINS

2.4.7.1 Dispositif de détection des défauts de roues des convois à l'entrée des lignes BPL et CNM

Les entrées de la ligne Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) et du Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) sont équipées de stations de mesure (localisation ci-dessous) qui permettent de détecter au défilé et en temps réel les défauts de roues des convois.

Site	BPL		CNM			
	Sillé-le-Guillaume	Nogent le Rotrou	Frontignan	Théziers	Beaucaire	Marguerittes
Localisation (numéro de ligne et point kilométrique)	n° 420 000 PK 244+901	n° 420 000 PK 162+550	n° 810 000 PK 96+225	n° 800 000 PK 760+736	n° 810 000 PK 5+751	n° 800 000 PK 783+130

Le dispositif ci-dessous a pour but la mise en qualité des convois afin de préserver l'infrastructure du réseau. Il doit également permettre aux entreprises ferroviaires de rationaliser les opérations de maintenance de leurs matériels roulants.

Le seuil de force d'impact maximum autorisé par roue est fixé à 333 kilo-Newton (kN).

Depuis la mise en service de la ligne BPL et du CNM, dès lors qu'au moins une des roues d'un convoi programmé sur BPL ou CNM est détectée par une station comme dépassant le seuil de force d'impact maximum autorisé :

- **s'il s'agit d'un convoi de fret**, celui-ci est dévié en temps réel sur l'itinéraire équivalent sur ligne classique, tel que défini dans les renseignements techniques de la section de ligne concernée. En cas d'impossibilité de détournement sur ligne classique, le convoi poursuit son itinéraire initial sur ligne nouvelle ;
- **s'il s'agit d'un convoi de voyageurs**, celui-ci n'est pas dévié et poursuit son itinéraire initial sur ligne nouvelle.

Lorsqu'au moins une roue d'un convoi qui doit emprunter les lignes nouvelles est détectée au-dessus du seuil susvisé, l'entreprise ferroviaire est avisée le jour même par le COGC compétent de la présence du défaut de roue sur son train, afin de pouvoir identifier le défaut et y remédier au plus vite.

2.4.7.2 Dispositifs automatiques de surveillance des trains en marche

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Commande Centralisée du Réseau (CCR), SNCF Réseau prévoit de mettre en place différents dispositifs automatiques de vérification de la conformité des convois au défilé, avec les règles d'exploitation associées, ou de compléter certaines consignes d'exploitation actuelles.

Le déploiement de ces dispositifs se fera en plusieurs étapes, qui seront détaillées dans les prochaines versions du DRR.

La première étape, à l'horizon de l'HDS 2026, prévoit de mettre en place, sur un périmètre limité, des règles d'exploitation nouvelles pour les trains présentant des défauts de roues très importants.

Les dispositifs de détection actuels (DACE pour Détecteurs d'Anomalie de Charge à l'Essieu) installés en amont et en aval du CNM et de la LGV BPL (voir article 2.4.7.1) vont être utilisés dans ce cadre pour agir sur les trains fret et voyageurs selon les modalités suivantes :

- Les dispositions prises pour les trains de fret qui doivent emprunter le CNM ou la LGV BPL, (mentionnées à l'article 2.4.7.1) sont inchangées vis-à-vis de ces tronçons d'infrastructure (déviation du train sur l'itinéraire équivalent de la ligne classique sauf impossibilité, décrite dans ledit article, en cas de dépassement du seuil d'impact de 333 kiloNewton (kN).
- En complément, dès lors qu'au moins une des roues d'un convoi fret ou voyageurs passant sur une des stations présente une force d'impact qui dépasse le seuil de 450 kiloNewton (kN), une alarme est émise vers l'agent circulation qui prend alors les mesures opérationnelles établies pour arrêter le convoi sur le garage, adapté et disponible, le plus proche (pour les trains voyageurs, l'arrêt sera effectué dans une gare voyageurs).

L'entreprise ferroviaire est avisée par le COGC compétent de la présence du défaut de roue sur son train afin de pouvoir identifier le défaut et d'y remédier au plus vite.

Par ailleurs, SNCF Réseau propose la communication aux entreprises ferroviaires des données brutes des systèmes mis en voie pour la détection de défauts de roues et des systèmes mis en voie pour vérifier les déclaratifs de tonnage. Ces données peuvent être corrélées aux informations remontées par les lecteurs de TAG RFID installés sur les équipements de mesure, pour les matériels roulants équipés.

L'utilisation des données brutes pour la maintenance prédictive doit permettre d'anticiper les défauts les plus importants et d'éviter une immobilisation de convoi qui pénalise l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure.

Selon les besoins des entreprises ferroviaires et des propriétaires de matériel roulant, deux (2) solutions d'envoi de données ont été déterminées :

- Envoi des données de trains complets
- Envoi des données de mobiles unitaires

Toute entreprise ferroviaire ou détenteur de matériel roulant souhaitant recevoir les données de ses trains ou de ses mobiles est invité à se rapprocher de SNCF Réseau via les chargés de compte, et moyennant la signature d'un accord de communication des données établi par la direction juridique. L'emplacement des systèmes existants peut être consulté en annexe 2.2.

Document de comparaison automatique – document informatif

2.4.8 VENTS TRAVERSIERS SUR LA LIGNE CNM

En raison de la présence de vents traversiers sur la ligne dite du Contournement Nîmes-Montpellier, et de risques de déraillement liés, des études ont été menées en 2016 et 2017 pour s'assurer que les matériels roulants opérant à date sur le réseau régional concerné peuvent circuler dans les conditions définies ci-après :

- les trains fret, sans limite de vitesse ;
- les TAGV de classe 1 en conformité avec les exigences aérodynamiques liées aux vents latéraux tel que définies par le règlement (UE) n°1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant » du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ;
- les rames tractées avec voyageurs, dans la limite de 140 km/h ;
- Z27500 et B81500, dans la limite de 140 km/h ;
- B83500 – 4 caisses, dans la limite de 140 km/h ;
- Z55500, dans la limite de 140 km/h ;
- X73500, dans la limite de 140 km/h.

Dans le cas où une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure souhaite engager un matériel roulant ne répondant pas aux catégories ou conditions de circulation prévues ci-avant, une étude complémentaire doit être menée, sous sa responsabilité, afin de vérifier le risque du matériel roulant vis-à-vis des vents traversiers.

Afin d'assister les demandeurs dans cette démarche, les études de sécurité ayant servi aux vérifications des matériels roulants cités ci-dessus et les données techniques disponibles sont fournies par SNCF Réseau par le biais de DocExplore, disponible via l'Espace clients.

2.4.9 INFRASTRUCTURE RÉSERVÉE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Certaines lignes du réseau ferré national peuvent être réservées au transport de marchandises. Il s'agit des lignes de groupe UIC « SV » (sans voyageurs). Elles sont représentées en vert sur la carte du réseau ferré national, consultable sur le site internet de SNCF Réseau :

- sur les lignes de groupes UIC 7 à 9 SV, les normes de maintenance ne prennent pas en compte la notion de confort voyageur, mais uniquement la sécurité des circulations ;
- sur les lignes de Groupes UIC 2 à 6 dédiées uniquement au fret, les normes de maintenance appliquées sont identiques à celles des lignes de groupe UIC 2 à 6 avec voyageurs, mais, pour des raisons commerciales et d'exploitation, n'y circulent que des trains à vitesse homogène, de l'ordre de 100km/h. Il serait donc difficile, du point de vue de l'exploitation, d'insérer dans ce trafic des trains voyageurs. De plus, pour certaines de ces lignes, il n'est pas possible d'y faire circuler des voyageurs dans la mesure où il n'y a pas de gares ;
- sur certaines lignes (notamment la rive droite du Rhône, au nord de Pont Saint Esprit), certaines circulations voyageurs peuvent être admises à titre exceptionnel, en cas de détournements par exemple.

Document de comparaison automatique – document informatif

2.5 DISPONIBILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

Les conditions d'ouverture des lignes, des gares et des accès aux voies de service sont précisées dans le référentiel des heures d'ouverture des lignes, gares et postes, disponible dans le SI OLGA (système de gestion du référentiel et des demandes d'ouverture de lignes, gares et postes), accessible via l'Espace clients.

Les périodes de travaux peuvent également impacter la disponibilité du réseau (voir point 4.5). Le SI TCAP (Travaux capacité) permet aux clients de SNCF Réseau de consulter en ligne, sur l'Espace clients, les fenêtres travaux et capacités-travaux planifiées sur le réseau ferré national.

2.6 PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Les principaux projets de développement du réseau ferré national et leurs dates prévisibles de mise en exploitation sont disponibles sur le site internet de SNCF Réseau et mis à jour régulièrement.

Plusieurs projets en cours ou planifiés auront un impact sur la capacité du réseau, l'offre de service, la gestion et la qualité de l'exploitation ainsi que sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Certains projets se déclinent en programmes, d'autres projets sont définis dans le cadre de contrats tels que les Contrats de projets État-Région (CPER) qui donnent l'opportunité aux collectivités régionales de financer et de développer les lignes régionales dans un souci de cohérence et compétitivité locale.

2.7 PRINCIPAUX PROJETS DE MODERNISATION

Depuis 2013, SNCF Réseau met en œuvre le grand plan de modernisation du réseau (GPMR) afin d'améliorer la sécurité et la performance du réseau.

- Le projet Longuyon Bâle (427 km) : fin de déploiement en 2030

Il consiste à équiper l'axe en ETCS niveau 1 (N1), V 2.3.0d, superposé au système de classe B (BAL KVB). Les mises en service se déroulent par tronçons entre 2016 et 2030.

Sont en exploitation :

- SP2 (Mont-St Martin – Longuyon exclu)

L'exploitation ETCS du SP1 (Zoufftgen-Uckange) est temporairement inhibée suite à la mise en service du poste CCR de Thionville.

Planning prévisionnel (sous réserve de modifications) :

- Mise en exploitation de Longuyon-Thionville-Metz + SP1 : SA 2027 ;
- Mise en exploitation de Graffenstaden (sud de Strasbourg) – St Louis (frontière CH) via Mulhouse Nord : SA 2028 ;
- Mise en exploitation de Metz-Bénestroff : SA 2028.

Il n'est pas prévu de tests d'ESC (ETCS System Compatibility) spécifiques sur ces sections.

- LGV Paris-Lyon

Le projet prévoit une refonte complète de la signalisation dont la mise en place du système interopérable européen dénommé ETCS sur la LGV et ses raccordements équipés de la TVM. Des

Document de comparaison automatique – document informatif

aménagements complémentaires sont prévus en Île-de-France et au nord de Lyon, pour permettre un gain de capacité sur l'ensemble du parcours de Paris à Lyon. Le système installé au sol sera ETCS niveau 2 (N2) en baseline 3 version 3.6.0. en transmission GSM-R exclusivement. La mise en exploitation commerciale est prévue en septembre 2026. Pour des raisons de sécurité, les trains équipés de bords Baseline 4 « complets » (i.e. mettant en œuvre la version système 3.0) ne seront pas autorisés à circuler en ERTMS sur la ligne, en attendant la mise à jour du système sol ETCS. La date de levée de cette restriction à caractère temporaire sera précisée dans une version ultérieure du DRR.

La TVM demeurant en superposition, il n'y a pas nécessité de définir des périodes d'essai spécifiques.

Bien que le déploiement ait lieu en superposition avec le système de classe B, les trains circulant sur la ligne en ETCS devront probablement être majoritaires dès l'utilisation du 14ème sillon, et tous circuler en ETCS pour réaliser 15 sillons par heure.

À compter du service annuel 2030, les trains circulant sur la LGV Paris-Lyon devront impérativement être aptes à y circuler en ETCS N2 (*). L'usage de la TVM, pour les trains qui en seraient encore dotés à cette échéance, sera réservé à la gestion des modes dégradés, (hors exceptions reprises dans le renvoi « (*) »), de façon automatique (armement en TVM en cas ~~d'échec~~ de ~~l'armement~~non connexion au RBC en entrée de domaine ETCS) ou sur instruction du SGC.

À partir de 2030, en vue de l'optimisation du fonctionnement de l'ETCS ou de ses opérations de maintenance, SNCF Réseau sera susceptible de procéder à des modifications des équipements sol de la TVM ayant pour effet de dégrader voire d'empêcher la circulation de trains armés en TVM (hors tronçons repris dans le renvoi (*) ci-après).

La longueur minimale des convois circulant sur l'infrastructure équipée du système TVM est actuellement de 17 mètres entre ses extrémités (soit 15 ou 16 mètres entre le premier et le dernier essieu, suivant les cas – cf. STI « contrôle-commande et signalisation (CCS) » § 7.7.2.3*)*, valeur déterminée par les contraintes de fonctionnement des dispositifs de détection des circulations. Cette exigence demeure applicable dans le cadre du déploiement de l'ETCS.

Toutefois, les études de sécurité visant l'exploitation sous ETCS ont mis en évidence le fait que certaines situations opérationnelles ne peuvent être couvertes qu'avec des convois d'une longueur au moins égale à 25 mètres. Pour des convois de longueur inférieure, modifier le sol ETCS et/ou mettre en œuvre des mesures d'exploitation ad hoc pourrait s'avérer nécessaire.

Aussi, les demandes visant la circulation de convois ETCS de longueur comprise entre 17 et 25 mètres devront faire l'objet d'une étude technique spécifique, instruite et financée par SNCF Réseau, sous réserve que la demande de l'EF (visant un matériel respectant la STI mais de longueur inférieure à 25 m) présente les deux conditions cumulatives suivantes :

- le matériel concerné soit apte à circuler aux vitesses maximales en vigueur sur la LGV concernée ;
- le service projeté présente un modèle économique viable, c'est-à-dire qu'il est destiné à couvrir durablement ses couts d'exploitation et d'investissement par les recettes issues de ses utilisateurs, une fois la phase de montée en charge achevée.

Dans ce cadre, il appartient au demandeur de fournir à SNCF Réseau les éléments nécessaires à l'évaluation de la viabilité économique et de l'aptitude technique du matériel.

Cette instruction technique et, le cas échéant, la mise en œuvre des modifications ad hoc interviendront dans un délai compatible avec le processus de conception du matériel et les procédures d'admission sur le RFN

(*) *Les trains circulant uniquement, au sein du périmètre ETCS, au sud de Grenay (avec usage des raccordements de/vers Lyon) ou de Lyon Saint-Exupéry (en cas d'impossibilité d'atteindre le nœud*

ferroviaire lyonnais), ou au nord de Solers (de la bifurcation d'Yerres vers Marne-la-Vallée ou inversement) ne sont pas soumis à cette obligation. Au nord de Solers, cette dispense est uniquement valable pour les services annuels 2030 et 2031.

- Axe Marseille-Vintimille

L'ensemble de l'axe Marseille - Vintimille sera exploité en ETCS niveau 2 en baseline 3.6.0, en transmission GSM-R exclusivement.

La mise en exploitation est prévue de manière phasée comme suit :

- Nœud azuréen pour la fin de l'HDS 2028 : Tronçon Théoule-sur-Mer pk 181 à Vintimille en coopération avec RFI, antenne vers Grasse et Section Nice-Ville – Nice Saint Roch (à noter que le système de classe B subsistera sur la section Nice-Ville voie G – Nice Saint Roch pour les circulations à destination ou en provenance de Breil) ;
- Nœud toulonnais et Var pour l'HDS 2031 : Tronçon de La Ciotat pk 35 à Théoule-sur-Mer pk 181 et antenne vers Hyères ;
- Pour l'HDS 2032 : Tronçon de Marseille-Blancarde pk 4.6 à La Ciotat.

Le système de classe B actuellement en place (BAL, Bloc Automatique Lumineux + KVB, contrôle de Vitesse par Balises) sera démantelé simultanément au déploiement de l'ETCS pour chaque tronçon.

Pour le nœud azuréen, les entreprises ferroviaires pourront procéder aux essais dynamiques de fonctionnement ETCS de leurs matériels roulants sur la section d'essais de l'antenne vers Grasse.

- 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 ajustée prochainement par les partenaires du projet d'évolution de l'infrastructure et 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.

- Roissy-Picardie

À ce stade, il est prévu de déployer l'ETCS N2 sur la liaison, en superposition avec la TVM sur Vémars-Roissy et ainsi que sur la ligne nouvelle Survilliers-Vémars.

- LGV Nord et LGV Atlantique

À ce stade, il est prévu de déployer l'ETCS N2, sans superposition avec la TVM.

Ci-dessous un tableau récapitulatif reprenant les grandes échéances indicatives d'équipements pour chaque ligne. Les calendriers détaillés seront partagés au fil de l'eau en groupe de travail COOPERE.

NOM	ÉQUIPEMENT BORD NÉCESSAIRE	OBSERVATIONS
LGV Est	TVM ou ETCS N2	ETCS depuis 2013

SEA	TVM ou ETCS N2	ETCS en service depuis 2017, nécessaire pour 320 km/h
BPL	TVM ou ETCS N2	ETCS en service depuis 2017, nécessaire pour 320 km/h
Longuyon-Bale	KVB ou ETCS N1	ETCS mise en service par tronçon à partir de 2016 jusqu'à 2028
Paris-Lyon	TVM ou ETCS N2 jusqu'au SA2029 inclus ETCS N2 à partir du SA2030	Majorité de trains nécessaires pour 14 sillons (SA 2027), 100% de trains ETCS nécessaires à partir du SA 2030
Marseille-Vintimille	ETCS N2	ETCS mise en service par tronçon prévue entre 2028 et 2031
Roissy-Picardie	KVB et ETCS N2 ou KVB et TVM430	ETCS et TVM 430 sur Roissy-Vémars, ETCS et TVM 430 sur la LN Vémars-Survilliers-BAL KVB au-delà de Survilliers sur LC
LGV Atlantique et LGV Nord	ETCS N2	ETCS N2 seul avec une mise en service envisagée au début de la décennie 2030

Les autres projets prévus par le Plan de déploiement National (NIP) seront progressivement inscrits au DRR dès lors que leur avancement permettra d'en préciser les échéances avec suffisamment de certitude.

On peut retrouver le NIP, transmis par les Autorités Françaises fin 2024, sur le lien suivant de la Commission Européenne : https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/interoperability-safety/interoperability/national-implementation-plans-2024-under-control-command-and-signalling-tsi_en.

Document de comparaison automatique – document informatif

CHAPITRE 3. MODALITÉS D'ACCÈS AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

3.1 INTRODUCTION

Dans ce chapitre sont décrites les conditions qu'un candidat doit remplir pour accéder au réseau ferré national (RFN), dont l'infrastructure est décrite au Chapitre 2 - Infrastructure : les conditions générales et spécifiques d'accès, les conditions commerciales ainsi que les règles opérationnelles établies pour la circulation des convois.

Ces conditions s'appliquent également à l'accès au RFN faisant partie des corridors européens.

3.2 MODALITÉS D'ACCÈS

3.2.1 CONDITIONS À REMPLIR POUR DEMANDER DE LA CAPACITÉ

Un « candidat » est, au sens de l'article L.2122-11 du Code des transports, *« une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire ».*

Tout candidat peut présenter des demandes d'attribution de sillons, suivant les modalités fixées au Chapitre 4 - Attribution de Capacité, dès lors qu'il remplit les conditions décrites au présent chapitre, selon qu'il est entreprise ferroviaire ou autre candidat. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au Chapitre 7 - Installations de service.

Dans le cadre des nouvelles modalités d'accès aux SI pour les nouveaux opérateurs, il est nécessaire de faire la distinction entre un candidat « demandeur de capacité » et un candidat « non-demandeur de capacité ».

Est défini comme « candidat demandeur de capacité », un candidat ayant effectivement procédé à des expressions de besoins 24h ou des commandes de sillons-jours.

3.2.2 MODALITÉS D'ACCES AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

Ont un droit d'accès au réseau ferré national les entreprises ferroviaires établies dans un état membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

Les entreprises ferroviaires peuvent également assurer uniquement la traction.

En application des décrets n° 2003-194 et n° 2019-525, toute entreprise ferroviaire voulant effectuer des services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession :

- d'une licence d'entreprise ferroviaire, à l'exception des entreprises visées aux 1° à 5° de l'article L.2122-10 du Code des transports (point 3.2.3) ;
- d'un certificat de sécurité unique valable pour les services concernés, pour l'utilisation effective de l'infrastructure (point 3.2.4) ;

- d'une attestation d'assurance (point 3.2.5).

Elle doit également conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure avec SNCF Réseau (point 3.3.2).

SNCF Réseau invite les entreprises ferroviaires à contacter le guichet unique (point 1.6.1), pour toute démarche visant à obtenir l'accès au réseau ferré national.

Préalablement à toute démarche d'accès au réseau ferré national et, le cas échéant, aux gares de voyageurs, le candidat adresse une lettre d'intention commune au Directeur ou Directrice Commercial(e) de SNCF Réseau ainsi qu'au Directeur ou Directrice Clients Transporteurs de SNCF Gares & Connexions. Dans cette lettre, il exprime son souhait d'opérer une ou plusieurs circulations sur un marché donné et précise notamment l'origine-destination (OD), les arrêts intermédiaires, la fréquence, le segment de marché, le matériel utilisé ainsi que la date prévisionnelle de démarrage des circulations. Cette lettre permet d'engager les premiers échanges entre le candidat, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

3.2.3 LICENCE D'ENTREPRISE FERROVIAIRE

La licence d'entreprise ferroviaire est nécessaire pour exercer une ou plusieurs des activités suivantes liées au transport de voyageurs, au transport de marchandises et/ou à la traction seule. Elle est délivrée :

- En France, par arrêté du ministre chargé des transports (point 1.6.6) dans les conditions fixées par le titre II du décret n° 2003-194, l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'entreprises ferroviaires et l'arrêté du 20 mai 2003 fixant les seuils en matière de capital social, les pièces justificatives à fournir pour apprécier la condition de capacité financière et les montants minimaux des plafonds de garantie à prendre en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire,

- Ou par l'autorité compétente dans un autre état membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle- ci.

La licence d'entreprise ferroviaire est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

L'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire est subordonnée au respect de conditions relatives à la capacité professionnelle, à la capacité financière, à l'honorabilité et à la couverture des risques.

Toutefois, en application de l'article L.2122-10 du Code des transports, l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire n'est pas exigée pour les entreprises :

- dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe transmanche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

- qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

- qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;

- qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;

- qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire.

De plus amples informations sont disponibles sur le site internet du ministère chargé des transports à l'adresse suivante : www.ecologie.gouv.fr/licence-dentreprise-ferroviaire.

Dans le cadre d'une démarche visant à l'obtention d'une licence d'entreprise ferroviaire, il est possible d'obtenir tous les renseignements en prenant contact avec le service compétent du ministère à la DGITM via l'adresse de messagerie suivante : licences-ef@developpement-durable.gouv.fr.

3.2.4 CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès au réseau ferré national exploité sous le régime du décret 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires sans être titulaire d'un certificat de sécurité unique.

Le certificat de sécurité unique est délivré depuis le 16 juin 2019 par l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ou par l'EPSF pour une exploitation restreinte au territoire national, dans les conditions fixées par le décret n° 2019-525 et le règlement d'exécution européen n°2018-763.

Il est précisé que le décret n° 2019-525 prévoit une procédure simplifiée d'extension du domaine d'exploitation à la section frontière dans le cas du certificat de sécurité unique.

En ce qui concerne les lignes qui sont exploitées sous le régime du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, l'accès est soumis à l'approbation d'un règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) par le préfet.

Ces lignes sont, à date :

- ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine ;
- ligne de Villefranche - Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol – Entveig ;
- ligne de Salbris à Valencay ;
- ligne de tram-train T4 Aulnay – Bondy ;
- ligne de tram-train T11 Epinay-sur-Seine - Le Bourget ;
- ligne de tram-train T13 Saint-Cyr - Saint Germain en Laye ;
- ligne de tram-train Mulhouse - Vallée de la Thur sur la section Rond-point Strickler – Lutterbach.

En cas de suspension ou retrait du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit immédiatement prévenir le gestionnaire d'infrastructure et cesser son activité ainsi que les activités de ses éventuels candidats, autorisés sur le système ferroviaire, à la réception de la notification de la suspension ou retrait.

3.2.5 ATTESTATION D'ASSURANCE

L'attestation d'assurance, ou un document équivalent, doit couvrir la période pour laquelle l'entreprise ferroviaire souhaite l'accès au réseau. Son montant couvre notamment les dommages que les activités de l'entreprise ferroviaire pourraient causer à SNCF Réseau.

L'entreprise ferroviaire et les autres candidats doivent, au plus tard à la signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure ou d'attribution de sillons sur l'infrastructure du réseau ferré national et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel ils ont obtenu des sillons, présenter à SNCF Réseau un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite.

Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de l'assurance. L'entreprise ferroviaire et les candidats notifient à SNCF Réseau toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

Il est à noter que :

- pour les entreprises ferroviaires soumises à l'obligation d'une licence d'entreprise ferroviaire, les modalités exigées sont fixées par l'arrêté du 20 mai 2003 précité (point 2.2.3) ;
- pour les entreprises ferroviaires non soumises à l'exigence d'une licence d'entreprise ferroviaire en application de l'article L 2122-10 du code des transports précité au point 2.2.3, les modalités exigées sont fixées par le décret n° 2020-820 du 30 juin 2020 relatif aux modalités d'obligation d'assurance pour les entreprises non soumises à l'exigence de licence d'entreprise ferroviaire.

En cas de doute sur le caractère suffisant du montant et de l'étendue de la couverture, SNCF Réseau peut contacter le ministère chargé des transports.

3.2.6 PRESTATION D'ACCÈS SÉCURISÉ AUX INSTALLATIONS DE SERVICE (BADGES CANIF)

La détention d'un badge CANIF (contrôle d'accès national interopérable ferroviaire) est une mesure de sûreté liée à la sécurisation des sites et des activités qui y sont déployées. Il est fourni aux personnels des entreprises ferroviaires pour l'accès à certaines installations de service. Ce badge est nominatif et porte les mentions suivantes : nom et prénom de la personne, et nom de l'entreprise.

Les conditions particulières d'utilisation du badge et de l'habilitation CANIF sont décrites en annexe 3.2.3.

La liste des sites et des accès au RFN protégés par un lecteur de badge CANIF est disponible sur l'Espace clients.

Les entreprises ferroviaires doivent formuler leur demande de badges CANIF ainsi que d'habilitation d'accès (création, modification, suppression) précisant l'identité complète des personnes et la liste des sites et des accès souhaités via le système d'information CANIF. Ce système d'information CANIF est mis à disposition de chaque entreprise ferroviaire dans le cadre du contrat d'utilisation des systèmes d'information conclu avec SNCF Réseau (annexe 3.4.2).

En outre, par sa qualité de responsable de ce traitement des données à caractère personnel afférentes aux badge CANIF, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 et du règlement n°2016/679 du Parlement Européen et du Conseil du 27 avril 2016 (RGPD), sur la protection des données à caractère personnel.

3.3 CONTRATS

SNCF Réseau, entreprise de services, met en place avec ses clients une relation commerciale qui s'articule à la fois autour :

- de contrats nécessaires à l'accès au réseau par tout candidat (points 3.3.2 et 3.3.3) :
  - d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire :
  - un contrat d'attribution de sillons entre SNCF Réseau et les autres candidats ;
  - un contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI) entre SNCF Réseau et un candidat demandeur de capacité ;

  - un contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI) entre SNCF Réseau et un candidat non-demandeur de capacité ;
  - une convention relative aux ouvertures supplémentaires de lignes, gares, et postes.

- d'autres contrats visant à approfondir les relations commerciales avec les clients qui le souhaitent et renforcer la contractualisation de l'usage du réseau : les accords-cadres de capacités d'infrastructure (point 3.3.1) ;
- de contrats liés aux services de communications ferroviaires (point 3.3.2) ;
- de contrats liés à l'usage de certaines installations de service (Chapitre 7 - Installations de service) :
  - pour l'utilisation récurrente des voies de service (annexe 7.2) ;
  - pour l'utilisation des cours de marchandises (annexe 7.3) ;
  - pour l'utilisation des chantiers de transport combiné (annexe 7.4) ;
  - pour la mise à disposition d'espaces industriels (annexe 7.5) ;
  - pour d'autres installations, voir Chapitre 7 - Installations de service ou contacter la PSEF.

3.3.1 ACCORDS-CADRES DE CAPACITÉ D'INFRASTRUCTURE

Selon les modalités définies par la directive 2012/34/UE, le règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, le Code des transports et le décret n° 2003-194 modifié par le décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 relatif à l'accès au réseau ferroviaire, SNCF Réseau peut conclure un accord-cadre avec tout candidat mentionné au point 3.2.1, sous réserve que, pour une demande d'accord-cadre voyageurs, celle-ci porte sur une ligne-cadre telle que décrite au point 3.3.1.3.

Cet accord-cadre définit les droits et obligations de chacune des parties en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et les modalités pratiques de facturation, pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

Les engagements des accords-cadres portent sur des volumes de capacité à commander par le candidat demandeur de capacité et à attribuer par SNCF Réseau dans le cadre du processus d'établissement de l'horaire de service annuel.

En revanche, les procédures de commande et d'attribution de sillons-jours restent encadrées, pour chaque horaire de service concerné, par les dispositions inscrites au DRR en vigueur pour chaque horaire de service et notamment son chapitre 4.

La capacité de l'infrastructure attribuée par la voie d'un accord-cadre est désignée ci-après par « capacité-cadre ».

3.3.1.1 Déclaration de capacité-cadre

En vue d'informer les candidats potentiels à un accord-cadre, SNCF Réseau établit une « Déclaration de capacité-cadre » publiée sur la page « Déclarations de capacité-cadre » de son site internet, laquelle respecte la confidentialité commerciale.

Cette déclaration de capacité-cadre donne une vue d'ensemble de la capacité-cadre d'ores et déjà attribuée sur les lignes du RFN et une indication du volume et de la nature des capacités restant disponibles sur ces mêmes lignes, qui peut inclure des graphiques.

Elle est mise à jour au plus tard trois (3) mois après la conclusion, la modification substantielle ou l'annulation d'un accord-cadre.

3.3.1.2 Demande d'accord-cadre Fret

La demande d'accord-cadre doit être adressée par le candidat demandeur de capacité au chargé de compte national (ou régional) dédié, au plus tard à début juin A-2. Cette demande doit préciser les origines-destinations concernées, ainsi que les caractéristiques des capacités correspondantes à chaque origine-destination. Une fois cette date passée, SNCF Réseau s'engage à traiter sans délai les demandes qu'il a reçues.

Sur cette base, les caractéristiques techniques de l'accord-cadre, incluant les plages horaires, sont négociées entre le candidat et SNCF Réseau pour aboutir, dans le cadre du calendrier nominal, à une annexe technique finalisée au plus tard mi-septembre A-2. La plage horaire est définie comme étant « *la période spécifiée dans un accord-cadre au cours de laquelle un ou plusieurs sillons sont destinés à être attribués dans le cadre du processus d'établissement de l'horaire de service annuel* ~~»~~».

Dans le cadre d'un calendrier anticipé de demande d'accord-cadre, une fois les volumes de capacité-cadre déterminés, soit directement entre SNCF Réseau et le candidat demandeur, soit, le cas échéant, à l'issue de la procédure de coordination prévue à l'article 3.3.1.4 ci-après, SNCF Réseau notifie par écrit au candidat les volumes qu'elle est disposée à contractualiser ainsi que les caractéristiques techniques associées à cette capacité-cadre. La signature de l'accord-cadre doit alors intervenir dans un délai de quatre (4) mois à compter de la date de cette notification.

Ce délai peut toutefois être prorogé lorsque le retard de signature résulte d'une circonstance objectivement justifiée (notamment contrainte de gouvernance), dûment portée à la connaissance de l'autre Partie avant son expiration. Le cas échéant, une telle prorogation ne peut avoir pour effet de porter le délai total de signature au-delà de six (6) mois à compter de la date de la notification.

À défaut de signature dans le délai ou calendrier de signature différent convenu entre SNCF Réseau et le candidat dans les conditions prévues ci-dessus, la procédure est réputée close. Le candidat ne peut alors se prévaloir d'un quelconque droit à la conclusion de l'accord-cadre sur la base des éléments notifiés, et la capacité concernée peut être réexaminée dans les conditions prévues par le ~~DRR~~DRR

3.3.1.3 Demande d'accord-cadre Voyageurs

Les accords-cadres Voyageurs pourront être mis en œuvre pour des circulations (sillons commerciaux à charge exclusivement) à partir du SA 2026, sur le périmètre du RFN et, uniquement sur des « lignes-cadres ».

L'ouverture d'une ligne-cadre est conditionnée à la présence d'au moins deux (2) candidats demandeurs de capacités, pour une même typologie de ligne (grande vitesse ou ligne classique), ne disposant pas de la même personnalité morale, prévoyant de circuler. Il est entendu que deux (2) candidats appartenant à la même personne morale mais agissant sous des noms commerciaux différents ne peuvent prétendre à la signature de deux (2) accords-cadres distincts sur une même ligne-cadre.

Les lignes-cadres seront publiées sur le site de SNCF Réseau, sur la page **Liste des lignes-cadres voyageurs**. Les parties prenantes seront également informées de cette publication par courriel. Les missions, objets de l'accord-cadre, consistent à parcourir la ligne-cadre de bout en bout.

Par ailleurs, en application des dispositions du **règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016** sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, selon lequel la négociation et la coordination des accords-cadres créent des charges pour le gestionnaire d'infrastructure et les candidats, les accords-cadres voyageurs sont strictement réservés à des besoins commerciaux répétitifs et récurrents.

Les accords-cadres Voyageurs sont, en principe, signés pour une durée de cinq (5) HDS, en lien avec la meilleure visibilité possible donnée par les PER. Pour les candidats le souhaitant, ces accords-cadres peuvent être signés selon la formule de trois (3) HDS prolongeables deux (2) fois un (1) HDS. Dans ces cas, l'accord-cadre peut être renouvelé à son échéance, par périodes égales à sa durée initiale.

Par exception à cette durée nominale de cinq (5) HDS, sans préjudice des dispositions de l'article 42 de la directive et de l'article 20 du décret 2003/194, SNCF Réseau est prête à envisager une durée de dix (10) HDS dès lors que cette durée serait justifiée par le candidat demandeur.

Pour une même ligne-cadre, la capacité-cadre attribuée à l'ensemble des candidats demandeurs de capacité est plafonnée à soixante-dix pourcent (70%) de la capacité maximum prévue, sur chaque plage horaire, à la trame 2h du Plan d'Exploitation de Référence (PER) pour la ligne cadre considérée, et à défaut de PER, dans la dernière trame 2h publiée par SNCF Réseau ou dans le cadre d'une analyse *ad hoc.* De façon exceptionnelle, dans le cas où le total des volumes de capacité-cadre demandés sur une ligne-cadre dépasserait le seuil de 70 %, ce dernier pourra être dépassé de façon limitée afin de répondre au mieux aux demandes exprimées tout en considérant l'intérêt de l'ensemble des clients de SNCF Réseau. Par ailleurs, à la réception d'une demande d'accord-cadre d'un opérateur, SNCF Réseau procède à une analyse préalable afin de vérifier que cette demande, dans son contenu, n'entrave pas l'accès d'autres opérateurs à la ligne-cadre considérée.

Lorsqu'un candidat demandeur souhaite conclure un accord-cadre sur une ligne-cadre publiée, la demande d'accord-cadre Voyageurs doit être adressée au Directeur ou à la Directrice commercial(e) de SNCF Réseau entre juin A-3 et janvier A-2 au plus tard. Cette demande doit être formulée via la remise du formulaire publié sur la page « Liste des lignes cadres voyageurs » du site internet de SNCF Réseau qui fixe le socle des informations minimales que la demande d'accord-cadre voyageurs de jour doit comporter et précise les éléments justificatifs que chaque candidats est tenu de produire pour permettre à SNCF Réseau d'instruire la demande, et d'apprécier la maturité du projet ainsi que la consistance de la demande correspondante.. Une demande d'accord-cadre concernant une ligne-cadre déjà publiée peut être formulée selon un calendrier anticipé par rapport à celui précité si une telle demande est objectivement justifiée par le candidat demandeur, notamment au regard de ses besoins propres au lancement d'un nouveau service. En tout état de cause, un tel accord-cadre ne pourra être signé plus de cinq (5) ans avant la date d'ouverture de la première période de commande de sillons-jours ciblée par le candidat demandeur.

Avant de conclure un accord-cadre, le gestionnaire d'infrastructure prend en compte les critères exposés à l'article 6 du **règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016**.

Les caractéristiques de l'accord-cadre sont négociées entre le candidat demandeur et SNCF Réseau dans le but d'aboutir à une annexe finalisée au plus tard à mi-septembre A-2. La signature de l'accord-cadre Voyageurs doit intervenir au plus tard en décembre A-2.

Lorsqu'un candidat demandeur souhaite conclure un AC sur une ligne non encore publiée en tant que ligne-cadre, une demande d'accord-cadre pourra être formulée au cours du premier semestre A-3. Une telle demande pourra être formulée avant cette date dès lors que le candidat demandeur le justifie à partir d'éléments objectifs au regard notamment de ses besoins propres au lancement d'un nouveau service. Cette demande doit être formulée via la remise du formulaire publié sur la page « Liste des lignes cadres voyageurs » du site internet de SNCF Réseau selon les modalités qui y sont définies. En tout état de cause, un tel accord-cadre ne pourra être signé plus de cinq (5) ans avant la date d'ouverture de la première période de commande de sillons-jours ciblée par le candidat demandeur. Dans ce cas, la ligne concernée devient éligible à la conclusion d'accords-cadres. L'information aux parties prenantes se fait par le biais de la publication de la ligne comme ligne-cadre sur le site de SNCF Réseau, sur la page Liste des lignes-cadres voyageurs et via un courriel transmis aux parties prenantes par SNCF Réseau.

Cette publication fixera un délai dans lequel les candidats potentiels seront invités à formuler une demande d'accord-cadre, laquelle devra préciser les volumes envisagés sur la ligne et les HDS considérés. Les demandes d'accords-cadres ainsi reçues dans le délai précité seront alors traitées par SNCF Réseau à l'issue de celui-ci, conformément à l'article 3.1.3.5 ci-après. Ce n'est qu'à l'issue de cette analyse que SNCF Réseau se positionnera sur son intention de conclure un accord-cadre avec chacun des candidats, sous réserve de la condition liée à la présence d'au moins deux (2) candidats demandeurs de capacités prévoyant de circuler sur la ligne considérée. Les demandes d'accords-cadres sur ces mêmes lignes, reçues postérieurement au délai précité, seront traitées au fil de l'eau dans un second temps.

Avant de conclure un accord-cadre, le gestionnaire d'infrastructure prend en compte les critères exposés à l'article 6 du règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016.

Dans le cadre du calendrier nominal de demande d'accord-cadre, les caractéristiques de l'accord-cadre sont négociées entre le candidat demandeur et SNCF Réseau dans le but d'aboutir à une annexe finalisée au plus tard à mi-septembre A-2. La signature de l'accord-cadre Voyageurs doit intervenir au plus tard en décembre A-2.

Dans le cadre d'un calendrier anticipé de demande d'accord-cadre, une fois les volumes de capacité-cadre déterminés, soit directement entre SNCF Réseau et le candidat demandeur, soit, le cas échéant, à l'issue de la procédure de coordination prévue à l'article 3.3.1.4 ci-après, SNCF Réseau notifie par écrit au candidat les volumes qu'elle est disposée à contractualiser ainsi que les caractéristiques techniques associées à cette capacité-cadre. La signature de l'accord-cadre doit alors intervenir dans un délai de quatre (4) mois à compter de la date de cette notification.

Ce délai peut toutefois être prorogé lorsque le retard de signature résulte d'une circonstance objectivement justifiée (notamment contrainte de gouvernance), dûment portée à la connaissance de l'autre Partie avant son expiration. Le cas échéant, une telle prorogation ne peut avoir pour effet de porter le délai total de signature au-delà de six (6) mois à compter de la date de la notification.

À défaut de signature dans le délai ou calendrier de signature différent convenu entre SNCF Réseau et le candidat dans les conditions prévues ci-dessus, la procédure est réputée close. Le candidat ne peut alors se prévaloir d'un quelconque droit à la conclusion de l'accord-cadre sur la base des éléments notifiés, et la capacité concernée peut être réexaminée dans les conditions prévues par le DRR

3.3.1.4 Coordination des demandes

Des conflits peuvent survenir :

- entre des accords-cadres existants et des demandes de nouveaux accords-cadres ;
- entre des accords-cadres existants et des modifications d'accords-cadres ;
- entre des demandes de nouveaux accords-cadres.

Dans ce cas, SNCF Réseau mène une coordination conformément à l'article 9 du règlement n° 2016/545 précité relatif à la « *Coordination en cas de demandes d'accords-cadres concurrentes à tout moment après la fin de la prochaine période de validité de l'horaire de service* ».

Dans le cadre de cette coordination, SNCF Réseau apprécie les demandes concurrentes au cas par cas, en cohérence et au regard des éléments dont elle dispose à la date de son analyse, afin de déterminer, au cas par cas, la solution permettant la meilleure utilisation des capacités de l'infrastructure.

Cette appréciation est conduite à partir des caractéristiques propres à chaque demande et des éléments justificatifs communiqués par les candidats dans le cadre de sa réponse au formulaire de demande d'accord-cadre visé à l'article 3.3.1.3 du DRR. Elle tient notamment compte de la capacité du candidat à démontrer de façon suffisamment étayée et documentée qu'il sera en mesure d'utiliser effectivement

la capacité demandée sur la période considérée, au regard de l'horizon de mise en œuvre du projet, de la robustesse du calendrier envisagé, notamment dans le cadre d'un éventuel différé. SNCF Réseau peut néanmoins, conformément au paragraphe 6 de l'article 9 du règlement n° 2016/545, rejeter la demande concurrente d'accord-cadre si les recettes supplémentaires en provenant ne permettent pas, au minimum, de compenser les indemnités qui seraient dues par SNCF Réseau au(x) client(s) dont les accords-cadres seraient à modifier. A cette fin, lorsque la coordination est susceptible de conduire à la modification d'un ou plusieurs accords-cadres existants, SNCF Réseau peut également tenir compte des éléments permettant d'apprécier le caractère suffisamment documenté et raisonnablement prévisible des recettes supplémentaires susceptibles de résulter de la demande concurrente.

En outre, les principes de la procédure de coordination pour les demandes de sillons concurrentes en phase de construction, prévue au chapitre 4, s'appliquent.

3.3.1.5 Conclusion de l'accord-cadre

Avant de conclure un accord-cadre (trame en annexes 3.3.1 et 3.3.2), ou de modifier substantiellement un accord-cadre existant, SNCF Réseau prend notamment en compte les éléments suivants.

a) La garantie d'une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacités prévues ;

b) Les besoins commerciaux légitimes du candidat lorsque celui-ci a démontré qu'il voulait et pouvait réellement utiliser la capacité demandée dans l'accord-cadre ;

c) Les besoins des passagers, du secteur du transport de marchandises et des investisseurs, y compris des entités étatiques et d'autres entités publiques et privées ;

d) La garantie d'un accès non discriminatoire à l'infrastructure et la disponibilité des installations reliées et des services assurés dans celles-ci dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure ;

e) Son propre financement et le développement futur du réseau ;

f) La promotion de l'efficience dans l'exploitation de l'infrastructure et, dans la mesure du possible, des installations reliées, y compris l'entretien, le renforcement et les renouvellements planifiés ;

g) Les besoins de capacité des corridors internationaux pour le fret ferroviaire, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n° 913/2010 ;

h) La garantie d'une gestion du réseau proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de moyens suffisants ;

i) Les cas antérieurs, s'il y en a, de non-utilisation de la capacité-cadre et les raisons qui les justifient, conformément à l'article 11, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) n° 2016/545 ;

j) Les critères de priorité applicables à la répartition des sillons dans le processus d'établissement de l'horaire de service annuel, conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE, et les déclarations de saturation de l'infrastructure ;

k) Le cas échéant, la nécessité de garantir les performances financières à long terme des services de transport publics assurés dans le cadre d'un contrat de service public.

SNCF Réseau motive sa décision de refuser de conclure ou de modifier un accord-cadre. SNCF Réseau s'appuie pour cela sur les éléments transmis par le candidat potentiel afin d'apprécier la crédibilité et la solidité de son projet. SNCF Réseau transmet ensuite sa justification par écrit au candidat ayant demandé la conclusion ou la modification d'un accord-cadre.

La mise en œuvre d'un accord-cadre peut être différée, jusqu'à cinq (5) ans, après la signature de l'accord-cadre à la demande du candidat dans les cas suivants :

a) L'accord-cadre est une condition préalable au financement du matériel roulant nécessaire à l'exploitation d'un nouveau service ;

b) Il est nécessaire d'accomplir les démarches liées à l'autorisation du matériel roulant visé au point a) ;

c) Le début de l'exploitation des points d'expédition ou des terminaux de chargement ou l'ouverture d'un élément de raccordement de l'infrastructure sont programmés selon certaines modalités ;

d) Des investissements doivent être effectués sur l'infrastructure en vue d'accroître la capacité ;

e) Un contrat de service public existant le prévoit.

L'Autorité de régulation des transports (ART) peut approuver d'autres critères que ceux visés aux points a) à e).

SNCF Réseau ou le candidat peuvent également demander à l'ART d'approuver une période plus longue pour différer l'application d'un accord-cadre.

Pendant ce délai, la capacité-cadre reste disponible pour d'autres candidats.

Conformément à l'article L.2133-3 du Code des transports, l'accord-cadre peut être soumis par les parties pour avis à l'Autorité de régulation des transports.

Les accords-cadres prévoient par ailleurs la fourniture par le client accord-cadre d'une garantie financière destinée à couvrir les sommes susceptibles d'être dues à SNCF Réseau au titre dudit accord. La garantie financière peut être émise :

- soit par un établissement de crédit, une entreprise d'assurance ou toute autre institution financière habilitée à émettre une telle garantie et présentant un niveau de solidité financière suffisant ;

- soit par une société du groupe du client accord-cadre ou par l'un de ses investisseurs, y compris un fonds d'investissement, sous réserve que l'entité émettrice présente une qualité de crédit minimale équivalente à BBB-/Baa3, établie par une notation à long terme en cours de validité délivrée par une agence de notation reconnue, ou par une évaluation équivalente réalisée par un organisme professionnel indépendant compétent en matière d'évaluation du risque de crédit.

Lorsqu'elle repose sur une notation de crédit, celle-ci doit avoir été attribuée, confirmée ou revue par l'agence de notation depuis moins de deux ans à la date de transmission de la garantie à SNCF Réseau, et ne pas avoir été retirée ou suspendue.
L'évaluation équivalente relative à la capacité financière doit avoir été établie ou actualisée depuis moins de douze mois à la date de transmission de la garantie à SNCF Réseau.
Pendant toute la durée de maintien de la garantie, le client accord-cadre transmet à SNCF Réseau, à intervalles n'excédant pas douze mois, tout document permettant de justifier du maintien de la notation requise ou de l'évaluation actualisée.

Les exigences relatives à la forme de la garantie et à la qualité du garant doivent être satisfaites à la date de transmission de la garantie à SNCF Réseau, et non à la date de signature de l'accord-cadre, sauf stipulation contraire dans l'accord-cadre. La date limite à laquelle la garantie doit être transmise à SNCF Réseau est expressément fixée dans l'accord-cadre conclu, soit au plus tard un (1) mois avant la fin de la période de commande des sillons-jours pour le premier HDS retenu pour la date d'effet dudit accord-cadre.

La fourniture, à la date ainsi fixée, d'une garantie complète et conforme aux exigences applicables et son maintien, en ce compris, le cas échéant, sa reconstitution, son remplacement ou son éventuel complément, pendant toute la durée prévue à l'accord-cadre, constituent une obligation essentielle du client accord-cadre.

En cas d'absence ou de non-conformité de la garantie, si celle-ci n'est pas maintenue, reconstituée ou complétée le cas échéant, ou si celle-ci n'est pas remplacée, notamment lorsque l'entité émettrice cesse de satisfaire aux conditions prévues ci-dessus, SNCF Réseau adresse au client accord-cadre une mise en demeure de remédier au manquement constaté, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par tout autre moyen conférant date certaine à sa réception.

A défaut pour le client de se mettre en conformité dans un délai de quinze jours ouvrés à compter de la réception de cette mise en demeure, l'accord-cadre est résilié de plein droit à l'expiration de ce délai, sans autre formalité et sans préjudice des dommages et intérêts que SNCF Réseau pourrait réclamer.

La résiliation entraîne la perte par le client de tout droit au bénéfice des capacités-cadres attribuées au titre de l'accord-cadre et libère SNCF Réseau de ses engagements correspondants. Les capacités-cadres ainsi libérées sont remises à disposition dans les conditions prévues à l'article 3.3.1.7 du DRR.

Le montant de la garantie est fixé dans chaque accord-cadre.

Au cours de l'exécution de l'accord-cadre, ces modalités peuvent faire l'objet d'un réexamen pouvant entrainer une modification de l'accord-cadre, lorsqu'une adaptation est objectivement justifiée. L'accord-cadre précise, le cas échéant, les conditions et modalités de ce réexamen ainsi que les mécanismes d'ajustement applicables. Il peut ainsi prévoir un mécanisme d'évolution du plafond de la garantie permettant sa réduction lorsque celle-ci n'a fait l'objet d'aucun appel pendant une période déterminée, assorti d'une obligation de reconstitution de la garantie ou de relèvement de son plafond, selon le cas, en cas d'appel ultérieur.

3.3.1.6 Exécution de l'accord-cadre

La demande et l'attribution de sillons pour chaque horaire de service s'effectuent conformément aux dispositions de l'accord-cadre et du Chapitre 4 - Attribution de capacité ci-après.

- Ajustement de la capacité-cadre fixée au titre de l'accord-cadre

L'accord-cadre est régulièrement réexaminé avec le candidat afin d'apprécier la capacité fixée entre les parties au titre de l'accord-cadre. Le candidat informe sans tarder SNCF Réseau de toute intention durable de ne pas utiliser l'intégralité ou une partie de cette capacité.

La proportion de la capacité que doivent utiliser les parties à l'accord-cadre correspond à la capacité telle que fixée entre les parties au sein de l'accord-cadre, diminuée de la franchise fixée par les parties dans l'accord (à titre d'exemple, la proportion sera de 90% pour une franchise fixée à 10%).

Lorsque le candidat n'a pas l'intention d'utiliser cette proportion de la capacité fixée aux termes de l'accord-cadre pendant plus d'un (1) mois, il en informe SNCF Réseau sans délai, et au moins un (1) mois à l'avance.

À défaut d'information dans ce délai et lorsque le candidat n'utilisera pas l'intégralité ou une partie de la capacité qui a été fixée au titre de l'accord-cadre pendant une période de plus d'un (1) mois, SNCF Réseau réduit ladite capacité pour l'horaire de service en cours, sauf si le candidat ne l'a pas utilisée pour des raisons indépendantes de sa volonté. SNCF Réseau peut également réduire cette capacité pour la période postérieure à l'horaire de service en cours.

- Pénalités

Les parties peuvent prévoir l'application de pénalités dans le cas de modification ou de résiliation de l'accord-cadre, conformément à l'article 13 du règlement n° 2016/545 précité.

3.3.1.7 Restitution volontaire de capacité par un client accord-cadre ou résiliation d'un accord-cadre

Lorsqu'à la suite de la conclusion, de la modification ou de l'annulation d'un accord-cadre, un volume de capacité-cadre devient disponible, SNCF Réseau met à jour la déclaration de capacité-cadre dans les conditions prévues à l'article 3.3.1.1 du DRR. Cette mise à jour est publiée sur la page « *Déclarations de capacités cadre* » du site internet de SNCF Réseau, afin d'en assurer la publicité auprès du marché, dans le respect de la confidentialité commerciale.

La seule libération de capacité-cadre n'emporte, par elle-même, ni réservation au bénéfice de candidats déjà titulaires d'un accord-cadre, ni attribution prioritaire au profit d'un candidat déterminé. Toute demande visant à conclure un nouvel accord-cadre ou à modifier un accord-cadre existant sur tout ou partie de cette capacité est examinée par SNCF Réseau dans le respect des principes de transparence, de non-discrimination et d'utilisation optimale des capacités de l'infrastructure disponibles.

Lorsqu'elle reçoit une demande portant sur tout ou partie d'une capacité-cadre devenue disponible, SNCF Réseau en informe les parties prenantes dans les mêmes conditions que celles prévues, à l'article 3.3.1.3 du DRR, pour la publication d'une ligne-cadre.
Cette information intervient préalablement à toute décision d'attribution ou de modification d'un accord-cadre. Elle a pour objet de permettre aux autres candidats susceptibles d'être intéressés de se manifester, afin que SNCF Réseau puisse identifier, le cas échéant, l'existence de demandes concurrentes portant sur tout ou partie de la même capacité.

À cette fin, SNCF Réseau fixe un délai de réponse de trois (3) à quatre (4) mois à compter de la publication de cette information.

Lorsque plusieurs demandes ont été reçues dans ce délai sur cette même capacité, elles sont examinées simultanément sans préjudice, le cas échéant, de la mise en œuvre de la procédure de coordination prévue au présent chapitre

3.3.2 CONTRATS AVEC LES ENTREPRISES FERROVIAIRES

- **Contrat d'utilisation de l'infrastructure**

En application de l'article L.2122-11 du Code des transports, toute utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour l'exploitation d'un service de transport est soumise à la signature préalable, par SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire, du « contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national », dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document figurent en annexe 3.1 et un modèle de conditions particulières, en annexe 3.2.1.

- **Contrat d'utilisation des systèmes d'information**

L'utilisation des systèmes d'informations mis à disposition par SNCF Réseau en vue de demander de la capacité et d'utiliser l'infrastructure du réseau ferré national nécessite la signature par le candidat concerné :

- Dans le cas d'un candidat demandeur de capacité : du contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI), dont les conditions générales applicables à la date de publication du présent document figurent en annexe 3.4.1 et un modèle de conditions particulières en annexe 3.4.2.

  OU

- Dans le cas d'un candidat non-demandeur de capacité : du contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI) disponible en annexe 3.4.3.

- **Contrats d'utilisation des services de communications ferroviaires**

L'utilisation des services de communications ferroviaires souscrits auprès de SNCF Réseau nécessite la signature par l'entreprise ferroviaire de contrats d'utilisation ou conditions particulières d'abonnements figurant en annexe 3.2.4.

3.3.3 CONTRATS AVEC LES CANDIDATS NON-ENTREPRISES FERROVIAIRES

- **Contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national**

Conformément à l'article L.2122-11 du Code des transports, toute attribution de sillons sur le réseau ferré national à un candidat autre qu'une entreprise ferroviaire en vue de les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'il organise nécessite la signature, par SNCF Réseau et le candidat, d'un « contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national » dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document sont en annexe 3.1 et un modèle de conditions particulières en annexe 3.2.2.

Ce contrat doit être signé préalablement à la désignation par le bénéficiaire auprès de SNCF Réseau du nom de la ou des entreprises ferroviaires exécutant le service de transport, dans les conditions fixées au point 4.1.3.2.

SNCF Réseau peut être amené à réclamer au demandeur qu'il fournisse des informations permettant d'établir qu'il possède la capacité financière nécessaire préalablement à la signature du contrat.

- **Contrat d'utilisation des systèmes d'information**

L'utilisation des systèmes d'informations mis à disposition par SNCF Réseau en vue de demander de la capacité et d'utiliser l'infrastructure du réseau ferré national nécessite la signature par le candidat concerné :

- Dans le cas d'un candidat demandeur de capacité : du contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI), dont les conditions générales applicables à la date de publication du présent document figurent en annexe 3.4.1 et un modèle de conditions particulières en annexe 3.4.2.

  OU

- Dans le cas d'un candidat non-demandeur de capacité : du contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI) disponible en annexe 3.4.3.

3.3.4 CONDITIONS COMMERCIALES GÉNÉRALES

Sans objet

3.3.5 PROTOCOLE DE GESTION DES ACCIDENTS ET DOMMAGES FERROVIAIRES

Un protocole de gestion des accidents et dommages ferroviaires peut être conclu entre SNCF Réseau et toute entreprise ferroviaire qui le demande.

Ce protocole s'applique aux accidents et dommages ferroviaires dans lesquels est impliquée l'entreprise ferroviaire, que la responsabilité en incombe à cette dernière ou à SNCF Réseau. Il a pour objectif de favoriser l'organisation rapide des échanges d'informations entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire et de faciliter et accélérer le règlement des dossiers, notamment à enjeu financier limité, ainsi que le versement des indemnités associées.

3.4 CONDITIONS D'ACCÈS REQUISES

3.4.1 ACCEPTATION DU MATÉRIEL ROULANT

Le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 dispose en son article 190 « *Avant qu'une entreprise ferroviaire utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, elle vérifie :*

1°) Que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux sections 1 et 2 du présent chapitre ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu et qu'il est dûment enregistré ;

2°) Que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des spécifications techniques d'interopérabilité applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet. Ce gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations peut fixer, dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de compatibilité ;

3°) Que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité et la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic ».

3.4.1.1 Dispositions générales

Pour permettre aux entreprises ferroviaires de satisfaire à leurs obligations prévues au 2° de l'article 190 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 précité, SNCF Réseau met à disposition des entreprises ferroviaires :

1) Les informations prescrites par le 4éme paquet ferroviaire (STI OPE 2023/1693 & règlement RINF 2019/777/UE, modifié par le règlement UE/2023/1694).

Dans le cas où une entreprise ferroviaire identifierait une caractéristique incomplètement renseignée dans le RINF (registre de l'infrastructure) accessible sur le site internet de l'ERA, pour une ligne faisant partie du périmètre des lignes ferroviaires dont SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure, cette information lui sera fournie, après qu'elle en ait adressé la demande au Support Clients et Partenaires de SNCF Réseau, conformément au § 4.2.2.5.1 du règlement d'exécution UE/2019/773 (dénommé

STI OPE précité[1]), modifié par les règlements UE/2023/1693/UE et UE/2025/458. Les coordonnées du Support Clients et Partenaires sont données ci-après :

- Courriel : supportclients.si@reseau.sncf.fr
- Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi (hors jours fériés) de 7h30 à 19h
- Numéro de téléphone Azur : 09.72.72.27.29 (prix d'un appel local)
- Numéro de téléphone depuis l'étranger : +33 9 72 72 27 29

Dans le cas où une entreprise ferroviaire souhaiterait obtenir une étude de compatibilité historique réalisée par SNCF Réseau, cette information lui sera fournie après qu'elle en ait adressé la demande à l'adresse IPSYS_Compatibilite_MR_Infra@reseau.sncf.fr. Le délai de réponse est alors à convenir entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire intéressée.

Une caractéristique manquante ou incomplètement renseignée dans le RINF pour une ligne ferroviaire du réseau ferré national relevant du périmètre d'un autre gestionnaire d'infrastructure que SNCF Réseau, d'un grand port maritime ou fluvial français (Paris ou Marseille), ou autre port, d'un gestionnaire de voies ferrées portuaires, cité dans le présent document de référence du réseau, est à obtenir directement auprès de l'entité concernée. Le délai de réponse est alors à convenir entre cette dernière et l'entreprise ferroviaire intéressée.

2) Un guide à l'usage des entreprises ferroviaires (IG02043)

3) Une étude d'impacts (IG02053)

4) Six (6) procédures pour accompagner les entreprises ferroviaires dans la réalisation de la vérification de la compatibilité :

- IG02037 - Procédure de vérification de compatibilité du véhicule avec la signalisation,
- IG02038 - Procédure de vérification de la compatibilité des locomotives, voitures, wagons et automoteurs vis-à-vis de l'armement de la voie,
- IG02039 - Procédure de vérification de la compatibilité des performances d'accélération des véhicules avec les délais d'annonce,
- IG02040 - Procédure de vérification de la compatibilité du gabarit du véhicule avec les différents items « gabarit » de l'infrastructure,
- IG02041 - Procédure de vérification de la compatibilité du véhicule avec la traction électrique,
- IG02042 - Procédure de vérification de la compatibilité des véhicules avec les ponts rails des lignes de SNCF Réseau.

Ces procédures, ainsi que le guide précité et l'étude d'impacts, sont disponibles sur la page « Documents techniques cités dans le DRR~~Documents techniques cités dans le DRR~~ » du ~~.~~site internet de SNCF Réseau.

5) Une offre de formation à la vérification de compatibilité proposée dans le cadre du catalogue des offres de services qui permet aux entreprises ferroviaires d'être en autonomie pour réaliser (ou pour

[1] *Ne disposant pas des informations nécessaires, SNCF Réseau n'est pas en mesure de communiquer, par l'intermédiaire des paramètres 1.1.1.5.1 et 1.1.1.5.2 du règlement 2019/777 modifié, la liste des types de véhicules ou des véhicules compatibles avec l'itinéraire, au regard de la « charge de trafic et de la capacité de charge de l'infrastructure » et des « systèmes de détection des trains ».*

passer commande) les études de vérification de la compatibilité de leurs matériels roulants avec les caractéristiques du réseau ferré français dont SNCF Réseau est gestionnaire d'infrastructure, d'appréhender les éléments réglementaires qui leur donnent la responsabilité de cette vérification, et de déterminer les items à vérifier que SNCF Réseau propose dans ses prestations .

3.4.1.2 Dispositions relatives à l'assistance aux entreprises ferroviaires proposée par SNCF Réseau

- Objectifs

Conformément à l'article 190 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 qui dispose que le « (…) *gestionnaire d'infrastructure (…) peut fixer dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de la compatibilité* », SNCF Réseau est disposée à vendre des prestations de vérification de la compatibilité de matériel roulant à l'infrastructure. Le point 3.4.1.2 fixe les modalités de mise en place de ces prestations.

Pour les études portant sur des sections de ligne dont SNCF Réseau n'est pas le gestionnaire d'infrastructure, l'entreprise ferroviaire doit directement s'adresser au gestionnaire d'infrastructure concerné.

- Champ et objet

La réalisation par SNCF Réseau d'une prestation de vérification de la compatibilité d'un matériel roulant avec des sections de lignes identifiées ~~(voies principales)~~ nécessite la conclusion préalable d'un contrat.

Les études, objets du contrat, portent sur les voies principales et exclusivement sur les sections de lignes dont SNCF Réseau est gestionnaire d'infrastructure.

Ce contrat porte sur un ou plusieurs des matériels suivants :

- les engins moteurs (locomotives, autorails, automotrices, …) ;
- les matériels remorqués (voitures, wagons, …).

À l'issue de la vérification de la compatibilité, SNCF Réseau délivre un résultat d'étude de compatibilité (EC) qui :

- détermine si les sections de ligne, sur lesquelles la circulation de ce matériel est envisagée, présentent des caractéristiques compatibles avec les caractéristiques techniques du matériel ;
- définit, le cas échéant, des restrictions d'emploi sur une ou plusieurs sections de ligne, voire indique une non-compatibilité, conduisant à une impossibilité de circulation sur la ou les sections de lignes concernée(s).

- Procédure

Lorsqu'une entreprise ferroviaire envisage d'emprunter une ou plusieurs sections de ligne du RFN avec un matériel roulant donné, autorisé conformément à la réglementation en vigueur à la date de cette autorisation, elle vérifie au préalable si ce type de matériel est inscrit dans les documents d'utilisation du réseau applicables à ces sections de ligne, cités au point 3.4.7.

Ces documents indiquent notamment, pour chaque section de ligne du réseau ferré national, les types de matériels roulants compatibles avec l'infrastructure et leurs éventuelles restrictions d'emploi.

Document de comparaison automatique – document informatif

Si le matériel autorisé ne figure pas dans les documents relatifs à une ou plusieurs sections de ligne, elle peut conclure avec SNCF Réseau, à défaut de réaliser elle-même les vérifications, un contrat de prestations de vérification de la compatibilité du matériel avec ces sections de ligne.

La demande de prestation doit comporter :

1) Une liste des sections de lignes du RFN, regroupées par date de besoin dans l'ordre du plus urgent au moins urgent ou tout autre procédé suffisamment précis pour formaliser le besoin ;

2) Si elle existe, l'autorisation de mise sur le marché (AMM[2]) du matériel roulant. Elle permet dans ce cas à SNCF Réseau de prendre en compte d'éventuelles contraintes exportées par le matériel roulant vers l'infrastructure ;

3) Les informations techniques relatives au matériel roulant nécessaires pour la réalisation des analyses telles que définies au contrat de prestations.

La demande de prestation est à réaliser via le Formulaire de demande d'étude de comptabilité du matériel roulant, disponible sur la page ». Il est ensuite à adresser par courrier électronique avec demande d'accusé réception au guichet unique de SNCF Réseau (guichetunique@reseau.sncf.fr), avec copie au chargé de compte s'il est connu, ainsi qu'au service de SNCF Réseau en charge des études de compatibilité (IPSYS_Compatibilite_MR_Infra@reseau.sncf.fr). À compter de sa réception, SNCF Réseau se rapprochera du client pour définir les conditions et termes contractuels des prestations à réaliser par SNCF Réseau.

L'évaluation du coût de cette prestation repose sur le périmètre de l'étude, défini par les critères suivants :

- Matériel roulant : le type de véhicule (locomotive, automoteurs, voiture, wagon), le type d'énergie de propulsion (Diesel, électrique, bi mode), sa connaissance (matériel nouveau ou déjà en circulation), avec ou sans autorisation de mise sur le marché (AMM) ;

- Infrastructure : le périmètre géographique d'étude (nbre de kilomètres étudiés), le type de groupe UIC, l'existence d'une étude antérieure ou non, au format précédant le 4ème paquet ferroviaire ou non ;

- Items techniques à vérifier : la liste des sujets d'études de la Spécification Technique Interopérabilité « Exploitation et gestion du trafic » (STI OPE) définie contractuellement ou une étude spécifique sur les ouvrages d'arts.

-

- Fin de la procédure et effets

Le résultat de ces vérifications fait l'objet d'une étude de compatibilité (EC) adressée à l'entreprise ferroviaire ayant conclu le contrat de prestation avec SNCF Réseau.

[2] Pour l'application des articles 2.7, les EF pourront continuer de se prévaloir des AMEC délivrées avant le 16 juin 2019.

3.4.1.3 Travaux d'adaptation de l'infrastructure pour l'admission d'un matériel roulant présentant des incompatibilités sur des sections de l'infrastructure

- Principe général du demandeur-payeur

Si les résultats des études de compatibilité mettent en évidence une ou plusieurs non-compatibilités/restrictions pénalisantes, avérées ou susceptibles d'exister, entre le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau peut engager, à la demande du candidat, des études dites d'évolution, dont l'objet est de parvenir à supprimer ces non-compatibilités/restrictions. Ces études, réalisées par SNCF Réseau, sont financées exclusivement par le candidat demandeur.

Dans l'hypothèse où, pour lever les non-compatibilités, il apparaît nécessaire de réaliser des travaux d'adaptation de l'infrastructure, ceux-ci ne sont engagés par SNCF Réseau qu'après finalisation d'un accord avec le demandeur acté dans une convention ad hoc. Lors des discussions avec le demandeur, SNCF Réseau appréciera la faisabilité de son projet à l'aune de ses caractéristiques techniques et de ses conséquences en termes d'organisation industrielle pour SNCF Réseau (depuis la réalisation des travaux concernés jusqu'à l'exploitation de la ligne). A titre d'exemple, SNCF Réseau pourrait refuser de procéder aux travaux s'ils devaient engendrer des impacts substantiels sur la production ferroviaire (interruption de circulation, déviation de trafic, mobilisation excessive des ressources du GI). Dans ce contexte, le coût total du projet devra être raisonnable.

In fine, SNCF Réseau pourra être conduite à ne pas donner suite à la demande d'adaptation si la faisabilité technique ou la complexité du projet en termes d'organisation industrielle de SNCF Réseau ne permet pas la réalisation du projet. Pour le cas où le montant final du projet (études travaux et travaux) excèderait 10% du montant prévisionnel des redevances générées sur un HDS[3] par les circulations supplémentaires rendues possibles par l'introduction du nouveau matériel roulant, le projet sera par principe, considéré comme ne remplissant pas ces critères de faisabilité et d'absence de désorganisation industrielle de SNCF Réseau.

En principe, l'intégralité des coûts afférents aux opérations nécessaires pour permettre la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure, incluant les études et les travaux d'adaptation éventuels, est à la charge du candidat demandeur.

- Possibilité d'instaurer un mécanisme de mutualisation entre entreprises ferroviaires nécessitant les mêmes adaptations de l'infrastructures

Toutefois, afin de tenir compte des situations où les travaux envisagés seraient nécessaires pour la circulation des matériels roulants de plusieurs entreprises ferroviaires, des réflexions sont actuellement menées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour instaurer un mécanisme de mutualisation des coûts entre les bénéficiaires identifiables de ces adaptations et déterminer les projets susceptibles d'en bénéficier.

Ce mécanisme de mutualisation pourrait notamment s'appuyer, pour chaque section de ligne concernée sur un accord de coopération (tel que décrit à l'article 7 quater 4 de la Directive 2012/34/UE), conclu entre SNCF Réseau et le demandeur initial des adaptations de l'infrastructure, auquel sera associée toute entreprise ferroviaire dont le matériel roulant et les services répondront aux critères d'éligibilité définis dans cet accord ou sur tout autre dispositif approprié permettant d'aboutir à cet objectif de

[3] Ce montant est déterminé à partir d'une estimation des recettes prévisionnelles calculées sur la base des circulations futures du demandeur, en vision cible, réalisées par SNCF Réseau. Cette estimation s'appuiera sur les engagements de commandes de capacités qu'il a souscrits s'ils sont disponibles.

mutualisation des coûts entre les bénéficiaires identifiables des adaptations de l'infrastructure réalisées. A cette occasion, la possibilité d'un recours aux redevances particulières sera notamment étudiée.

Dans tous les cas, l'hypothèse de l'instauration d'un mécanisme de mutualisation sera notamment investiguée sous l'angle de sa conformité au cadre juridique applicable.

- **Contribution de SNCF Réseau à des travaux d'adaptation liés aux Services librement Organisés** à Grande Vitesse

En cohérence avec les objectifs de stimulation de la concurrence sur le marché du service librement organisé à grande vitesse, d'augmentation de l'utilisation du réseau et de préservation d'un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, SNCF Réseau peut, le cas échéant et à l'issue d'une appréciation globale, , contribuer au financement de certains travaux d'adaptation de l'infrastructure. L'opportunité d'une contribution est appréciée par SNCF Réseau au regard d'un faisceau d'indices comprenant a minima les éléments suivants *:*

- La perspective d'une augmentation du volume de circulations sur la ou les sections de ligne concernées rendue possible par l'arrivée du nouveau matériel roulant, par rapport à la situation de référence définie par SNCF Réseau ;
- Un taux de cofinancement du projet par SNCF Réseau qui ne saurait excéder 50 % du coût total des travaux (études liées aux travaux et travaux eux-mêmes), étant précisé que les études de compatibilité demeurent intégralement à la charge du demandeur ;
- Un plafond économique de la contribution de SNCF Réseau n'excédant pas 5% du montant total des redevances prévisionnelles (en vision cible) attendues des nouvelles circulations associées à l'arrivée du matériel roulant sur un HDS après la mise en service. Ce montant est déterminé par SNCF Réseau à partir d'une estimation des recettes prévisionnelles, calculées sur la base des circulations futures du demandeur réalisées par SNCF Réseau. Cette estimation s'appuiera sur les engagements de commandes de capacités auxquels il a souscrit, s'ils sont disponibles.

En tout état de cause, cette contribution n'a pas de caractère automatique et demeure subordonnée au respect de l'article L-2111-10-1 du code des transports.

Enfin, cette contribution de SNCF Réseau est systématiquement assortie de la mise en place d'une redevance particulière appliquée aux circulations des matériels dont l'objet est de permettre à SNCF Réseau de couvrir les sommes ainsi engagées.

3.4.2 DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Le personnel des entreprises ferroviaires doit être en conformité avec la réglementation en vigueur.

3.4.3 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Il s'agit d'un véhicule et/ou chargement transporté qui, en raison de sa construction/conception, de ses dimensions ou de sa masse, ne répond pas aux paramètres de l'itinéraire, nécessite une autorisation particulière de mouvement et peut nécessiter des conditions de circulation particulières sur tout ou partie du parcours (appendice J du règlement 2019-773 STI-OPE). Il ne peut être admis de ce fait que dans des conditions techniques ou d'exploitations spéciales.

Les transports exceptionnels s'effectuent dans les conditions prévues par les articles 25 à 27 de l'arrêté du 9 décembre 2021 ainsi que dans la documentation d'exploitation conformément à **l'article 11.b du**

Document de comparaison automatique – document informatif

même arrêté fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

L'accès des transports exceptionnels au réseau ferré national est soumis au respect de dispositions particulières indiquées au point 4.7.1 (notamment, obtention d'un avis de transport exceptionnel (ATE) auprès de SNCF Réseau et inscription de l'autorisation correspondante au certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire).

Les services relatifs associés et les redevances liées sont définis au Chapitre 5 - Services et tarification.

Des dispositions complémentaires liées à la gestion opérationnelle des circulations sont définies dans le Chapitre 6 - Exploitation ferroviaire.

NOTA : Les circulations GB respectant les caractéristiques de l'infrastructure ne sont pas considérées comme transports exceptionnels, sous réserve du respect de la carte des lignes aptes au gabarit GB consultable via le lien suivant : https://dgo.reseau.sncf.fr/carto-gabarits/

3.4.4 MARCHANDISES DANGEREUSES

On entend par marchandises dangereuses, les matières et objets dont le transport est interdit selon le RID (Règlement international pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses) ou autorisé uniquement sous certaines conditions.

En France, le transport des marchandises dangereuses par voies terrestres est soumis au RID dont les conditions d'applications sont précisées dans l'arrêté du 29 mai 2009 modifié, dit « arrêté TMD ».

L'accès des transports de marchandises dangereuses au réseau ferré national est soumis au respect de dispositions particulières indiquées dans le Chapitre 2 - Infrastructure et au point 4.7.2. Il est également soumis à l'inscription de l'autorisation de transports de marchandises dangereuses au certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire.

Des dispositions complémentaires liées à la gestion opérationnelle des circulations sont définies au Chapitre 6 - Exploitation ferroviaire.

3.4.5 CIRCULATIONS D'ESSAI ET AUTRES CIRCULATIONS DÉROGATOIRES

3.4.5.1 Circulations d'essai

Toute circulation d'essai sur le réseau ferré national, effectuée dans le cadre des dispositions de l'arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais, doit faire l'objet d'une autorisation préalable de l'EPSF (point 1.6.6*).* À cet effet, les entités requérantes respectent le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 « Circulations dérogatoires » de SNCF Réseau et intègrent dans leur dossier d'autorisation temporaire d'essais (AUTE) l'avis et, le cas échéant, les conditions émises par le gestionnaire d'infrastructure. L'EPSF se prononce en application de l'arrêté précité, au vu notamment de cet avis. Le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 est disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Cela concerne notamment les circulations pour la réalisation d'essais de matériels roulants n'ayant pas encore d'autorisation de mise sur le marché.

La demande d'avis au GI SNCF Réseau décrite dans ce document doit être adressée à SNCF Réseau par courrier électronique à l'adresse : IPSYS_circulations_derogatoires@reseau.sncf.fr.

3.4.5.2 Autres circulations dérogatoires

Toute circulation dérogatoire sur le réseau ferré national, qui ne rentre pas dans le cadre des dispositions de l'arrêté du 23 mars 2021 précité, mais circulant dans des conditions dérogatoires à la documentation technique et d'exploitation, doit faire l'objet d'un avis des GI concernés, suivant le processus et les exigences définies dans le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 « Circulations dérogatoires » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

La demande d'avis au GI SNCF Réseau, décrite dans ce document, doit être adressée à SNCF Réseau par courrier électronique à l'adresse : IPSYS_circulations_derogatoires@reseau.sncf.fr.

3.4.6 AUTRES CONDITIONS SPÉCIFIQUES

Les documents référencés ci-dessous sont des documents d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières et sont disponibles dans le système d'information DocExplore (point 3.4.7) et sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

3.4.6.1 Conditions spécifiques pour l'utilisation de voies du RFN pour des circulations touristiques régulières

La circulation touristique régulière s'effectue sur des lignes ou des sections de lignes lors de périodes n'offrant pas de capacité d'infrastructure.

La circulation touristique régulière est soumise à la signature d'une convention entre SNCF Réseau, la personne morale désignée pour l'exploitation touristique de la ligne et, si cette dernière n'est pas entreprise ferroviaire, la collectivité territoriale concernée, conformément à l'article 20 du décret n° 97-444 modifié.

La circulation touristique régulière est soumise notamment au décret n° 2019-525 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. La personne morale désignée pour l'exploitation touristique de la ligne doit, entre autres, respecter la règle d'exploitation particulière RFN-IG-TR 01 C-05-n°004 « Prescriptions relatives à la sécurité des circulations touristiques régulières sur des lignes figurant au document de référence du Réseau », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau, qui prévoit l'établissement par l'exploitant d'un règlement de sécurité de l'exploitation, validé par un expert ou organisme qualifié agréé (OQA) relevant du décret n° 2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés ou à un service de contrôle de l'État compétent en matière de transport guidé. Le règlement de sécurité de l'exploitation ainsi que sa validation sont annexés à la convention.

Sur une section de ligne ne figurant pas au DRR, la circulation touristique régulière est soumise à la réglementation en vigueur hors réseau ferré national, notamment au décret n° 2017-440 précité.

3.4.6.2 Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le RFN

En complément éventuellement de l'autorisation de mise sur le marché, ces véhicules doivent disposer d'un agrément de travail. Les conditions de délivrance de l'agrément de travail de ces véhicules sont définies dans les règles d'exploitation particulières RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 et RFN-CG-MR 03 A-00-n°005, intitulées respectivement « Processus autorisant la circulation et le travail des véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux » et « Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux. Caractéristiques techniques », disponibles sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

3.4.6.3 Graissage des rails par le matériel roulant

Sur les RFN, les entreprises ferroviaires sont responsables de la lubrification du contact rail- roue, quelles que soient les conditions d'environnement ou de tracé. A cette fin, le document SAM S 801 « Lubrification du contact roue-rail par le matériel roulant » publié par l'EPSF constitue un moyen acceptable de conformité. A défaut du respect des dispositions de ce texte, il appartient aux entreprises ferroviaires d'être en capacité de démontrer la conformité à cette obligation.

Le contrôle, le suivi et la mesure de la performance du graissage des rails sur le réseau ferré national français (contrôle du graissage des rails, commission graissage…) est décrite dans le document d'utilisation RFN-IG-IF 02 B-31-n°001 « Graissage des rails ». Les entreprises ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) doivent appliquer ce texte. Ce document est disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. La participation des entreprises ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) à la commission centrale annuelle graissage organisée à l'initiative de SNCF Réseau est obligatoire.

Au cours de cette commission, les entreprises ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) présentent leur bilan annuel du graissage, qui comporte, par exemple, les données suivantes : disponibilité du matériel et performance pour assurer le graissage, contraintes rencontrées, incidents, actions menées, retour d'expérience...

Ces éléments sont à communiquer par les entreprises Ferroviaires (ou entités en charge de la maintenance du matériel roulant, le cas échéant) à SNCF Réseau un (1) mois avant la date de la commission.

3.4.7 DOCUMENTATION

Outre le respect des dispositions législatives et réglementaires (point 1.3), l'utilisation du réseau ferré national est soumise au respect de la documentation ci-après.

- Documentation établie en application du décret n°2019-525

La documentation établie en application des articles 1, 14 et 15 du décret n° 2019-525 susvisé comprend la documentation d'exploitation et les règles d'exploitation particulières. Les parties directement intéressées par l'élaboration et la mise à jour de ces documents sont consultées dans les conditions décrites dans l'annexe 1.2.

- Documentation d'exploitation

Cette documentation d'exploitation, établie et publiée par SNCF Réseau, ou le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations si cette mission lui a été confiée, au moyen du SI DocExplore, accessible via l'Espace clients après demande au Support (point 1.6.1), comporte :

1) **Les documents d'exploitation de portée nationale** ;
2) **Les consignes locales d'exploitation** (CLE), élaborées et mises à jour en déclinaison de la réglementation d'État ;
3) Le livret A des renseignements techniques (RT) ou, pour certaines lignes, le document en tenant lieu (exemple : les consignes de ligne pour les voies uniques à trafic restreint et les lignes à voie unique à régime d'exploitation particulier), les schémas de signalisation et schémas simplifiés des gares importantes qui décrivent les principales caractéristiques des lignes.

- Règles d'exploitation particulières

En application de l'article 15 du décret susvisé, les règles d'exploitation particulières sont établies par SNCF Réseau, ou le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations si cette mission lui a été confiée, pour les activités suivantes.

1) La circulation depuis les zones de chantier et vers celles-ci des convois ferroviaires utilisés pour la réalisation de travaux sur le réseau ferré national ;
2) La circulation des convois ferroviaires sur des voies de service ou d'embranchement du réseau ferré national lorsqu'elle relève d'un service de transport réalisé sur un réseau public ou privé raccordé à celui-ci ainsi que les manœuvres accomplies à cette occasion par nécessité sur les voies principales ;
3) La circulation des véhicules principalement utilisés sur les infrastructures légères mais équipés de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section confinée et limitée du RFN à des fins de connectivité uniquement ;
4) Les activités réalisées sur les voies du réseau ferré national, y compris la circulation de convois ferroviaires, lors des périodes au cours desquelles il n'est offert aucune capacité d'infrastructure ;
5) La circulation des véhicules à des fins d'essais d'infrastructure sur le réseau concerné.

- Consignes et instructions temporaires

SNCF Réseau fournit en temps utile aux entreprises ferroviaires les consignes et instructions opérationnelles à caractère temporaire liées à l'état de l'infrastructure, dans les conditions décrites par les documents d'utilisation RFN-NG-SE 01 D-00-n°003 « Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure » et RFN-IG-AG 07 A-05-n°001 « Gestion et fourniture aux opérateurs ferroviaires de documents de sécurité et présentation des sites desservis » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

- Autre documentation

SNCF Réseau établit d'autres documents opposables contractuellement (documents de principe, documents d'utilisation du réseau notamment). Ils sont mis à disposition sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Leur liste est indiquée en annexe 1.2.

3.4.8 SÛRETÉ

Les entreprises ferroviaires doivent respecter les exigences de sûreté applicables pour utiliser le réseau ferré national en ce qui concerne le personnel, le contrôle ou la surveillance du matériel roulant composant les trains, les voyageurs et les marchandises transportées.

Document de comparaison automatique – document informatif

CHAPITRE 4. ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

4.1 INTRODUCTION

4.1.1 OBJET

Le présent chapitre a pour objet de décrire les principes relatifs au processus d'attribution des capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national par SNCF Réseau, aux différents demandeurs de capacité (sillons et travaux), et d'informer ces derniers sur le calendrier (point 4.5) et la procédure de demande (points 4.2.3 et 4.2.5) et d'attribution de sillons (points 4.2.4, 4.2.6 et 4.5.4) pour l'horaire de service A (dit aussi « service annuel »), correspondant à l'année du présent DRR. Les procédures d'attribution de capacité sur installations de service sont présentées au point 7.3.5.6.

Les règles relatives à l'attribution de capacité sur la ligne à grande vitesse SEA Tours-Bordeaux, gérée par LISEA, sont décrites dans le document de référence de la ligne (annexe 8.1). Voir également le point 4.2.6.1.

Les règles relatives à l'attribution de capacité pour les corridors européens de fret sont décrites dans le Book IV du Document d'information de chaque corridor (point 1.7).

L'horaire de service (HDS) A visé au présent chapitre désigne l'HDS 2027, sauf pour la phase de structuration des capacités :

- où l'HDS A désigne l'HDS 2030 pour la conception du plan d'exploitation de référence (PER) ;
- où l'HDS A désigne l'HDS 2029 pour la préconstruction du graphique.

Dans le cadre du projet d'interopérabilité européen, SNCF Réseau a commencé la mise en œuvre des processus et messages STI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité) dans le domaine capacitaire :

- dans une première phase, les processus de commande de sillons resteront inchangés en STI ;
- dans une seconde phase, des modifications de processus existants ainsi que de nouveaux processus de commande de sillons (Observations et Acceptation/Refus) seront mis en place.

A partir du SA 2027, les candidats pourront faire les demandes de sillons relatifs à cet HDS soit via les outils usuels (interface GESICO-DSDM unifiée), soit via des messages STI.

Pour ces sillons, il sera possible d'utiliser plusieurs méthodes pour la commande :

- commande complète en STI : cela implique une demande et la (ou les) réponse(s) correspondante(s) au travers des seuls messages STI ;
- demande réalisée dans GESICO- DSDM mais, réponse(s) reçue(s) au format STI ;
- demande réalisée au format STI mais, réponse(s) reçue(s) via les canaux usuels (HOUAT ou BASIC).

Pour les commandes ayant été réalisées au format STI, le demandeur peut, dans la suite du processus, revenir au canal usuel (interface GESICO-DSDM unifiée) pour toute autre demande de modifications ou suppressions relative à ces sillons.

Cependant, pour des commandes ayant été réalisées via le canal usuel, les demandes de modifications ou suppressions ultérieures relatives à ces sillons, ne pourront pas être formulées au format STI.

Document de comparaison automatique – document informatif

Les demandes au format STI ainsi que les réponses au format STI transmises au projet d'HDS et à la publication de l'HDS s'appuieront sur les messages PathRequest (demande) et PathDetails (réponse), échangés entre l'Interface Commune (IC) de chaque candidat et celle de SNCF Réseau.

Les demandeurs commandant dans PCS ne sont pas concernés par la mise en œuvre des processus et messages STI. Les processus actuels restent inchangés pour les sillons internationaux.

4.1.2 LES DEMANDEURS DE CAPACITÉ

Comme indiqué au point 3.2.1 conformément à l'article L.2122-11 du Code des transports, peut présenter des demandes d'attribution de sillons tout « candidat » remplissant les conditions définies au Chapitre 3 - Conditions d'accès au RFN. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au Chapitre 7 - Installations de service.

Les candidats sont, dans le présent chapitre 4, désignés sous le terme générique de « demandeurs ».

Au sein des candidats, parmi ceux qui commandent des sillons, on distingue :

- les « candidats connus », qui ont effectivement demandé des sillons avant la fin de la période de demandes de sillons pour l'horaire de service A définie au point 4.3.1 ;
- les « candidats potentiels », qui n'ont pas demandé de sillon pour l'horaire de service A, mais qui manifestent leur volonté de fournir des services ferroviaires et de demander des sillons durant cet horaire de service. Ils peuvent formuler des observations sur le projet d'horaire de service dans les conditions définies au point 4.3.1.

Dans les cas particuliers cités ci-dessous, les droits et obligations attachés aux sillons attribués à un candidat A peuvent être exercés de plein droit par un candidat B :

- si le candidat A est une autorité organisatrice des transports déjà attributaire de sillons et que cette dernière souhaite que le candidat (B), qu'elle a désigné comme titulaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, les reprenne sous sa responsabilité ; dans le cas où le candidat B viendrait à ne plus exercer ses responsabilités en la matière (perte ou fin de contrat), les sillons reviennent alors au candidat A ;
- en cas de nécessité de changer l'identité de l'attributaire des sillons à la suite d'une opération de cession, fusion ou acquisition, entre un candidat A et un candidat B, entraînant une reprise de l'activité pour laquelle les sillons ont été initialement attribués ;
- en cas de nécessité de changer l'identité de l'attributaire des sillons à la suite de la création par le candidat A d'une filiale (candidat B), dédiée à reprendre l'activité pour laquelle les sillons ont été initialement attribués.

Les modalités de mise en œuvre sont définies entre SNCF Réseau et les candidats concernés, et font l'objet de la signature d'un contrat ad hoc ou de stipulations particulières dans les contrats classiquement applicables.

4.1.3 RESPONSABILITÉS DES DEMANDEURS

Le présent article n'a pas pour ambition de définir de façon exhaustive le niveau de responsabilité des demandeurs mais vise à faciliter leurs démarches en explicitant leurs responsabilités lors de la formulation d'une demande de sillon en fonction des caractéristiques du convoi correspondant (voir également le point 4.2.3).

Le demandeur élabore la demande de sillons sous sa responsabilité.

Il lui appartient donc :

- de formuler chaque demande en y intégrant les informations sur le demandeur et le parcours revendiqué, la gare d'origine, le ou les arrêts intermédiaires, la gare d'arrivée, les caractéristiques du convoi, telles que définies et décrites dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale sur la phase amont » et le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau ;

- de signaler lors des demandes de capacité les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon ou sur les conditions d'utilisation du réseau, citées notamment aux points 4.7.1 à 4.7.3 ci-dessous ;

- de procéder en amont de la demande de capacité à la vérification de la compatibilité du matériel roulant utilisé avec l'infrastructure des lignes empruntées, conformément aux versions en vigueur de la documentation d'exploitation (point 2.7). En cas d'évolution des caractéristiques du convoi susceptibles d'affecter le respect du jalonnement horaire, de demander la modification du sillon attribué ou la création d'un sillon sur mesure en cas d'impossibilité à modifier le sillon existant pour prendre en compte les contraintes réelles du train ;

- de vérifier en amont de la demande de capacité la disponibilité de l'infrastructure en fonction des éléments mis à sa disposition, de sorte que la demande soit faite en connaissance de cause (heures d'ouverture des lignes, gares et postes, fenêtres et capacités travaux, limitations temporaires de vitesse) ;

- de vérifier préalablement à sa demande que son train pourra être réceptionné sur le ou les embranchements à l'heure souhaitée.

4.1.3.1 Responsabilités particulières des entreprises ferroviaires

Lorsque le demandeur est une entreprise ferroviaire, certaines responsabilités particulières lui incombent.

Ainsi, dans tous les cas, il est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire utilisant un sillon d 'engager des convois dont les matériels et la composition (traction, masse, longueur, marchandises dangereuses, transport exceptionnel...) sont :

- compatibles avec le jalonnement horaire du sillon attribué. Pour un nouvel engin moteur, il peut être nécessaire de le modéliser préalablement dans l'outil horaire (voir point 4.2.3).

- compatibles avec les temps d'arrêts commerciaux et temps techniques pour les opérations en gare (exemple : coupe / accroche) du sillon attribué.

L'entreprise ferroviaire a en outre pour responsabilité de respecter les obligations d'information préalables à la circulation prévues par le Chapitre 6 - Exploitation ferroviaire relative à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

L'attention doit être portée sur le report complet vers l'EF de la responsabilité sur la vérification de la compatibilité de la circulation vis-à-vis des caractéristiques techniques de la ligne.

Document de comparaison automatique – document informatif

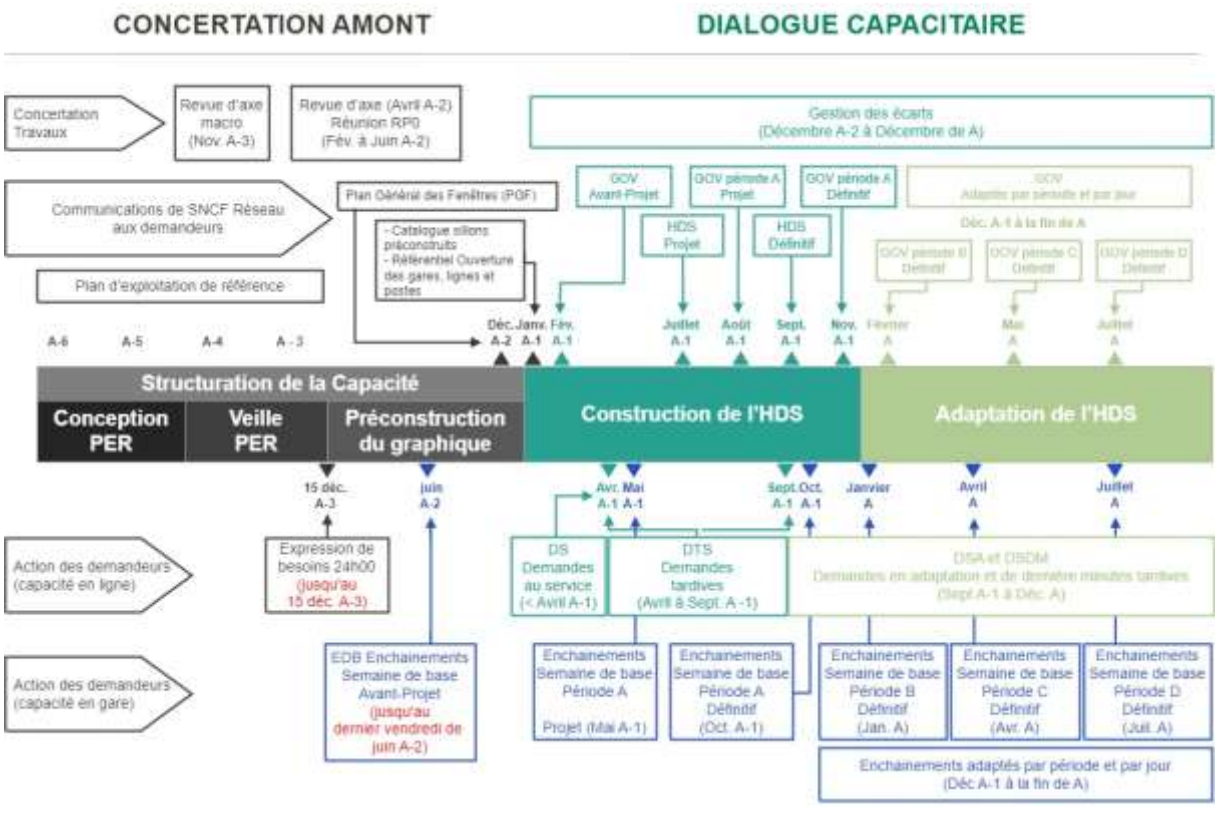
Pour les demandes faites au gabarit GB, la description de l'itinéraire devra être suffisamment précise, afin que le sillon tracé par l'horairiste n'emprunte que les lignes désignées aptes au gabarit GB sur la carte correspondante.

4.1.3.2 Responsabilités particulières des demandeurs autres qu'entreprise ferroviaire

Le demandeur qui n'est pas une entreprise ferroviaire a pour responsabilité :

- de s'assurer qu'il dispose des ressources (humaines, techniques et financières) suffisantes pour maîtriser l'organisation nécessaire (notamment en termes d'accès à l'information) des traitements des demandes de capacité ;
- de garantir à SNCF Réseau que l'entreprise ferroviaire désignée est capable de respecter les horaires de circulation qui lui ont été communiqués par SNCF Réseau au titre de l'attribution de capacité, sauf exceptions prévues par les textes réglementaires (article 5.2.1 de l'annexe 3.1). À ce titre, le candidat communique à l'entreprise ferroviaire désignée les informations qu'il détient et qui sont nécessaires à la formation par cette dernière de convois compatibles avec les caractéristiques du sillon attribué et capables notamment de respecter le jalonnement horaire de ce sillon ;
- de communiquer à SNCF Réseau le nom de la ou des entreprises ferroviaires à qui il met les sillons à disposition au plus tard trente (30) jours avant toute circulation afférente via les outils de commande.

4.1.4 LES ENTITÉS DE SNCF RÉSEAU IMPLIQUÉES DANS LE PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES SILLONS



Document de comparaison automatique – document informatif

Différentes entités interviennent dans le processus et sont en contact avec les demandeurs. Les divisions grands comptes voyageurs et fret de la Direction commerciale ainsi que les pôles Clients et Prospective des Directions Régionales peuvent assister le demandeur dans l'identification de son besoin et la prise de contact avec l'entité correspondante ou effectuer la transmission de la demande.

- Entités en charge de la répartition de capacité avant la phase de préconstruction du graphique

Les entités suivantes font partie de la Direction Générale Clients & Exploitation (DGCE).

- La Direction Clients et Marchés (DC&M)

  La Direction Clients et Marchés intervient dans la connaissance des besoins prévisionnels des marchés utiles à la phase de structuration.

- La Direction Stratégie Services et Infrastructures

  La Direction Stratégie Services et Infrastructures assemble une vision Services & Infrastructures concertée sur les horizons 5 à 20 ans et garantit à la fois la cohérence par une co-construction avec différentes entités contributrices de SNCF Réseau et Gares & Connexions, l'équité entre les trafics et le juste équilibre trafics/travaux. Elle porte le dispositif plateformes piloté par l'Etat et organise la concertation avec les parties prenantes AOM et opérateurs.

- La Direction de la Capacité

  Le Département Ingénierie Capacitaire (INCA), au sein de la Direction de la Capacité, optimise la répartition capacitaire en fonction des besoins de l'ensemble des demandeurs (internes et externes) et produit les plans d'exploitation de référence.

- Entités en charge du dialogue capacitaire

- Les divisions Grands Comptes Voyageurs et Dialogue Sillon Aval et Amont Fret ainsi que les pôles Clients et Prospective des Directions Régionales

  Ces équipes commerciales ont pour rôle d'accompagner les demandeurs dans leur utilisation du réseau (contractualisation, demandes de sillons, développement d'activités…) et sont les points d'entrée des demandeurs sur les sujets sillons, à partir du projet d'Horaire de Service et jusqu'à la fin de la phase « avant circulation » (J-1 17h).

  Elles assurent également, en lien avec les autres entités de SNCF Réseau concernées, les concertations et itérations nécessaires avec les demandeurs afin de trouver des solutions qui répondent à leurs besoins.

- Entités en charge de l'allocation de capacité à partir de la phase de préconstruction du graphique

- La Direction de la Capacité

  La Direction de la Capacité a pour mission principale d'assurer la répartition et l'attribution des capacités en répondant au plus près des demandes de sillons pour satisfaire les besoins commerciaux des demandeurs, tout en dégageant des capacités pour permettre la maintenance, la rénovation et le développement du réseau. Au sein de cette direction, le Département Ordonnancement Capacité Travaux assure le dialogue avec les demandeurs de capacité sur les problématiques travaux, en subsidiarité avec le Département Production Capacité Sillons et Travaux. Ce département intervient avant et après la phase de préconstruction du graphique.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Les Bureaux Horaires Régionaux (BHR)

  Les Bureaux Horaires Régionaux, au sein des Directions Générales Inter-régionales, interviennent dans le traitement des demandes et de la compatibilité sillons / travaux à partir de la phase de construction.

- Les Bureaux Horaires Locaux (BHL)

  Les Bureaux Horaires Locaux, au sein des Directions Générales Inter-régionales, ont pour mission principale de répartir la capacité en gare, en coopération avec la Direction de la Capacité et les BHR.

- Les guichets-capacité et opérationnels

  Le guichet capacité traite les demandes de dernière minute (à partir de J-7, J étant le jour prévu pour la circulation). À partir de J-1 17h00, la continuité de la mission est assurée par le guichet opérationnel. Les coordonnées des guichets capacité et opérationnels sont indiquées dans le document de principe « AR 3001 - Capacité de dernière minute ». Ces acteurs font partie des Directions Générales Inter-régionales.

4.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DES PROCESSUS

4.2.1 PRINCIPES

SNCF Réseau répartit et attribue la capacité sur l'ensemble du réseau ferré national (y compris dans les gares voyageurs) et dans ce cadre, veille à assurer la meilleure utilisation des infrastructures ainsi que le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires.

La capacité d'une section de ligne est notamment fonction de l'hétérogénéité et de l'ordonnancement des sillons, des caractéristiques techniques de l'infrastructure et du niveau de régularité visé. Elle est donc variable selon les plages horaires et le type de ligne et de trafic.

La capacité utilisable pour le trafic commercial est l'espace-temps d'ouverture des gares et lignes, hors capacité dédiée aux travaux sous forme de fenêtres définies sur des sections en ligne ou de capacités travaux octroyés sur des sections sans fenêtres (zones de gare, nœuds, voies d'évitement…).

L'attribution de capacité concilie :

- les besoins tant quantitatifs que qualitatifs, notamment exprimés par les demandeurs ;
- les possibilités offertes par l'infrastructure ;
- les exigences de sécurité et de robustesse de conception.

Elle respecte les règles de calcul d'un sillon et de l'élaboration d'un graphique de circulation, dont les principes et normes sont décrits dans l'annexe 4.1 et le référentiel de robustesse des services ferroviaires (AR01424), afin de proposer des sillons compatibles avec la performance de l'infrastructure et de prendre en compte la robustesse de conception.

La création et l'attribution d'un sillon repose sur les processus d'élaboration de l'horaire de service. Elle repose sur trois (3) grandes étapes définies au point 4.2.2.

Ces étapes conduisent à la construction et l'adaptation du graphique qui décrit l'ensemble des sillons tracés sur l'infrastructure du réseau ferré national et des intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur chaque section du réseau.

Document de comparaison automatique – document informatif

La capacité mise à la disposition des demandeurs est une ressource limitée dont la répartition doit être optimisée dans l'intérêt général de tous les utilisateurs. Cette optimisation globale incombe à SNCF Réseau.

Cependant, les demandeurs de capacité sont également acteurs de la qualité et de l'efficacité du processus, dans la recherche d'un équilibre entre anticipation et stabilité. Dans la mesure du possible, ils doivent anticiper les demandes correspondant à un besoin avéré et confirmé, afin de n'inscrire dans le graphique que des horaires qui ne seront pas remis en cause dans une phase ultérieure. En effet, la multiplication des demandes de création, de modification ou d'optimisation de sillons pour un même besoin de transport pèse sur la charge des équipes de production horaire et sur la performance des processus d'attribution.

4.2.2 LES 3 GRANDES ÉTAPES DE L'ÉLABORATION DU GRAPHIQUE

Les grandes étapes de l'attribution de capacité sont les suivantes :

- De A-6 à janvier A-1 : la structuration de la capacité du graphique ;
- De janvier A-1 à septembre A-1 : la construction de l'horaire de service (HDS) ;
- De septembre A-1 à décembre A : l'adaptation de l'horaire de service, y compris en dernière minute.

Ces 3 étapes sont illustrées dans le schéma au point 4.1.4.

Chaque étape s'inscrit dans une continuité et une progression par rapport à la précédente, dans une démarche vertueuse.

La construction de l'HDS s'appuie sur les livrables de la structuration (préconstruction et PER).

L'adaptation de l'HDS a, quant à elle, pour vocation l'attribution de sillons supplémentaires pour répondre à des besoins nouveaux, ainsi que la modification de sillons attribués précédemment.

4.2.2.1 La structuration des capacités

De A-6 à janvier A-1, SNCF Réseau structure la capacité du graphique et définit les principes d'organisation des sillons et de la capacité dédiée aux travaux.

La phase de structuration des capacités s'appuie sur les deux (2) livrables suivants :

- le plan d'exploitation de référence (PER)
- un catalogue de sillons préconstruits.

Cette structuration peut, jusqu'à fin octobre A-3, amener à une révision du modèle d'un plan d'exploitation (PER) déjà publié.

4.2.2.1.1 Conception du plan d'exploitation de référence (PER)

- Objectifs généraux

Les dispositions de ce point s'appliquent en référence pour la production de l'HDS 2030 et des suivants.

Document de comparaison automatique – document informatif

Les plans d'exploitation de référence décrivent l'usage optimisé du réseau, en partant des besoins prévisionnels de mobilité par segment de marché, et des besoins prévisionnels de maintenance et travaux nécessaires au maintien et au développement de la performance du réseau, à coûts maîtrisés.

Le plan d'exploitation de référence est un objet pluriannuel dont la conception peut démarrer début A-5.
Il n'a donc pas vocation à être révisé en vue de chaque Service Annuel, mais seulement en cas d'évolution nécessaire et structurante de l'offre capacitaire.

Le PER ne crée ni droits, ni obligations, que ce soit pour SNCF Réseau ou pour les demandeurs de capacité.

- Instances de travail

Les PER sont élaborés en s'appuyant sur les instances de travail multilatérales suivantes, ci-après désignées « les instances » pour l'ensemble du point 4.2.2.1.1 :

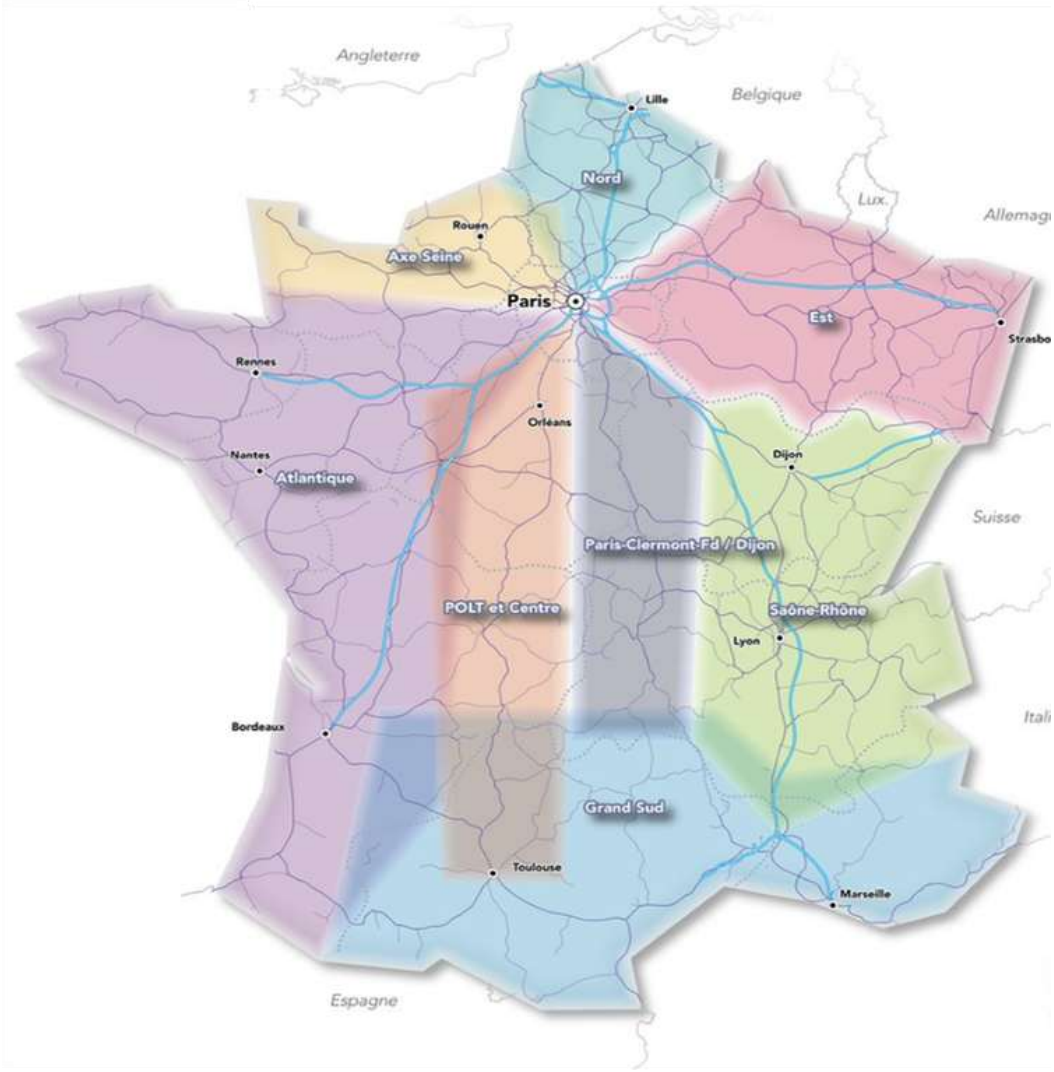
- Les 8 plateformes territoriales de coordination services et infrastructures qui réunissent :
  - Les AOM accompagnées de leurs opérateurs si elles le souhaitent
  - L'alliance 4F « Fret Ferroviaire Français du Futur » qui représente l'ensemble des opérateurs, chargeurs et terminaux du fret ferroviaire en France
  - Les autres GI éventuels
- La Plateforme nationale voyageurs (PNV) qui réunit l'ensemble des acteurs des services librement organisés actuels et prospects ;
- La Plateforme nationale fret (PNF) qui réunit l'ensemble des opérateurs, chargeurs et terminaux du fret ferroviaire en France ;
- La communauté Fret du COOPERE qui rassemblent les opérateurs et les associations professionnelles du fret ferroviaire à l'échelle nationale ;
- Les groupes de travail Fret qui réunissent l'ensemble des opérateurs, chargeurs et terminaux à l'échelle d'une ou plusieurs plateformes territoriales de coordination services et infrastructures.

Ces différentes instances de travail se complètent.

Les PER font l'objet d'échanges avec l'ensemble des candidats dans le cadre de ces instances.

Les candidats qui le souhaitent pourront bénéficier d'un échange bilatéral.

Document de comparaison automatique – document informatif



Carte des 8 plateformes territoriales de coordination services et infrastructures

- **Description et données d'entrée**

Le plan d'exploitation de référence se compose :

- D'une capacité commerciale nominale, répondant aux besoins prévisionnels voyageurs et fret réguliers du lundi au vendredi décrite au travers d'un modèle de flux structuré et s'appuyant sur des objets techniques (réticulaire 2h, GOV systématiques 2h pour les gares structurantes et maquettes 24h). Le niveau de robustesse des solutions envisagées est pris en compte pour l'organisation de cette capacité. Fondée sur les principes du cadencement en réseau, la trame horaire systématique est un plan de sillons cohérents entre eux en ligne et en gare, bâti sur un intervalle horaire de 2 heures.

- D'une capacité travaux, dite « cadrage capacitaire travaux », répondant aux besoins prévisionnels pluriannuels, constitué des fenêtres génériques, des fenêtres de surveillance, des crédits temps associés aux limitations de vitesse, des itinéraires alternatifs, des volumes d'activation et des périodes interdites, et le cas échéant de fenêtres déformées.

Document de comparaison automatique – document informatif

- De conditions de réalisation pour que la capacité définie au plan d'exploitation de référence soit effective pour sa période de validité :
  - Endogènes, qui dépendent de SNCF Réseau (évolution de la performance de l'infrastructure, évolution des horaires d'ouverture des gares …)
  - Exogènes, qui ne dépendent pas de SNCF Réseau (arrivée d'un nouveau matériel roulant …)

Le PER s'appuie sur des données d'entrées décrites dans le cahier des hypothèses, constitué des quatre (4) rubriques suivantes :

- Périmètre et horizon temporel :
  - Lignes concernées
  - Horizon de mise en œuvre et durée de validité prévisionnelle
- Hypothèses de services :

Elles sont alimentées dans une approche systémique par :

  - Des scénarios de mobilités fret et voyageurs issus du dialogue commercial continu et des études marchés
  - Des échanges dans le cadre des instances

Ces hypothèses prennent la forme, pour les marchés fret et voyageurs, d'une liste de services homogènes (parcours identiques, politiques d'arrêt identiques, amplitudes et performances des convois identiques (matériels roulants, tonnages…)) :

  - Services cadencés (> 4 AR par jour) sur une même origine-destination y compris, le cas échéant, les services de renfort de pointe journalière et hebdomadaire
  - Services réguliers (> 100 jours ouvrés par an) et de grand parcours (> 300 Km) ou traversant au moins deux (2) gares structurantes
- Hypothèses d'infrastructure concernant :
  - Le niveau de performance prévisionnel de l'infrastructure
  - Les projets d'infrastructure dont la mise en service est prévue à l'échéance de la première année de mise en œuvre du PER
- Hypothèses de besoins pour la maintenance et les travaux

Dès qu'il est finalisé, le cahier des hypothèses du PER est communiqué à l'ensemble des demandeurs de capacité.

- Critères d'évaluation pour mise en cohérence de besoins incompatibles

Dès lors que les besoins retenus pour concevoir les PER nécessitent une mise en cohérence, SNCF Réseau a recours aux critères d'appréciation décrits au paragraphe 4.2.2.2.

- Échanges sur les projets de réticulaire

Les projets de réticulaire sont communiqués aux candidats qui pourront réagir dans le cadre des instances ou d'échanges bilatéraux avec SNCF Réseau.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Finalisation et publication des PER

Le PER est constitué des éléments suivants :

- Note de synthèse comprenant notamment :
  - Une carte du réseau concerné avec les itinéraires alternatifs (le cas échéant)
  - L'adéquation entre la capacité commerciale nominale du PER et la capacité commerciale recherchée
  - Les caractéristiques principales de la capacité travaux (cadrage capacitaire travaux)
  - Les projets d'infrastructure prévus à l'horizon du PER et conditionnant sa mise en œuvre
  - Les autres conditions de réalisation
- Objets techniques :
  - Réticulaires 2h
  - Accompagnés, le cas échéant, de maquettes 24h donnant par tranche horaire à titre indicatif, des hypothèses de type et nombre de sillons :
    - Principalement issus d'activation du réticulaire 2h
    - Complétés si nécessaire par des sillons récurrents longs parcours ne pouvant s'appuyer sur des activations du réticulaire.

La cible est de publier le PER avant fin de A-4 et de respecter au plus tard les jalons suivants :

- Fin octobre A-3 (cas général)
- Juin A-3 (si évolution du cadrage capacitaire travaux)

Les PER publiés sont rendus disponibles sur le site de SNCF Réseau, sur la page « Plan d'exploitation de référence ».

- Informations sur la préparation des prochains horaires de service

- Préparation HDS 2028 : Publications du Capacity Model draft et du Capacity Model sur le site de SNCF Réseau.
- Publication de la Capacity Strategy 2030 en décembre 2026 sur le site de SNCF Réseau.

4.2.2.1.2 Veille du plan d'exploitation de référence (PER)

Les dispositions de ce point s'appliquent en référence pour la production de l'HDS 2029 et des suivants.

La phase de veille débute à la publication du PER puis est réalisée au fil de l'eau jusqu'à fin octobre A-3.

Elle a pour objectif :

- De veiller à la validité des hypothèses pluriannuelles sur lesquelles le PER est basé ;
- D'examiner la validité du PER en cas d'évolution de ces hypothèses ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- Si nécessaire, de procéder à des ajustements, voire des révisions du PER ;

Les évolutions du PER peuvent être qualifiées de mineures ou de structurantes :

- Les évolutions du PER sont qualifiées de mineures si elles sont intégrables à la structure du PER sans impact significatif sur la capacité commerciale (réticulaire 2h et maquette 24h) et sur le cadrage capacitaire travaux (typologie et amplitude) déjà présents au PER ;
- Pour les évolutions mineures, le PER est mis à jour et republié sur le site de SNCF Réseau ;
- Les évolutions du PER sont qualifiées de structurantes :
  - si elles remettent en cause la structure du réticulaire 2h ou de la maquette 24h, du fait par exemples, de l'évolution de tendance du marché, de la modification profonde des caractéristiques d'un ou plusieurs services, d'une évolution d'un réticulaire national ;
  - si elles remettent en cause le cadrage capacitaire travaux de façon significative et pluriannuelle ;
  - si une ou plusieurs conditions de réalisation ne peuvent être atteintes. Cela pourrait être par exemple un décalage calendaire important d'une infrastructure nouvelle, la dégradation de la performance de l'infrastructure, ou la sous performance d'un nouveau matériel roulant.

Pour les évolutions structurantes, un travail de révision doit être engagé selon les mêmes principes et calendriers que ceux décrits dans le paragraphe précédent, relatif à la conception des plans d'exploitation.

4.2.2.1.3 La préconstruction du graphique

Les dispositions de ce point s'appliquent pour la préconstruction du graphique de l'horaire de service 2029 (correspondant ci-après à l'HDS A).

Les objets techniques issus des PER (réticulaires 2h complétés, le cas échéant, des maquettes 24h) seront fournis au plus tard fin octobre A-3 aux demandeurs de capacité pour servir de base au recueil des expressions de besoin en préconstruction.

- Objectifs généraux

De manière générale, le catalogue de sillons, à savoir de sillons commerciaux à charge (i.e. sillons non techniques) et récurrents, constitue une structuration du graphique pour les vingt-quatre (24) heures d'un jour considéré comme type (étant noté que les régimes des sillons préconstruits peuvent néanmoins varier).

Les objectifs de la préconstruction sont de permettre de couvrir au mieux les besoins commerciaux spécifiques à l'année A, tout en optimisant globalement l'utilisation de la capacité du réseau :

- Les besoins commerciaux sont basés sur les expressions de besoins des clients et partenaires ainsi que de l'historique de l'utilisation des sillons des services précédents et des études de marché conduites par SNCF Réseau.
- L'optimisation de l'utilisation de la capacité du réseau est obtenue :
  - en couvrant le maximum des besoins commerciaux par l'utilisation des sillons des plans d'exploitation de référence,
  - quand cela n'est pas possible, en ajoutant des sillons spécifiques,

Document de comparaison automatique – document informatif

- en veillant, autant que possible, à préserver de la capacité résiduelle pour des besoins qui pourraient être demandés ultérieurement (en phase de construction ou en adaptation), notamment des besoins spécifiques et moins récurrents.

- L'élaboration du catalogue de sillons tient compte des besoins travaux structurants.

- Les lignes régionales et/ou de très courts parcours peuvent également donner lieu à des sillons préconstruits.

- Recevabilité des expressions de besoins pour la préconstruction

Afin d'atteindre les objectifs généraux indiqués ci-dessus, les expressions de besoin des clients doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- Pour les expressions de besoins recourant aux plans d'exploitation de référence (*) :

  - pour l'activité voyageurs, circulations envisagées pour un minimum d'un (1) jour/semaine du lundi au vendredi et un minimum de vingt-cinq (25) semaines/an ;

  - pour l'activité fret, circulations envisagées pour un minimum d'un (1) jour/semaine du lundi au vendredi et un minimum de vingt (20) semaines/an.

(*) *Une expression de besoins (EDB) est considérée comme recourant aux PER si elle reprend de façon strictement conforme tout ou partie d'un sillon des Réticulaires 2h ou des Maquettes 24h des PER, ou si elle décrit un sillon comparable selon les deux (2) critères suivants :*

  a. *les points remarquables issus du jalonnement de l'EDB doivent correspondre aux points remarquables du sillon du PER et respecter l'itinéraire de ce sillon*
  NOTA : Lorsque les conditions locales d'usage d'un site ne sont pas homogènes entre les différents demandeurs (notamment pour les relèves), SNCF Réseau négligera les points remarquables de ce site dans la comparaison.
  b. *il n'y a pas d'écart d'horaire supérieur à trois (3) minutes pour les sillons voyageurs et cinq (5) minutes pour les sillons fret entre l'EDB et le sillon du PER aux points remarquables d'extrémité du tronçon commun entre l'EDB et le sillon du PER.*

- Pour les expressions de besoins spécifiques ne recourant pas aux plans d'exploitation de référence

  - pour l'activité voyageurs, circulations envisagées pour un minimum de quatre (4) jours/semaine du lundi au vendredi et un minimum de vingt-cinq (25) semaines/an ;

  - pour l'activité fret, circulations envisagées pour un minimum de trois (3) jours/semaine du lundi au vendredi et un minimum de vingt (20) semaines/an.

Les critères en nombre de jours et semaines sont cumulatifs. La recevabilité est déterminée sur la somme des régimes.

Pour des expressions de besoins sur une même OD avec des horaires ou dessertes légèrement variables selon les régimes, la recevabilité de chaque expression de besoin est évaluée indépendamment. SNCF Réseau peut néanmoins les prendre en compte en y apportant une réponse commune sur l'ensemble des jours considérés.

Pour des expressions de besoins dont le terminus ou l'origine qui différaient selon le régime tout en étant demandées dans les mêmes horaires, l'expression de besoins retenue correspondra à la plus grande portion de parcours commune avec soit le terminus soit l'origine identique, demandée pour un

Document de comparaison automatique – document informatif

régime répondant au critère de recevabilité (ou à défaut la plus grande portion commune de plus fort régime).

La conformité des sillons préconstruits au PER est une bonne pratique qui favorise l'optimisation de la capacité et l'efficacité du processus d'élaboration de l'horaire.

Il est donc recommandé aux demandeurs de sillons de se référer au PER pour la formulation de leurs expressions de besoins.

De son côté, SNCF Réseau cherche à utiliser au maximum les sillons du PER. A ce titre, il se fixe pour objectif, sur des sections et pour des types de trafic couverts par les PER de ne pas utiliser pour son catalogue 24H plus de 20% de sillons hors PER.

Les expressions de besoins des clients doivent être saisies dans l'interface unifiée GESICO-DSDM au plus tard le 15 décembre A-3.

NOTA : SNCF Réseau se réserve la possibilité de ne pas prendre en compte certaines expressions de besoins présentées en fonction des éléments recueillis auprès des parties prenantes sur la réalité des évolutions d'offres envisagées et de l'évaluation du potentiel des marchés considérés.

- Calendrier pour l'élaboration des sillons préconstruits

- Le 15 décembre de A-3 (date au plus tard) : les expressions de besoins sont saisies par les clients dans l'interface unifiée GESICO- DSDM ;
- Du 1er au 30 janvier A-2 : SNCF Réseau échange avec les différents émetteurs d'expressions de besoin afin de confirmer ou infirmer leur recevabilité et faire préciser si nécessaire le rationnel des besoins exprimés au regard des contraintes de capacité et de sa propre connaissance du marché ;
- Le dernier vendredi de juin A-2 (date au plus tard) : les expressions de besoins enchaînements envisagées sont transmises par les clients concernant les gares structurantes ;
- Dès la réception des expressions de besoin et jusqu'au 30 novembre A-2 : à l'initiative de SNCF Réseau, des échanges avec les clients et partenaires peuvent avoir lieu pour éclairer la compréhension du besoin exprimé ou tester la pertinence de tracés en cours d'élaboration du catalogue de sillons, résultant de la mise en cohérence des offres en ligne comme en gare ;
- En janvier A-1 : décision et publication du catalogue de sillons par SNCF Réseau.

- Préconstruction coordonnée ligne - gare

Pour les gares structurantes, les demandeurs exprimant des besoins pour des sillons préconstruits, doivent fournir à SNCF Réseau les informations relatives aux enchaînements envisagés, pour le jour type préconstruit (enchaînements cohérents avec les expressions de besoins transmises) avec indication de remisage ou accès au site de maintenance au plus tard le dernier vendredi de juin A-2.

Ces informations permettent de vérifier la compatibilité des sillons catalogue dans les gares structurantes, pour une hypothèse d'enchaînement prévisionnel. Le catalogue de sillons est réputé valable pour ces hypothèses d'enchaînement, sauf contre-proposition nécessaire à la compatibilité des sillons inscrits au catalogue et spécifiée par SNCF Réseau.

Pour les gares structurantes, des graphiques d'occupation des voies dits « avant-projet » sont diffusés à titre d'information par le bureau horaire local le dernier vendredi de janvier A-1.

- Ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes

Document de comparaison automatique – document informatif

Certains sillons préconstruits peuvent nécessiter une ouverture supplémentaire de lignes, gares et postes (cette notion intégrant les augmentations d'amplitudes d'ouvertures de poste).

SNCF Réseau s'appuie sur plusieurs critères d'appréciation afin de donner suite ou non à une telle ouverture supplémentaire :

- l'évaluation de la faisabilité organisationnelle se base sur la disponibilité de la ressource humaine pour tenir le ou les poste(s) nécessaire(s) à l'ouverture supplémentaire ;
- l'évaluation de la pertinence organisationnelle se base sur les impacts de cette ouverture supplémentaire sur les organisations déjà mises en place ;
- l'évaluation de la pertinence économique se base sur le montant des redevances perçues sur l'horaire de service concerné pour les sillons nécessitant l'ouverture supplémentaire ainsi que sur les coûts des travaux de remise en état des installations si nécessaires, et des coûts supplémentaires agent(s) (notamment en cas de recrutement d'un nouvel opérateur).

Si cela est techniquement faisable et est jugé pertinent d'un point de vue économique et organisationnel, ces sillons préconstruits sont alors inscrits dans le catalogue de sillons avec un renvoi spécifique précisant ce besoin d'ouverture supplémentaire, sans que ces ajustements d'horaires figurent dans les horaires publiés en janvier A-1 dans l'outil OLGA. En cas d'impossibilité technique, économique et/ ou organisationnelle SNCF Réseau motivera les termes de sa décision de refus auprès du ou des demandeur(s) de capacité concernés.

SNCF Réseau s'engage à tenir les postes, sans surcoût pour les demandeurs de capacités lorsque ces sillons sont ensuite commandés en Construction.

En cas d'attribution à la publication de l'horaire de service, les demandeurs de capacité et le gestionnaire d'infrastructure s'engagent à ne pas supprimer ces sillons préconstruits nécessitant une ouverture supplémentaire de lignes, gares et postes.

En cas de suppression par un demandeur de capacité de sillons-jours impliquant une ouverture supplémentaire, ce dernier sera facturé à l'issue de l'HDS des coûts engagés par SNCF Réseau, calculés sur la base du tarif d'une vacation de 8 heures, par an.

En cas de suppression par SNCF Réseau de sillons-jours impliquant une ouverture supplémentaire, le ou les demandeur(s) de capacité impactés pourront solliciter l'indemnisation du préjudice allégué au titre des stipulations en vigueur prévues à l'article 20 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure et d'attribution des sillons.

Ces engagements réciproques sont fixés dans une convention adhoc (trame en annexe 3.6).

- Consultation des parties prenantes en cas de fermeture ou de modifications importantes des ouvertures de lignes, gares et postes en A-2

SNCF Réseau peut être amenée à fermer ou à apporter des modifications importantes aux ouvertures de lignes, gares et postes. Afin que les différentes parties prenantes puissent en anticiper les impacts, SNCF Réseau met en place une consultation de ces parties prenantes en leur envoyant, à mi-septembre de A-2, le projet des fermetures ou modifications importantes envisagées pour le SA A. Ce projet des fermetures ou modifications importantes envisagées sera également publié sur l'Espace clients.

Les parties prenantes ont alors jusque fin octobre A-2 pour envoyer à SNCF Réseau leurs observations sur ces fermetures ou modifications d'ouvertures de lignes, gares et postes, via l'adresse mail olga_administration@reseau.sncf.fr.

Document de comparaison automatique – document informatif

Sans réponse reçue à cette date, les fermetures et modifications importantes envisagées seront validées. A contrario, en cas d'observations, celles-ci seront étudiées par SNCF Réseau, en concertation avec les parties prenantes.

L'ensemble des horaires d'ouverture des lignes, gares et postes sont alors définis et notifiés aux demandeurs en janvier A-1 via le SI OLGA.

NOTA : SNCF Réseau peut faire vibrer les horaires d'ouvertures ou de fermetures des lignes, gares et postes à hauteur de plus ou moins 10 minutes. Ces recalages d'ouvertures ou de fermetures de lignes, gares et postes ne nécessitent pas de consulter au préalable les parties prenantes.

- Statut des sillons offerts au catalogue de sillons

Compte-tenu de l'existence d'une phase de construction du graphique de l'horaire de service, cette offre de SNCF Réseau ne confère ni droits ni obligations aux différents demandeurs et au gestionnaire d'infrastructure.

En particulier, les sillons du catalogue de sillons peuvent être commandés par tout demandeur, quelle que puisse avoir été l'origine de leur élaboration (expression de besoin d'un candidat ou initiative de SNCF Réseau).

Cette offre permet :

- aux différents candidats de commander des sillons du catalogue pour la construction de l'horaire de service ;
- à SNCF Réseau de rendre visible des sillons susceptibles de correspondre à un besoin encore non exprimé.

NOTA : En cohérence avec l'élaboration des sillons préconstruits, les fenêtres travaux et capacités travaux en gare sont précisées afin d'aboutir au programme général des fenêtres (PGF), diffusé aux demandeurs en décembre A-2 via le SI TCAP. Ce PGF fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des clients et partenaires (point 4.5.3). Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes sont également définis et notifiés aux demandeurs en janvier A-1 via le SI OLGA.

4.2.2.2 Compatibilité des offres en phase de structuration

Dès lors que les besoins retenus pour établir les offres, en phase de structuration, nécessitent une mise en cohérence au graphique dans la capacité commerciale (en ligne ou en gare), SNCF Réseau s'efforce, par la coordination des besoins, d'assurer la meilleure adéquation possible entre ceux-ci.

Dans une première phase, SNCF Réseau concerte avec les parties prenantes concernées, afin d'aboutir à une solution consensuelle. Cette recherche se fait en privilégiant des scénarii de mise en compatibilité qui limitent le périmètre de la coordination. C'est-à-dire des scénarii qui ne génèrent pas d'effets domino sur des zones géographiques concernées par :

- L'organisation de croisements sur voie unique ;
- Les insertions en zone dense ;
- Une coordination déjà réalisée aux points de contact avec d'autres réseaux ;
- Des déclarations de saturation prévisible ou constatée, lors du dernier horaire de service publié.

Les vibrations des sillons à longs parcours ou faisant l'objet de conditions particulières de tracé doivent être limitées pour générer le minimum d'effets domino sur les zones citées ci-dessus.

Document de comparaison automatique – document informatif

Dans le cas où la concertation, une fois menée à terme, ne permettrait pas d'agencer les offres capacitaires de manière consensuelle, SNCF Réseau a recours aux critères ci-après afin de comparer deux ou plusieurs scénarii de résolution de conflits, et déterminer la solution retenue :

- Enjeu commercial pour les services de transport (ces critères prennent en compte les besoins exprimés par les opérateurs ferroviaires et aussi l'appréciation que SNCF Réseau peut faire des besoins du marché final) :
  - Ecart quantitatif par rapport au besoin initial :
    - Suppression de toute desserte *(critère critique)* ;

      Exemple : Besoin de x sillons sur l'OD A-B et suite à impossibilité, offre de 0 sillon.
    - Réduction du volume de desserte, résultant en un taux de réduction si la réduction impacte la fréquence ou par une réduction d'amplitude s'il s'agit du 1er ou du dernier sillon de la journée ;

      Exemple : Besoin de 10 sillons sur l'OD et offre de 8 sillons (soit un taux de réduction de 20 %)
    - Pour les sillons sous accord-cadre avec SNCF Réseau : résultant en un taux de réduction du volume de sillons tracés, par rapport aux engagements de l'accord-cadre (déduction faite du volume de sillons potentiellement non attribuables de la franchise) *(critère critique).*
  - Ecart qualitatif par rapport au besoin initial :
    - Réduction du nombre d'arrêts commerciaux ;

      NOTA : Ce critère devra être caractérisé par une estimation du nombre de voyageurs ou du volume de fret impacté(s), selon les données fournies par les candidats potentiellement concernés. En l'absence de données, ce critère ne pourra pas être pris en compte.
    - Ecart en minutes qui peuvent induire, par exemple, une réduction ou un allongement du temps de parcours (plus ou moins dix (10) minutes pour les services voyageurs et plus ou moins trente (30) minutes pour les services fret) par rapport aux horaires visés au départ et /ou à l'arrivée (lorsque cet écart est supérieur aux tolérances exprimées par les demandeurs) ;

      NOTA : Ce critère n'est applicable qu'en préconstruction, phase s'appuyant sur des expressions de besoins des clients.
    - Perte de correspondance voyageurs ;

      NOTA : Ce critère devra être caractérisé par une estimation du nombre de voyageurs impactés, selon les données fournies par les candidats potentiellement concernés. En l'absence de données, ce critère ne pourra pas être pris en compte.
    - Non pertinence des plages horaires proposées au regard des besoins des catégories de voyageurs les plus concernés par le service

      Exemple : Horaires habituels des scolaires ou employés
    - Non- respect des horaires limites d'un rendez-vous logistique *(critère critique).*

      Exemple : Horaires de limite d'arrivée avant fermeture journalière du site de destination final (si cet horaire n'est pas objectivement ajustable). Pour les sillons sous accord-cadre avec SNCF Réseau : résultant en un taux du volume de sillons tracés ne répondant pas aux caractéristiques contractualisées dans l'accord-cadre *(critère critique) ;*

- Robustesse de conception (cf annexe 4.1) :
  - Dérogation aux temps robustes d'un recueil d'exploitation (*) ;
  - Non-respect de la détection de conflits entre sillons (**) SIPH (ou des normes de tracé telles que décrites dans l'annexe 4.1 du DRR en cas de non-utilisation de SIPH) et/ou d'une condition particulière de tracé et/ou d'un temps minimum décrit dans le chapitre 4 d'un recueil d'exploitation *(critère critique)*.
- Enjeu financier pour le gestionnaire d'infrastructure : Montant prévisionnel des redevances liées aux prestations minimales perçues sur l'horaire de service concerné ;
- Utilisation antérieure :
  - Utilisation quantitative :
    - De la phase PER (ou de réticulaire 2h) : appréciation par le nombre d'expressions de besoins (EDB) 24h ou la sommes des régimes des EDB, revendiquant les sillons du PER de l'HDS A-1 ou projeté pour l'horaire de service considéré (en cas de nouvelle offre ou de développement d'offre projeté) ;
    - De la phase de préconstruction : appréciation par le nombre de demandes de service (DS) revendiquant les sillons préconstruits, constaté dans les commandes de l'HDS A-1 ou projeté pour l'horaire de service considéré (en cas de nouvelle offre ou de développement d'offre projeté) ;
  - Utilisation qualitative :
    - Nature de l'utilisation des sillons du PER (ou de la Trame 2h) par les EDB 24h (consommation stricte, consommation non stricte, ou demandes hors PER ou hors Trame 2h).

Tout scénario de résolution de conflits, ayant un ou plusieurs sillon(s) impacté(s) par au moins un critère considéré comme critique ci-dessus, est inférieur à tout autre scénario sans critère critique.

Les mises en compatibilités des offres pourront être alimentées de l'examen des différentes options techniques déjà étudiées dans l'élaboration du plan d'exploitation de référence, pour la phase de préconstruction.

(*) *Sur les sections équipées de l'ETCS Niveau 2 (N2~~),~~) l'exécution du service en situation nominale est réalisée en mode supervisé pour la performance d'exploitation.*

*Tout début de mission ETCS dans une gare à l'intérieur du périmètre exploité en ETCS N2 s'effectuera **dans un mode supervisé (FS ou OS). Pour cela, le train doit être équipé du maintien en sécurité de sa position ETCS.***

(**) *Sur les sections équipées de l'ETCS, la détection de conflits est dépendante des caractéristiques **techniques et des versions ETCS des trains qui utiliseront les sillons (point 2.3.10). De ce fait, SNCF** Réseau peut être amené à fixer, pour certains sillons, des valeurs plafond d'espacement minimal technique, c'est-**à**-dire l'intervalle temporel entre sillons qui garantit l'absence de signalisation restrictive **en cabine du train suiveur, du fait de la présence du train suivi. Le respect de cette valeur plafond** conditionne la revendication, conforme ou comparable, d'un sillon préconstruit.*

Le respect de cette valeur plafond est évalué dans deux (2) situations : pour des trains respectant tous deux leurs marches de base et pour des trains respectant tous deux leur marche-type. En effet, suivant** la version ETCS mise en œuvre à bord du train suiveur, l'une ou l'autre de ces deux **(2) situations peut être péjorante. Cette évaluation est réalisée préférentiellement ~~sur~~avec l'outil SIPH. ~~A~~À défaut, des outils

Document de comparaison automatique – document informatif

de simulation ou des marches de démonstration en conditions réelles proposées par l'EF pourront également être employés. Dans le cas de simulations réalisées par l'EF ou un prestataire de cette dernière, SNCF Réseau pourra être amené à réaliser des simulations complémentaires avec ses propres outils. Les résultats obtenus seront partagés avec l'EF. Pour mener à bien ces simulations, les caractéristiques techniques détaillées des différents convois devront être fournies par l'EF (voir §2.3.10).

Il est actuellement prévu que la première application intervienne sur la LGV Paris-Lyon à l'horizon du SA2030, avec une valeur plafond de l'ordre de 2 minutes et 45 secondes, permettant la construction d'une trame structurée par un espacement de 3 minutes.

4.2.2.3 La construction de l'horaire de service

De janvier A-1 à septembre A-1, SNCF Réseau construit l'horaire de service de l'année A sur la base des sillons demandés au plus tard le deuxième lundi d'avril A-1 (voir calendrier au point 4.5.1 et modalités de demandes au point 4.2.3.1). Ces demandes de sillons au service peuvent être transmises via des messages STI, sous forme de messages PathRequest.

Dès cette phase qui s'étend de décembre A-2 au deuxième lundi d'avril A-1, des demandes de modification peuvent être émises via l'interface unifiée GESICO-DSDM ainsi qu'en format STI avec un message PathRequest (avec un statut « Modification »). Ces demandes pourront être traitées de manière consolidée durant la phase de construction.

Pour traiter les demandes de sillons, SNCF Réseau s'appuie sur le « graphique 24h » préconstruit, tient compte des fenêtres et capacités allouées pour les travaux, et intègre l'attribution de capacité en gare.

Lorsque les caractéristiques d'un sillon demandé sont proches d'un sillon préconstruit, SNCF Réseau privilégiera en réponse l'attribution du sillon préconstruit sans ou avec des ajustements très réduits.

- Ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes

Par ailleurs, si le sillon demandé est incompatible avec le régime d'ouverture des lignes, avec des fenêtres et capacités réservées pour travaux ou maintenance, des sillons différents de ceux qui ont été demandés peuvent être attribués. Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes ainsi que les fenêtres et capacités réservées pour les travaux peuvent aussi dans certains cas faire l'objet d'ajustements afin de permettre le tracé et l'attribution de sillons, si cela est techniquement faisable et est jugé pertinent d'un point de vue économique et organisationnel (voir point 4.2.2.1.3). En cas d'impossibilité technique, économique et/ou organisationnelle, SNCF Réseau motivera les termes de sa décision de refus auprès du ou des demandeurs de capacités concernés.

Dans les cas où SNCF Réseau finance des ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes (cette notion intégrant les augmentations d'amplitudes d'ouvertures de poste) pour répondre au(x) sillon(s) demandé(s) et où les circulations du(es) demandeur(s) concerné(s) ne se matérialiseraient finalement pas en raison de suppressions à l'initiative de ce(s) dernier(s), SNCF Réseau pourra exiger de leur part la prise en charge de tout ou partie des coûts supplémentaires engagés.

Les modalités de prise en charge de ces coûts font l'objet d'une convention adhoc, ayant pour objet de fixer les engagements réciproques des parties sur les ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes, à savoir l'engagement des demandeurs de capacités et du gestionnaire d'infrastructure de ne pas supprimer les sillons impliquant des ouvertures supplémentaires (trame en annexe 3.6).

En cas de suppression par un demandeur de capacité de sillons-jours impliquant une ouverture supplémentaire, ce dernier sera facturé à l'issue de l'horaire de service des coûts engagés par SNCF Réseau, calculés sur la base du tarif d'une vacation de 8 heures, par an.

Document de comparaison automatique – document informatif

En cas de suppression par SNCF Réseau de sillons-jours impliquant une ouverture supplémentaire, le ou les demandeur(s) de capacité impacté(s) pourront solliciter l'indemnisation du préjudice allégué au titre des stipulations en vigueur prévues à l'article 20 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure et d'attribution des sillons.

Les horaires actualisés des ouvertures de lignes, gares et postes sont mis à jour au fil de l'eau dans le SI OLGA, une fois les sillons attribués.

Au cours de cette étape de construction de l'horaire de service de l'année A sur la base des sillons demandés au plus tard le deuxième lundi d'avril A-1, SNCF Réseau trace les sillons, sans concertation préalable avec les demandeurs lorsque le tracé reste dans les tolérances définies ci-après, et sans préjudice de tolérances plus larges formulées ou acceptées par les demandeurs :

- plus ou moins dix (10) minutes, par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services voyageurs ;
- plus ou moins trente (30) minutes, par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services fret.

Quand ces tolérances ne peuvent être respectées, SNCF Réseau mène une démarche de concertation avec les demandeurs (point 4.5.4) dont le principal objectif est d'apporter des réponses appropriées au plus proche des besoins tout en tenant compte des contraintes fortes du réseau. Une réponse formelle est apportée à chaque sillon demandé (voir tableau des réponses au point 4.2.4).

Après avril A-1, les demandes tardives au service (DTS) formulées par les candidats jusqu'à septembre A-1, sont répondues par SNCF Réseau selon le calendrier décrit au point 4.3.2 dans la capacité résiduelle, avec comme critères d'ordonnancement de leur traitement, dans l'ordre :

1. les suppressions et retraits de jours
2. puis les créations et ajouts de jours
3. puis les autres modifications.

L'ordonnancement au sein des catégories 2 et 3 s'appuie également sur l'ordre de réception des demandes au sein de chaque catégorie, selon le principe « 1er arrivé, 1er servi ».

- Ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes suite à une demande tardive de sillon

Lorsqu'une demande tardive de sillon n'est pas compatible avec les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes précisés dans le SI OLGA, le demandeur a la possibilité de solliciter SNCF Réseau en vue d'une modification de ces horaires dans les conditions définies au point 5.1.6.2.

Une étude de faisabilité ainsi qu'une estimation du coût de l'extension d'ouverture demandée est alors effectuée. L'étude de faisabilité pourra notamment mentionner un délai de mise en œuvre lié aux contraintes de mise en place des organisations nécessaires aux modifications des heures d'ouverture. Selon le résultat de l'étude de faisabilité, SNCF Réseau répondra favorablement ou négativement à la demande.

En cas de réponse favorable, la prestation fera l'objet d'un devis basé sur l'étude de coûts, adressé au demandeur, pour accord (point 5.4.2). En cas d'acceptation par le demandeur, la prestation sera facturée dans les conditions définies au Chapitre 5 - Services et tarification.

4.2.2.4 L'adaptation de l'horaire de service

Une fois l'horaire de service A arrêté au mois de septembre A-1, SNCF Réseau attribue les sillons dans la capacité résiduelle, dans le calendrier précisé au point 4.5.2, sur la base :

- des demandes de sillon en adaptation (DSA) reçues à compter du lendemain de l'arrêté de l'horaire de service en septembre A-1, suivant les règles précisées au point 4.2.3.2, traitées par SNCF Réseau en priorisant le respect des délais de réponse indiqués au même point 4.2.3.2, puis l'ordre de réception ;

- des demandes de sillons de dernière minute (DSDM) reçues entre J-7 et J, traitées par SNCF Réseau avec une priorité correspondant à l'ordre de réception des demandes, sauf dans les cas particuliers décrits dans le référentiel « Capacité de dernière minute » publié sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Les modalités de demandes des sillons de dernière minute (SDM) sont précisées au point 4.2.3.2.

La phase d'adaptation a pour finalité première l'attribution de nouveaux sillons dans la capacité résiduelle.

Les réponses proposées tiennent compte de la robustesse de conception (respect des performances permises par l'infrastructure, fragilités éventuelles d'agencement contraint de sillons).

Les sillons proposés ne doivent pas entraîner de modifications des sillons déjà attribués dans le cadre de la procédure de coordination décrite au point 4.5.4, sauf accord sollicité et obtenu par SNCF Réseau des titulaires de ces sillons.

- Ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes

Lorsqu'une demande de sillon en adaptation n'est pas compatible avec les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes précisés dans le SI OLGA, le demandeur a la possibilité de solliciter SNCF Réseau en vue d'une modification de ces horaires dans les conditions définies au point 5.1.6.2.

Une étude de faisabilité ainsi qu'une estimation du coût de l'extension d'ouverture demandée est alors effectuée. L'étude de faisabilité pourra notamment mentionner un délai de mise en œuvre lié aux contraintes de mise en place des organisations nécessaires aux modifications des heures d'ouverture. Selon le résultat de l'étude de faisabilité, SNCF Réseau répondra favorablement ou négativement à la demande.

En cas de réponse favorable, la prestation fera l'objet d'un devis basé sur l'étude de coûts, adressé au demandeur, pour accord (point 5.4.2). En cas d'acceptation du devis, la prestation sera facturée dans les conditions définies au Chapitre 5 - Services et tarification.

4.2.3 DEMANDES DE SILLONS

Conformément au « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau, les demandes de sillon s'effectuent :

- pour une demande de sillon national jusqu'à J-8 du premier jour de circulation du train : via l'interface unifiée GESICO-DSDM ou via messages STI. Voir également points 4.2.3.1 et 4.2.3.2 ;

- pour une demande de sillon national de dernière minute (entre J-7 et le jour J de circulation souhaitée) : via l'interface unifiée GESICO-DSDM, conformément au document de principe

« Capacité de dernière minute » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau ou via message STI. Voir également fin du point 4.2.3.2 ;

- pour une demande de sillon international : voir point 4.2.5.2.

Les demandeurs sont invités à apporter la plus grande attention à la qualité et à l'exactitude des informations saisies lors de la demande (voir également le point 4.1.3), afin de permettre à SNCF Réseau d'apporter une réponse pertinente lors du traitement. Dans le cas où SNCF Réseau jugerait ne pas disposer des informations nécessaires à l'élaboration de la réponse, la demande pourra être répondue « irrecevable », et le demandeur devra renouveler sa demande en apportant les précisions ou corrections nécessaires.

La demande de capacité en gare (point 4.2.7) doit être effectuée en même temps que le sillon en apportant les informations nécessaires et en renseignant les champs appropriés de la demande.

- **Modélisation des engins moteurs dans l'outil de tracé horaire**

Comme indiqué au point 4.1.3, il est de la responsabilité du demandeur de s'assurer que le convoi puisse respecter le jalonnement horaire du sillon attribué. Les horaires sont calculés et tracés sur la base des performances de l'engin moteur désigné par le demandeur dans sa demande.

Si le demandeur souhaite s'assurer que l'engin de calcul reprenne les performances des engins moteurs qui circuleront, il est invité à se rapprocher de son chargé de compte (point 1.6.1), qui pourra initier les démarches et études nécessaires à la modélisation et au paramétrage de l'engin dans l'outil de tracé horaire.

Le demandeur devra notamment transmettre, avec l'appui du fournisseur de l'engin moteur, l'ensemble des données nécessaires pour y parvenir. Ces éléments sont décrits en détail dans le document AR 30113 « Données nécessaires au calcul des marches, à la détermination des charges remorquables et des capacités d'accélération » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site de SNCF Réseau. Concernant les circulations en ETCS niveau 2, les règles de conception horaire et les principaux paramètres prise en compte pour le calcul des courbes de freinage sont décrits dans le document *AR30246 Règles de conception des horaires en ETCS niveau 2*.

Compte-tenu du délai nécessaire pour la réalisation de ces modèles (variable en fonction des engins et du nombre de compositions), le demandeur est invité à anticiper autant que possible ces opérations. En l'absence d'un engin de référence spécifiquement modélisé dans l'outil de tracé horaire (par choix du demandeur ou en attendant la finalisation de la modélisation), le demandeur indiquera dans sa demande et sous sa responsabilité l'engin équivalent à retenir pour le calcul et le tracé des sillons.

4.2.3.1 Demandes de sillons au service en phase de construction

- Généralités

Les demandes de sillons au service peuvent être formulées entre mi-décembre A-2 et le deuxième lundi d'avril A-1, selon le calendrier décrit au point 4.5 qui précise également les dates de réponse à ces demandes. SNCF Réseau communique avant l'ouverture de cette période les éléments nécessaires à la formulation des demandes de sillons, précisés ci-après.

Par ailleurs, les demandes tardives au service (DTS) formulées après le deuxième lundi d'avril et jusqu'à l'arrêté de l'horaire de service en septembre A-1, décrites au point 4.2.2.4, sont traitées dans la capacité résiduelle, selon le calendrier décrit au point 4.5.2.

- Sillons préconstruits

Document de comparaison automatique – document informatif

Les sillons préconstruits figurent au catalogue de sillons, élaboré pendant la phase de préconstruction (point 4.2.2.1.3).

Certains de ces sillons sont construits en commun avec les gestionnaires d'infrastructure des pays voisins ou d'infrastructures communes à deux (2) pays.

Le demandeur peut demander (*) des sillons préconstruits extraits de ce catalogue de sillons. Ces sillons sont disponibles dans l'interface unifiée GESICO-DSDM et dans l'outil PCS (pour les commandes internationales).

Le catalogue de sillons est communiqué en janvier A-1 sur l'Espace clients du site de SNCF Réseau sous la forme d'un fichier récapitulatif de tous les sillons tracés dans le catalogue de sillons avec un lien vers la fiche de tracé associée.

(*) *L'attention des demandeurs est attirée sur le fait que la demande d'un sillon préconstruit suppose de leur part l'acceptation des paramètres de positionnement et performance de ce sillon, et que lesdites valeurs primeront sur toute autre déclaration formulée dans la demande. Seuls des ajustements très réduits de moins de 5 minutes, et ne remettant pas en cause la succession des sillons (liés par exemple au fait qu'un train démarrera au lieu de passer en un point intermédiaire d'un sillon), permettent de laisser à la demande son statut de « demande d'un sillon préconstruit ». Pour les sillons pour lesquelles une valeur plafond d'espacement minimal technique a été fixée (point 2), le respect de cette valeur est nécessaire pour laisser à la demande son statut de « demande d'un sillon préconstruit ».*

- Contraintes de capacité

SNCF Réseau communique aux demandeurs :

- En mi-décembre A-2 : Le programme général des fenêtres (PGF), décrivant les fenêtres et capacités allouées pour les travaux (point 4.3.2), via le SI TCAP ;
- En janvier A-1 : Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes tels qu'applicables pour l'horaire de service A, via le SI OLGA. Le référentiel notifié est également publié sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

SNCF Réseau anime, durant la période des demandes de sillons au service, des instances de dialogue avec les demandeurs, durant lesquelles leur sont communiquées les données relatives aux capacités disponibles et aux contraintes identifiées.

La démarche et ces instances sont décrites plus en détail dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

- Enchaînements en gare

Les demandeurs communiquent également les informations relatives aux besoins d'enchaînements en gare (réutilisation du matériel, programme théorique de travail, opérations en gare, mouvements techniques) entre les sillons demandés. Ces éléments sont transmis pour la construction du service annuel, à minima pour la période A, et pour les autres périodes, dès lors que des modifications substantielles sont apportées par rapport à la période A. Ces informations sont transmises au plus tard le deuxième vendredi du mois de mai A-1.

En cas d'absence de transmission dans les délais de ces informations d'enchaînements pour les gares structurantes, la demande de sillon pourra être répondue « irrecevable ».

Sur la base des hypothèses d'enchaînements transmises pour le service annuel, SNCF Réseau vérifie la compatibilité des sillons en gare et élabore des graphiques d'occupation des voies (GOV) dits « projets »

des gares structurantes, pour chaque jour de la semaine (ou regroupement de jours identiques~~) correspondant à la période A.~~). Ces graphiques sont diffusés par le bureau horaire local à titre d'information le 1er vendredi du mois d'août A-1. Les GOV dits « projets » correspondent à la situation à date du projet d'horaire de service.

Il est donné aux demandeurs la possibilité de transmettre des enchaînements en gare modifiés en cas de variation de leur plan de transport lié aux retours sillons du projet d'horaire de service. Ces modifications aux enchaînements doivent se limiter à corriger le premier envoi transmis pour la construction annuelle du service.

Ces demandes de modifications aux enchaînements initiaux sont transmises au plus tard le deuxième vendredi du mois d'octobre A-1. À défaut de transmission dans les délais de ces informations d'enchaînements pour les gares structurantes, l'envoi initial sera pris en compte.

SNCF Réseau vérifie la compatibilité des demandes de modifications en gare et élabore des GOV dits « définitifs ». Ces graphiques sont diffusés par le bureau horaire local le dernier vendredi du mois de novembre A-1.

Par ailleurs, le renseignement des champs « Du/Pour » dans la demande de sillon pour les gares non structurantes est fortement recommandé. Cette donnée permet de fiabiliser l'information voyageurs ainsi que la robustesse du graphique pour l'ensemble des circulations.

4.2.3.2 Demandes de sillons en phase d'adaptation

Les demandes formulées après l'arrêté de l'horaire de service en septembre A-1 (DSA, DSDM) décrites au point 4.2.2.5, sont traitées dans la capacité résiduelle, selon le principe « premier arrivé, premier servi », et dans les jalons fixés au calendrier décrit au point 4.5.2.

Concernant les DSA, leur traitement ne débute que lorsque les DTS sont traitées (par axe donné).

Au sujet des demandes de modification et de suppression de sillons, consulter également les dispositions relatives au dispositif incitatif réciproque au Chapitre 5 - Services et tarification.

- Enchaînements

Afin de tenir compte de la saisonnalité de l'offre commerciale voyageurs des candidats, le service annuel (SA) peut être découpé en quatre périodes :

	Période A	Période B	Période C	Période D
Dates des périodes	Début du SA – dernier samedi du mois de mars	Fin période A – dernier samedi du mois de juin	Fin période B - dernier samedi du mois d'aout	Fin période C – fin du SA

À l'instar de la phase de construction, les demandeurs précisent également les informations relatives aux besoins d'enchaînements (réutilisation du matériel, programme théorique de travail, opérations en gare) :

- en cas de variabilité de leur plan de transport par rapport aux éléments transmis lors de la phase de construction, un récapitulatif des enchaînements « définitifs » doit alors être envoyé avant les jalons limites ci-après :

Période A	Période B	Période C	Période D

Jalon limite	Deuxième vendredi du mois d'octobre A -1	Deuxième vendredi du mois de janvier A	Deuxième vendredi du mois d'avril A	Premier vendredi du mois de juillet A

- en accompagnement des DSA qui impliquent des modifications d'enchaînement ;

- en cas de modification d'enchaînement souhaitée, sans modification des sillons déjà attribués.

En cas d'absence de transmission dans les délais de ces informations d'enchaînements pour les gares structurantes, la demande de sillon pourra être répondue « irrecevable ».

De même, le renseignement des champs « Du/Pour » dans la demande de sillon pour les gares non structurantes est obligatoire. Cette donnée permet de fiabiliser l'information voyageurs ainsi que la robustesse du graphique pour l'ensemble des circulations ; en son absence la demande pourra être répondue « irrecevable ».

À partir de ces informations, SNCF Réseau élabore les GOV définitifs de chaque jour de la semaine (ou regroupement de jours identiques) correspondant à chaque période, puis les GOV journaliers.

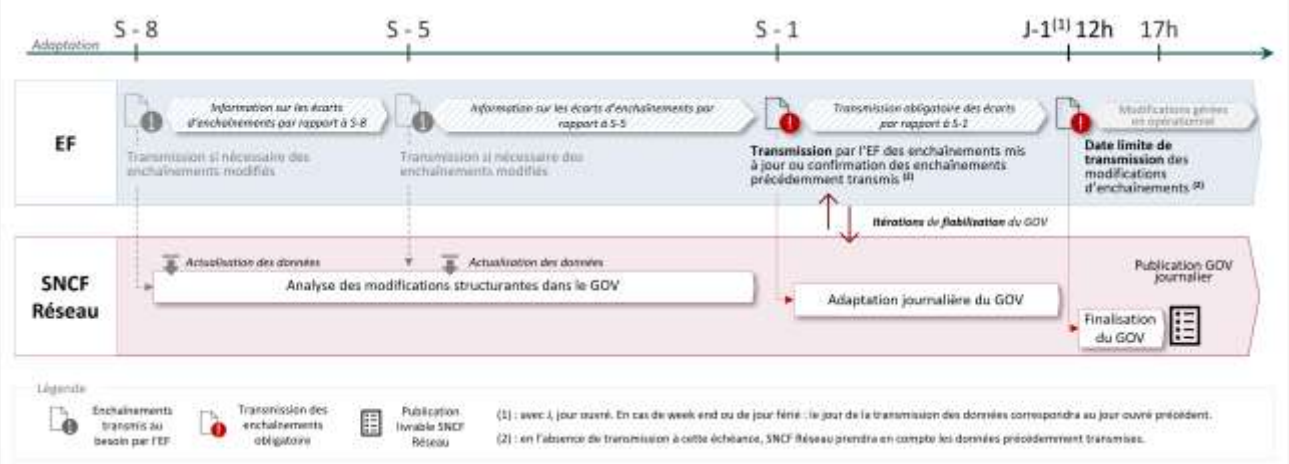
Les GOV journaliers sont publiés au plus tard à J-1 ouvré 17H.

Afin de permettre leur élaboration :

- Les EF doivent transmettre à S-1 leurs enchaînements mis à jour ou confirmer les enchaînements précédemment transmis. En l'absence de transmission à cette échéance, SNCF Réseau prendra en compte les données précédemment transmises ;

- Toute modification apportée au-delà de S-1 devra explicitement être notifiée à SNCF Réseau et transmise au plus tard à J-1 ouvré 12h.

Dans une logique d'anticipation, il est par ailleurs recommandé aux EF de transmettre en amont de ces jalons toutes les modifications structurantes d'enchainements nécessaires, et en particulier aux jalons S-8 et S-5.



Synthèse de la fourniture des données enchaînements

- Assistance à la formulation des demandes de sillons

SNCF Réseau propose un service d'aide à la commande pour les demandes tardives et les demandes en adaptation. À la demande du client et sur décision de la Direction de la Capacité, des études peuvent être réalisées pour orienter les demandes de sillons liées à de nouveaux trafics.

Une étude effectuée dans le cadre de ce dispositif d'aide à la commande ne constitue pas une proposition ferme de sillon et n'a pas valeur d'engagement pour l'inscription du sillon au graphique. Elle a vocation à faciliter la commande du demandeur, car elle permet de tenir compte de l'état du graphique au moment où l'étude est menée.

Le processus est détaillé dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

- **Règles applicables aux demandes en phase d'adaptation**

- Suppression de sillons-jours

Périmètre	Demandes de suppression ou de retrait de jour
Demande	La demande de suppression doit être faite dès que le demandeur en a connaissance
Réponse	La suppression est réalisée et la réponse est faite dans les plus brefs délais (en général dans les 24h)

- Création/ajout de sillons-jours non soumis à prescription de sécurité

Périmètre	Demandes de création (hors sillons-jours soumis à des prescriptions de sécurité, traités ci-après) répondant à un nouveau besoin de transport, ou ajouts de sillons-jours nouveaux dans un sillon attribué avec plusieurs jours de circulation
Demande au plus tard à J-8	La demande doit être formulée le plus tôt possible et au plus tard 8 jours calendaires (J- 8) avant le premier jour de circulation
Réponse aux demandes ponctuelles	La réponse à une demande de sillon-jour unique destinée à une circulation commerciale (hors train touristique), pour répondre à un nouveau besoin de transport ponctuel, est apportée dans un délai de 7 jours calendaires[4]. Les demandes pour un transport régulier découpées en sillons-jour sont exclues de cette catégorie. Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4
Réponse hors demandes ponctuelles	La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard 30 jours calendaires après le dépôt de la demande. Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4
Demande à partir de J-7	Cas traité au point 4.2.3.2 « Demandes de sillons de dernière minute »

[4] Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'art.23 du décret n° 2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE dans un souci d'harmoniser l'application de ce délai.

Compte-tenu du temps nécessaire au tracé des sillons et des contraintes liées aux prescriptions de sécurité, les demandeurs sont invités à anticiper autant que possible la demande, afin d'augmenter les chances d'avoir une réponse positive, ou de permettre le renouvellement de la demande en cas de réponse négative.

Périmètre	Demandes de création de sillons-jours pour : - les circulations comportant un avis de transport exceptionnel mentionnant une interdiction de croisement ou de dépassement ; - les circulations de transport exceptionnel particulièrement encombrant ; - les circulations dérogatoires nécessitant la prise en compte dans le tracé horaire de l'incidence de prescriptions de sécurité découlant de l'analyse des risques réalisée par le demandeur.
Demande au plus tard à J-40	Compte-tenu du temps nécessaire au tracé de ce type de sillons, la demande doit être formulée au plus tard quarante (40) jours calendaires avant le premier jour de circulation (J-40), qu'elle concerne un nouveau besoin ou le renouvellement d'une demande déjà répondue irréalisable (ou sillon-jour non-attribué). Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4. La demande doit comporter l'ensemble des éléments techniques nécessaires, stabilisés et finalisés (ATE, consigne d'essai, …).
Réponse	La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard trente (30) jours calendaires après le dépôt de la demande. Dans le cas où la demande ne respecte pas ce délai de quarante (40) jours, SNCF Réseau invite le demandeur à formuler une nouvelle demande à une autre date, compatible avec les contraintes de production horaire.

- Cas particulier : évolution de l'ATE

Demande de modification du sillon	Dans le cas où, à l'occasion d'une réédition ou de la diffusion d'un rectificatif, les prescriptions de sécurité portées par l'ATE ont évolué depuis l'attribution du sillon, le demandeur procède à une demande de modification du sillon dès qu'il a connaissance du besoin, en précisant les motifs de sa demande et les références de l'ATE rectifié.
Réponse	La réponse est alors apportée dans les meilleurs délais, au plus tard trente (30) jours calendaires après le dépôt de la demande (ou selon le délai applicable aux SDM à partir de J-7), étant entendu que la faisabilité de la modification est assujettie à la nature et à la complexité des impacts à traiter.

- Modification de sillons-jours

Périmètre	Demandes de modification de sillons-jours (parcours et/ou horaires) à l'initiative du demandeur, suite à une évolution de son besoin. La demande peut porter sur un sillon-jour préalablement attribué ou sur un sillon-jour non encore répondu
Demande au plus tard à J-8	La demande doit être formulée au plus tard huit (8) jours calendaires avant le premier jour de circulation (J-8), étant rappelé qu'une plus grande anticipation améliore les chances de prise en charge. Les demandes de modification ne sont pas acceptées à partir de J-7 (à l'exception des demandes de suppression partielle).

	La demande de modification doit être conforme aux principes métiers d'utilisation des fonctionnalités « vie du sillon » mises à disposition dans l'interface unifiée GESICO-DSDM, permettant de suivre les évolutions d'un sillon demandé. En particulier, il n'est pas autorisé de masquer une demande de modification en procédant à une demande de création couplée à une demande de suppression ou de retrait de jour.
Réponse	La réponse à une demande de modification d'un sillon-jour unique destinée à une circulation commerciale (hors circulation comportant un avis de transport exceptionnel dont la demande doit être formulée au plus tard quarante (40) jours calendaires avant le premier jour de circulation, et train touristique), est apportée dans un délai de 7 jours calendaires[5]. Pour les autres demandes, la réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard trente (30) jours calendaires après le dépôt de la demande. Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4.

- Demandes de sillons de dernière minute

Les demandes (ou restitutions) de capacité pouvant être formulées entre J-7 et le jour J de circulation du train sont les suivantes :

- Création de sillon de dernière minute (SDM) ;
- Suppression (totale ou partielle) de sillon attribué ;
- Autorisation et renoncement à circuler en train à marche indéterminée.

Les demandes de modification ne sont pas autorisées et ne sont pas prises en compte.

Les demandes de SDM formulées entre J-7 et J-1 17h sont traitées par les guichets capacité en moins de sept (7) jours calendaires[6] et dans les conditions figurant dans le document « Capacité de dernière minute » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Les demandes ultérieures, ou dont le traitement n'a pu être achevé par les guichets capacité sont traitées par les guichets opérationnels.

- Création de sillons-jours soumis à prescription de sécurité en SDM

A. Cas de sillons avec prescriptions de sécurité pouvant faire l'objet d'une DSDM sans condition particulière :

- Les circulations de catégorie A ou B susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie ;
- Les circulations susceptibles de perturber le bon fonctionnement des compteurs d'essieux ;
- Les circulations à courants de Foucault ;

[5] Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'art.23 du décret n° 2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE dans un souci d'harmoniser l'application de ce délai.

[6] Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'art.23 du décret n°2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE dans un souci d'harmoniser l'application de ce délai.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Les circulations d'engins moteurs avec radio sol-train hors service, acheminés vers un centre de maintenance à la vitesse limite de 70 Km/h.

B. Cas de sillons avec prescriptions de sécurité pouvant faire l'objet d'une DSDM sous certaines conditions : ce cas est détaillé dans le document « Capacité de dernière minute » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

C. Cas de sillons avec prescriptions de sécurité ne pouvant pas faire l'objet d'une DSDM :

- Les circulations de catégorie C n'assurant pas le bon fonctionnement des circuits de voie ;

- Les circulations dérogatoires nécessitant la prise en compte dans le tracé horaire de l'incidence de prescriptions de sécurité découlant de l'analyse des risques réalisée par le demandeur.

4.2.3.3 Reprise d'un trafic existant

Dans le cas où un trafic existant est repris à l'identique par une entreprise ferroviaire autre que celle attributaire des sillons (sur la base des mêmes caractéristiques des sillons), la procédure spécifique suivante est appliquée :

- La situation est portée à la connaissance de SNCF Réseau par l'AOM, l'entreprise ferroviaire nouvellement attributaire du marché ou par le chargeur, lesquels doivent fournir tout élément attestant de l'attribution de ce marché ;

- SNCF Réseau prend contact avec le chargeur, l'industriel ou l'entreprise ferroviaire anciennement attributaire afin de confirmer la situation ;

- SNCF Réseau prend contact avec l'entreprise ferroviaire qui perdrait le marché (d'après les informations communiquées précédemment). Il l'informe qu'elle recevra un courrier de la part de SNCF Réseau lui demandant de restituer les sillons sous un certain délai et qu'à défaut, lesdits sillons lui seront supprimés ;

- SNCF Réseau envoie le courrier. En l'absence de restitution des sillons dans les délais impartis, il procède à leur suppression.

4.2.4 RÉPONSES DE SNCF RÉSEAU

Toute demande fait l'objet d'une réponse conformément au calendrier défini au point 4.5 via l'interface unifiée GESICO-DSDM qui inclut l'état de la réponse, associée à une catégorie de réponse, et le commentaire saisis par l'horairiste le cas échéant.

Seules les demandes dont l'état de réponse dans cette interface GESICO-DSDM est « Traité », « Traité partiellement » et « Tracé en attente de validation » comportent les éléments techniques de réponses (fiches de tracé, sillons HOUAT), hors cas particuliers (demandes du SGC…).

Les demandeurs ont aussi la possibilité de recevoir des réponses sous forme de messages PathDetails, pour les sillons demandés via messages STI (sur demande spécifique).

Une demande qui n'a pas encore reçu de réponse dans cette interface GESICO-DSDM est rendue caduque par toute demande de modification au sein de la même VDS portant sur le même régime.

Les demandeurs peuvent suivre l'attribution des sillons-jours, à partir de la communication de l'horaire de service, via :

- l'interface unifiée GESICO-DSDM : consultation des sillons et des « états courants des sillons » présentant le statut de chaque sillon-jour sous forme calendaire ;

- ~~le SI VisionSillons (anciennement e-HOUAT):~~le SIVisionSillons : consultation des horaires théoriques de tous les trains.

Les sillons attribués ont une validité au plus égale à celle de l'horaire de service pour lequel la capacité a été accordée.

Les états de la réponse de SNCF Réseau aux demandes de sillon sont définis dans le tableau suivant.

NOTA : Ces états ne s'appliquent pas pour les réponses par message PathDetails) pour lesquels le contenu de la réponse est défini par les STI.

État de la réponse dans GESICO-DSDM	Caractéristique
Traité	Le traitement est finalisé sur l'ensemble du régime de la demande de sillon.
Traité partiellement	Le traitement n'est finalisé que sur une partie des jours de la demande de sillon. Cette réponse est de nature temporaire.
Caduque	Cette réponse est donnée lorsqu'au sein d'une même VDS : • une demande de sillon fait l'objet d'une ou plusieurs demandes de modification qui couvrent l'intégralité de son régime, avant qu'une réponse n'ait été adressée au demandeur ; • Une demande de sillon fait l'objet d'une ou plusieurs demandes similaires (caractéristiques techniques homogènes) pour des régimes complémentaires, avant qu'une réponse n'ait été adressée au demandeur.
Mise en réserve	Cette réponse est donnée lorsque plusieurs demandes au service sont faites pour un même service de transport, en lien avec un appel d'offres en cours. Cette réponse est de nature temporaire. La mise en réserve est levée dès que possible, lorsque SNCF Réseau aura obtenu les informations nécessaires auprès des demandeurs concernés pour attribuer le sillon au demandeur attributaire de l'appel d'offres.
Tracé en attente de validation	Le sillon ne peut être attribué car certains éléments restent à valider (par exemple ATE, itération avec gare structurante, …). Le cas se présente notamment lorsque le tracé nécessite l'ouverture d'une ligne, d'une gare ou d'un poste qui n'est pas prévue à l'origine pour ce service et qui doit donc être étudiée. Le cas se présente également lorsque la limite de capacité est atteinte en voie unique et qu'une étude complémentaire est nécessaire pour valider une éventuelle extension de capacité permettant de tracer des sillons supplémentaires. Cette réponse est provisoire, et fait l'objet d'une modification dès que les éléments nécessaires sont réunis afin de formuler une réponse définitive au demandeur.
Irréalisable	L'application des règles énoncées dans le présent document, des référentiels et des normes de tracé, et/ou les contraintes du graphique (disponibilité de l'infrastructure, capacité allouée à des travaux ou des sillons) ne permettent pas de tracer le sillon demandé dans les tolérances minimales définies au point 4.2.2.4 ou les tolérances plus larges exprimées par le demandeur pour l'ensemble des dates demandées ou, en cas de coordination, dans les limites raisonnables définies au point 4.5.4 La réponse est accompagnée d'un commentaire

	précisant et justifiant le motif de la réponse. En particulier, des détails sont apportés afin d'expliciter les situations où la capacité résiduelle est insuffisante pour permettre l'attribution de la capacité demandée.
Irrecevable	La demande de sillon est incohérente ou ne contient pas toutes les informations nécessaires à la réalisation du tracé, ou ne respecte pas les règles énoncées dans le présent document. La réponse est accompagnée d'un commentaire précisant et justifiant le motif du rejet ou du non-traitement de la demande.

Des catégories de réponse peuvent, le cas échéant, compléter et préciser ces types de réponse.

4.2.4.1 Les états courants des sillons

L'état courant du sillon (ECS) est une information qui permet de connaître le statut d'un sillon pour chaque jour de circulation demandé et son évolution. La première communication des états courants des sillons est effectuée au moment de la publication de l'horaire de service.

Les différents états courants des sillons sont définis dans le tableau suivant.

États courants des sillons	Caractéristique
Sillon-jour attribué	Le sillon-jour est attribué
Sillon-jour non attribué	Le sillon-jour n'est pas attribué (trou de régime)
Sillon-jour à l'étude	À l'issue de l'élaboration de l'HDS, un conflit avec une ou plusieurs fenêtres ou capacités travaux alloués sur le réseau ferré national est identifié. En règle générale, il s'agit de fenêtres déformées et demandes de capacité activées ponctuellement et particulièrement impactantes. Tout sillon-jour à l'étude ayant fait l'objet d'une demande de modification ou de suppression de la part d'un demandeur de capacité, perd son statut de sillon-jour à l'étude. Une réponse (sillons-jours attribués ou non attribués) est transmise au demandeur au plus tard quatre mois (120 jours) avant la date de circulation. SNCF Réseau s'efforce de proposer au demandeur une possibilité de circulation. La réponse peut se traduire par des modifications d'horaires, d'itinéraires ou, le cas échéant, par une non-attribution de sillon-jour.
Sillon-jour en conflit	En période d'adaptation, un conflit est identifié entre le sillon-jour et un ou plusieurs objets travaux. Une réponse (sillons-jours attribués ou non attribués) est transmise au demandeur au plus tard quatre mois (120 jours) avant la date de circulation.
Commande jour en cours de traitement	Le sillon-jour commandé n'est pas encore traité ou est en cours de traitement

Document de comparaison automatique – document informatif

4.2.4.2 Suivi des indicateurs de production horaire

SNCF Réseau partage, lors des instances avec les demandeurs, plusieurs indicateurs permettant de suivre l'évolution de la performance du processus de production horaire ainsi que le respect des engagements de SNCF Réseau.

4.2.5 SILLONS INTERNATIONAUX

Pour les sillons des corridors fret en particulier, les règles d'attribution de capacité sont fixées en application du règlement n° 913/2010, notamment au titre du cadre de répartition des capacités décidé par les comités exécutifs des corridors et déclinées dans les documents d'information de chaque corridor (point 1.7).

Pour les sillons internationaux, les principes et processus d'attribution des sillons sont définis par RailNetEurope et repris dans un manuel disponible sur son site internet. Des outils spécifiques sont mis à la disposition des demandeurs de capacité afin qu'ils puissent formuler leurs demandes. Les réponses à ces demandes font l'objet d'une coordination entre les gestionnaires d'infrastructure concernés par l'itinéraire.

4.2.5.1 Étude de faisabilité internationale

Pour des besoins particuliers relatifs aux circulations internationales, au-delà des travaux de préconstruction menés, tout demandeur peut soumettre des demandes d'étude de faisabilité internationale afin d'affiner la construction de ses plans de transport.

La réponse, coordonnée au niveau international, permet de disposer d'une première ébauche d'optimisation et d'expression des plans de transport mais ne préjuge pas de la réponse de SNCF Réseau et des gestionnaires d'infrastructure concernés lorsque la demande de sillon leur sera transmise.

Une demande d'étude de faisabilité internationale est transmise par Path Coordination System (PCS) (point 1.7.2.3).

Elle peut être demandée jusqu'à mi-janvier A-1, mais il est toutefois recommandé d'anticiper la demande le plus en amont possible (dès la date d'ouverture de PCS, courant novembre A-2) pour permettre les itérations nécessaires.

Les réponses de SNCF Réseau à une étude de faisabilité ne constituent pas une proposition ferme de sillons et ne dispensent pas de présenter, dans les conditions fixées au point 4.2.5.2 une demande formelle de sillons internationaux. Ce service est une prestation connexe (point 5.1.7.1) dont le tarif est précisé au point 5.5.1.1.

4.2.5.2 Demandes de sillons internationaux au service (phase de construction)

Les demandes de sillons internationaux au service peuvent être formulées par les demandeurs soit dans PCS soit dans l'interface unifiée GESICO-DSDM. SNCF Réseau préconise l'utilisation de PCS afin d'optimiser la coordination internationale.

Pour le cas particulier des sillons préétablis des corridors fret européen, la demande doit être formulée obligatoirement dans l'outil PCS.

La demande formulée dans PCS doit systématiquement donner lieu à la création d'une demande identique dans l'interface unifiée GESICO-DSDM. ~~Pour ce faire~~Pour les sillons demandés au plus tard le deuxième lundi d'avril A-1 , le demandeur peut choisir d'effectuer lui-même la double-saisie ou de

déléguer la retranscription de saisie dans GESICO-DSDM à SNCF Réseau via l'adresse générique : SERVICE.ANNUEL@reseau.sncf.fr. Au-delà de cette date, le demandeur assure lui-même la double saisie.

À l'issue de la procédure de planification et d'attribution du sillon international, en coordination avec le ou les GI voisins, SNCF Réseau saisit la réponse à la demande issue de PCS dans cette interface GESICO-DSDM. Cette réponse est ensuite notifiée dans PCS.

Les modalités particulières s'appliquant aux demandes de sillons internationaux sont précisées dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Le calendrier complet de demande et d'attribution des sillons est détaillé au point 4.5.

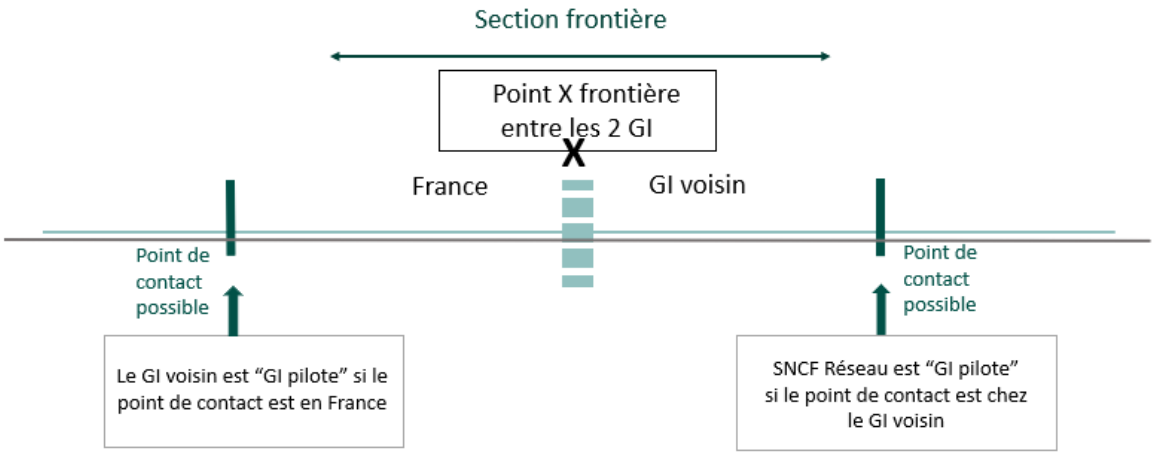
4.2.5.3 Coordination des horaires aux points frontières

À chaque section frontière, un (1) des deux (2) gestionnaires d'infrastructure (GI) est désigné « GI pilote » et est responsable de la coordination horaire sur la section frontière.

Une (1) des deux (2) gares définissant la section frontière est alors en général définie en tant que « point de contact », c'est-à-dire en tant que point de coordination horaire entre GI. La liste des points de contact est consultable sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

SNCF Réseau est « GI pilote » si le point de contact est la gare située sur le réseau voisin. Inversement, le GI voisin est « GI pilote » si le point de contact est la gare située sur le réseau français. Exceptionnellement, si le point de contact se situe au point X correspondant à la frontière étatique, il n'y a pas de « GI pilote ».

Pour qu'un sillon puisse être attribué, le « GI pilote » est responsable de mener la coordination et s'assurer de l'accord formel de l'autre GI sur les horaires proposés. Chaque GI reste responsable de l'attribution des sillons sur son propre réseau, de part et d'autre du point X.



La coordination des demandes lors de la phase de construction du service s'articule autour de la réunion organisée sous l'égide de l'association RailNetEurope en juin de chaque année, réunissant les différents GI en un même lieu géographique sur plusieurs jours (RNE Technical Meeting), les échanges se poursuivant ensuite entre entités allocatrices.

Document de comparaison automatique – document informatif

4.2.6 ATTRIBUTION DE CAPACITÉS SPÉCIFIQUES

4.2.6.1 Attribution de capacité conjointe avec LISEA

Lorsqu'un demandeur de capacités commande un sillon nécessitant d'emprunter à la fois la ligne à grande vitesse SEA Tours-Bordeaux, dont LISEA est le gestionnaire d'infrastructure, et le réseau ferré national non concédé, la réponse est coordonnée entre LISEA et SNCF Réseau pour assurer le tracé de bout en bout du sillon commandé.

4.2.6.2 Attribution de capacité sur les lignes à voies uniques

Il existe des limites de capacité (nombre maximal de sillons journaliers) sur les lignes à voie unique suivantes :

- Voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique (VUSO) ;
- Voie unique à signalisation simplifiée (VUSS) ;
- Voie unique à trafic restreint (VUTR) ;
- Voie unique gérée par consigne S4C.

Ces limites de capacité sont définies en application de critères évalués en début de chaque année.

La liste des lignes concernées, ainsi que les limites de capacité correspondantes applicables pour l'HDS A, sont communiquées aux demandeurs de capacité au premier trimestre A-1 et sont consultables sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

Dans les cas où le nombre de sillons demandés excèderait la capacité définie ci-dessus, SNCF Réseau pourra procéder, après évaluation du besoin en concertation avec les demandeurs, et lorsque les conditions d'exploitation et de sécurité le permettent, à des études en vue d'étendre la capacité au-delà des niveaux définis. Le document détaillant les seuils de capacité des lignes à voie unique sera mis à jour en tenant compte des résultats de ces études, et communiqué aux demandeurs.

Afin de faciliter l'accès et l'attribution de la capacité sur certaines lignes à voie unique contraintes, des procédures particulières ont été mises en place sur ces lignes. Elles concernent en particulier l'encadrement du calendrier des demandes, ou l'attribution, à partir de J-7, de sillons facultatifs tracés au graphique de circulation et mis à disposition des services en charge de la gestion opérationnelle des circulations au sein de SNCF Réseau.

Les lignes concernées et les modalités de ces procédures font l'objet de communication directe auprès des demandeurs, et sont détaillées le cas échéant dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

4.2.6.3 Coordination avec les grands ports maritimes

SNCF Réseau et chacun des grands ports maritimes ont établi des principes permettant soit à SNCF Réseau d'allouer les sillons sur les voies ferrées portuaires, soit de veiller à la bonne coordination de l'attribution des capacités entre les deux (2) réseaux.

Des dispositions de même nature sont prises avec les autres ports. Les demandeurs peuvent se renseigner auprès de la division grands comptes.

Document de comparaison automatique – document informatif

4.2.6.4 Préparation des jeux Olympiques et Paralympiques 2030

Compte-tenu des enjeux de transport pour la réussite des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) Alpes françaises 2030 et du volume de trafic exceptionnel attendu sur le réseau, SNCF Réseau recommande fortement aux entreprises ferroviaires et autres candidats de lui faire connaître leurs intentions de commandes de sillons spécifiques aux JOP dès que possible et au plus tard le 15décembre 2027, conformément au jalon du DRR. À cet égard, SNCF Réseau préconise de les identifier explicitement de telle sorte qu'elles puissent être prises dans les expressions de besoins formulées lors de la phase de pré-construction de l'HDS et ainsi respecter les critères de recevabilité (point 4.2.2.1.3).

Si, pendant la période des JOP, une ligne ou section de ligne utile à la desserte des sites olympiques a fait l'objet d'une déclaration de saturation (prévisible ou constatée) par SNCF Réseau, la priorité sera donnée aux demandeurs ayant commandé des sillons préconstruits, conformément au point 4.6.

4.2.7 CONCEPTION COORDONNÉE LIGNE / GARE

- Principes généraux

Les voies des gares de voyageurs font partie du réseau. L'utilisation de la capacité en gare est du ressort de SNCF Réseau.

Est entendue comme gare voyageurs, tout complexe ferroviaire permettant d'assurer une ou plusieurs des fonctions suivantes : le départ et l'arrivée des voyageurs ainsi que la correspondance des voyageurs entre les trains.

L'attribution de capacité de SNCF Réseau en gares de voyageurs consiste en la mise à disposition d'un espace-temps défini comme suit :

- voie à quai ;
- temps nécessaires aux opérations à assurer (des valeurs de référence sont spécifiées dans les recueils d'exploitation propres à chaque gare pour certaines de ces opérations).

Compte-tenu de l'interaction entre l'organisation des capacités en gare (GOV - graphique d'occupation des voies) et l'organisation des capacités en ligne (graphique de circulation), l'expression et le traitement des besoins en ligne et en gare sont coordonnés. Ceci est notamment organisé spécifiquement pour les gares dites « structurantes ».

La « Liste des gares structurantes » est disponible sur le site Internet de SNCF Réseau (page « documents techniques »).

Des recueils d'exploitation, établis en particulier pour les gares structurantes, définissent les normes d'utilisation de l'infrastructure et les conditions d'exploitation pour obtenir une utilisation optimale du site garantissant un fonctionnement robuste pour l'ensemble de ses utilisateurs. Les règles qui y figurent, établies en lien avec les candidats ayant exprimé des besoins sur le site, s'imposent à tous les utilisateurs.

Les demandeurs doivent fournir au cours des phases de préconstruction, construction et d'adaptation du service (y compris de dernière minute), les informations relatives à leur expression de besoin de capacité en gare (réutilisation du matériel, programme théorique de travail, opérations en gare), et permettre ainsi la réalisation des itérations nécessaires en vue de l'attribution de la capacité, les réponses de SNCF Réseau étant assujetties à la fourniture de ces données.

Les informations relatives aux voies et voies à quai prévues pour les différents demandeurs de sillons sont diffusées dans le graphique d'occupation des voies de la gare considérée, établi par SNCF Réseau.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Modalités de coordination des demandes de capacités et de gestion de la saturation

En cas d'incapacité à satisfaire l'ensemble des demandes en gare, les principes de coordination décrits au point 4.5.4 s'appliquent.

- Cas du remisage de matériel voyageurs sur voie principale en gares de voyageurs

Au-delà des prestations d'accès au réseau et de stationnement, une prestation de remisage de matériel voyageurs sur voie principale en gares (et donc en dehors des installations de service ayant cette vocation) peut être rendue par SNCF Réseau, sous réserve que les conditions de sécurité définies par les consignes locales d'exploitation soient respectées.

Cette prestation de remisage de matériel voyageurs de nuit sur voie principale en gares de voyageurs, qui constitue un supplétif de la prestation de garage sur voies de service, est décrite au point 7.3.5.7.

4.3 PROCESSUS DE DÉTERMINATION DE CAPACITÉ POUR LES RESTRICTIONS TEMPORAIRES DE CAPACITÉS

4.3.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

- Principes généraux

Les capacités allouées pour des besoins de travaux font l'objet de « fenêtres travaux » définies sur des sections à fenêtres. Elles sont de plusieurs types :

- « fenêtres génériques », « correctives » et « surveillance » correspondant à une capacité pour les travaux les plus courants dans des périodes de moindre besoin commercial ;
- « fenêtres déformées » appliquées à un nombre limité de semaines et susceptibles d'avoir un impact sillon significatif.

En ce qui concerne les zones de gare et les nœuds ferroviaires, celles-ci ne font pas l'objet de fenêtres, compte tenu de la multiplicité des itinéraires pouvant être empruntés pour y circuler. Ces zones font l'objet de « capacités travaux » sur sections ou voies sans fenêtres.

Pour ces travaux, SNCF Réseau se fonde sur la recherche d'un optimum technico-économique au cas par cas qui se traduit par les mesures d'exploitation suivantes :

- une interruption totale de circulation sur une période donnée sur la voie concernée ou sur les deux (2) voies le cas échéant ;
- des limitations temporaires de vitesse (LTV) sur la voie concernée et les voies contiguës.

Les restrictions temporaires de capacité commerciale (RTC) des lignes ferroviaires pour des motifs tels que la réalisation de travaux d'infrastructure, y compris les restrictions temporaires de la vitesse, la charge par essieu, la longueur des trains, la traction ou le gabarit, font l'objet, conformément à la directive 2012/34/UE, d'un classement et le processus décrits ci-après.

- Catégories de restrictions temporaires de capacité

L'annexe VII de la directive 2012/34/UE identifie quatre (4) catégories de RTC, selon deux (2) critères :

Document de comparaison automatique – document informatif

- la durée de la RTC, définie comme la séquence de jours calendaires pendant lesquels la RTC s'applique chaque jour, sur la même section de ligne, sans interruption ;
- l'incidence de la RTC sur le trafic, mesurée en pourcentage du trafic estimé supprimé, détourné ou remplacé par d'autres modes de transport.

Les quatre (4) catégories de RTC ainsi que les deux (2) critères de classement associés qui doivent être remplis par les RTC sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Catégorie		Jours consécutifs		Incidence sur le trafic
1	RTC avec incidence majeure	Plus de 30 jours consécutifs	et	Plus de 50% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
2	RTC avec incidence importante	Plus de 7 jours consécutifs		Plus de 30% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
3	RTC avec incidence moyenne	7 jours consécutifs ou moins		Plus de 50% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
4	RTC avec incidence mineure	Indéfini		Plus de 10% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour

4.3.2 CALENDRIERS ET LIVRABLES

- A-8 à A-4 :

À cet horizon de temps, en amont du processus décrit ci-après, des échanges d'informations entre SNCF Réseau et ses clients et partenaires ont lieu dans les plateformes territoriales de coordination services et infrastructures.

- Avant novembre A-3 :

Identification et évaluation des besoins capacitaires pour les chantiers dits « à fort impact capacitaire » (FIC) et les chantiers dont les RTC sont de catégories 1 et 2 sur le RFN ; premier cadrage des fenêtres génériques et déformées.

Si l'incidence de la RTC de ces deux (2) catégories ne se limite pas à un seul réseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés, y compris les gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés par le changement d'itinéraires de trains, coordonnent entre eux les restrictions des capacités. Le gestionnaire de l'infrastructure responsable de la RTC doit partager toutes les informations pertinentes connues à propos de la RTC prévue avec les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats et les principaux opérateurs des installations de service pouvant être impactés par la RTC.

Le cas échéant, les gestionnaires d'infrastructure invitent les candidats opérant sur les lignes concernées, les principaux exploitants d'installations de service et les corridors de fret concernés à participer à cette coordination.

SNCF Réseau communique aux candidats avant novembre A-3 les RTC de catégorie 1 prévues sur le RFN. Sur demande des candidats, SNCF Réseau doit fournir une comparaison des conditions rencontrées, avec au moins deux (2) scénarios de restriction des capacités. SNCF Réseau élabore ces

Document de comparaison automatique – document informatif

scénarios alternatifs sur la base des informations fournies par les candidats au moment de leurs demandes et conjointement avec eux. La comparaison doit, pour chaque scénario, comprendre au moins les éléments suivants :

- la durée de la restriction de capacité ;
- le montant indicatif des redevances d'utilisation de l'infrastructure ;
- la capacité disponible sur les itinéraires de détournement ;
- les itinéraires alternatifs disponibles ;
- les temps de trajet indicatifs.

Avant de faire un choix entre les scénarios alternatifs de restriction de capacités, SNCF Réseau consulte les candidats intéressés et prend en compte les incidences des différents scénarios sur ces candidats et sur les utilisateurs de services.

- Novembre A-3 :

Pour les chantiers FIC et les chantiers dont les RTC sont de catégories 1 et 2 sur le RFN, SNCF Réseau invite les candidats à des « revues d'axes macro » dans le but d'un partage itératif des premiers cadrages pour une prise en compte dans l'ordonnancement futur. Ces échanges se basent sur un « macro-ordonnancement » et des courbes de pertes de temps reprenant les besoins capacitaires des chantiers identifiés.

- Décembre A-3 :

Publication sur l'espace SharePoint d'une première version des chantiers dont les RTC sont de catégories 1 et 2 sur le RFN, sous forme de macro-ordonnancement. Le cas échéant, une estimation de la capacité commerciale des itinéraires de détournement est également publiée.

- Janvier A-2 à fin avril A-2 :

Sur la base d'un premier ordonnancement de l'ensemble des chantiers, définition du cadrage final des fenêtres génériques et déformées au cours d'un processus itératif et concerté avec toutes les parties prenantes.

Si l'incidence de la RTC ne se limite pas à un seul réseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés, y compris les gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés par le changement d'itinéraires de trains, coordonnent entre eux les restrictions des capacités.

Le cas échéant, les gestionnaires d'infrastructure invitent les candidats opérant sur les lignes concernées, les principaux exploitants d'installations de service et les corridors de fret concernés à participer à cette coordination.

Les « revues d'axe », organisées mi-avril, ont pour vocation de consulter les candidats au sujet des informations suivantes issues des premiers ordonnancements :

- les semaines d'activation des fenêtres génériques ;
- les typologies et semaines d'activation des fenêtres déformées et des demandes de capacité ;
- les courbes de pertes de temps.

- Mai A-2 à juillet A-2 :

Document de comparaison automatique – document informatif

Ordonnancement final des chantiers dans la capacité octroyée par le cadrage des fenêtres génériques et déformées.

En parallèle, SNCF Réseau organise des réunions dites « RP0 » avec les candidats (sillons et travaux) dans les cas suivants :

- chantiers nécessitant des déformations de fenêtres ;
- chantiers s'inscrivant dans les fenêtres génériques ou sur des sections hors fenêtre et présentant un besoin de LTV à fort impact ;
- chantiers s'inscrivant sur des sections hors fenêtre et occasionnant une réduction de capacité significative.

Les RP0 sont organisées selon le calendrier suivant :

- de début février à fin avril A-2 : RP0 anticipées des chantiers FIC.
- de mi-avril à fin juin A-2 : RP0 regroupant l'ensemble des chantiers par portion d'axe.

- Juillet A-2 à décembre A-2 :

Ajustement du positionnement horaire des fenêtres en lien avec la phase de construction du « graphique 24h ».

- Mi-décembre A-2 :

Publication du programme général des fenêtres travaux (PGF) via le SI TCAP, qui décrit l'ensemble des fenêtres et capacités travaux programmées. Le cas échéant, une estimation de la capacité commerciale des itinéraires de détournement est publiée via le site internet de SNCF Réseau.

SNCF Réseau peut décider de ne pas appliquer les délais indiqués ci-dessus si la restriction de capacité est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité, si l'horaire des restrictions est indépendant de sa volonté, si l'application de ces délais peut s'avérer inefficace au regard des coûts occasionnés ou inutilement dommageable au regard de l'état ou de la durée de vie de l'actif, ou si tous les candidats concernés sont d'accord. Dans ces cas, SNCF Réseau consulte immédiatement les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés.

Participation des candidats aux instances de gouvernance travaux

Tout candidat (y compris les AOT) peut participer aux instances de consultation relatives aux travaux (présentations des portefeuilles de chantiers, concertations sur les fenêtres génériques/jours d'exclusion/itinéraires alternatifs, macros revues d'axe et concertations des chantiers à fort impact capacitaires (FIC), réunions préparatoires, instances de concertation sur les impacts travaux (RP0…), comités techniques régionaux) dans les conditions suivantes, étant rappelé, conformément à la loi, que SNCF Réseau demeure in fine seul décideur de la répartition des capacités et de la planification des travaux :

- seuls les candidats ayant formulé des intentions de trafics pendant la phase de conception des PER ou des expressions de besoins de capacités commerciales (ou a minima ayant adressé au préalable à SNCF Réseau une lettre d'intention de commander des capacités pour les HDS concernés par ces instances) ont la possibilité de s'exprimer dans ces instances.
- dans le cas où plusieurs représentants sont présents aux instances de concertation (notamment lors des RP0), ils devront définir lequel d'entre eux sera le représentant unique qui donnera un avis à

l'issue de cette réunion ainsi que dans les phases suivantes (conciliations, arbitrage). Les autres pourront néanmoins s'exprimer au cours des échanges.

- les autres candidats (à savoir ceux qui n'ont pas formulé des intentions de trafics ou des expressions de besoins comme indiqué ci-dessus) peuvent assister aux échanges, en qualité d'observateurs.

SNCF Réseau demeure seule décideur de la répartition des capacités et de la planification des travaux.

~~À partir du~~Depuis le SA 2027, SNCF Réseau met à disposition de l'ensemble des candidats qui participent aux phases de RP0 et de conciliations travaux, un outil dénommé « Cœur Information Chantiers Capacités pour nos Clients » (CI3C). Cet outil, accessible depuis l'Espace clients, donnera accès aux informations sur les chantiers travaux inscrits dans la campagne RP0. 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 l'envoi du compte-rendu de la RP0, dans l'outil CI3C. Cela permettra de les centraliser, de les suivre et de les instruire dans une plateforme partagée par SNCF Réseau et ses clients.

Le tableau ci-après recense, sur la base de l'existant à la date d'édition du présent DRR, ces instances, l'entité pilote au sein de SNCF Réseau et les échéances de tenue des échanges. Ces instances peuvent évoluer dans le temps, au regard des évolutions de processus liés.

S'ils souhaitent participer à ces instances, les candidats sont invités à se rapprocher de leur chargé de compte national ou régional dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique (point 1.6.1) pour connaître les modalités de cette participation.

Instances	Pilote	Période
Présentation des portefeuilles de chantiers issus de la commande stratégique	Direction de la Capacité	Avril A-3
Concertation fenêtres génériques / jours d'exclusion / itinéraires alternatifs. L'objet de la concertation est d'échanger sur les demandes d'évolution formulées par ~~SNCF Réseau~~la DGOP et par les EF	Direction de la Capacité	Octobre A-3
Macros revues d'Axe / Concertation des chantiers FIC Présentation aux EF des chantiers FIC avec les résultats des premières études capacitaires et présentation des macro-ordonnancements permettant de disposer de premières visions d'axe en termes d'interception et de LTV	Direction de la Capacité	Novembre A-3
Réunions de concertations pré-RP0 Réunions de préparation des concertations relatives aux chantier sur LGV et aux RVB/SR	Infrapôles	Novembre A-3 à janvier À-2
Réunions de concertations RP0 Réunions de concertations sur les incidences des travaux sur les circulations	Infrapôles	Février à juin A-2
COTECH régionaux. Suivi régional des instances capacitaires	Directions régionales	Périodique

Projet « PACT »

Afin d'améliorer les modes de consultation des candidats et une transmission d'information plus lisible et intelligible sur les travaux projetés et leur impact sur les sillons, SNCF Réseau a mis en place depuis 2024 le projet Planification agile pour nos clients et travaux dit « PACT ».

Document de comparaison automatique – document informatif

Dans le cadre de ce projet, SNCF Réseau :

- veille à mettre en qualité les chantiers en entrée de campagne RP0 en éliminant les chantiers non matures ;
- organise et planifie la campagne RP0 en mettant en place un traitement différencié des chantiers segmentés en 5 catégories : les chantiers relevant du paquet 1 sont les chantiers indispensables pour maintenir la performance du réseau qui ne peuvent être reportés et sur lesquels SNCF Réseau s'engage en amont de la campagne RP0 à travailler avec les demandeurs concernés des solutions pour leurs plans de transports ; les chantiers relevant du paquet 2 sont les chantiers s'inscrivant dans une fenêtre capacitaire négociée a priori éventuellement sur une période pluriannuelle ; les chantiers relevant du paquet 3 sont les chantiers dont les conséquences sont maîtrisées au niveau local permettant une négociation bilatérale efficace ; les chantiers du paquet 4 sont les chantiers s'inscrivant dans une logique de zone ou d'axe ; et les chantiers du paquet 5 sont les chantiers complexes avec des conséquences capacitaires particulières nécessitant la négociation de solutions capacitaires individualisées. Ce pilotage de la campagne RP0 de façon optimisée vise à réduire progressivement le nombre de réunions RP0 et à faciliter la compréhension par les candidats de l'empreinte capacitaire travaux sur leurs flux ;
- instaure une fonction Front office clients afin d'améliorer la communication avec les candidats et d'identifier avec eux leurs flux stratégiques.

4.3.3 GESTION DES ÉCARTS

SNCF Réseau veille à organiser la réalisation des travaux de maintenance et de développement au sein du programme général des fenêtres ou, à défaut, dans les capacités d'infrastructure disponibles.

Au-delà de mi-décembre A-2, date de la publication du PGF, les fenêtres et capacités travaux peuvent être supprimées ou leur positionnement modifié par décision de SNCF Réseau dans le cadre de la gestion des écarts pour permettre de tracer un ou plusieurs sillons.

SNCF Réseau peut également allouer, après concertation avec les bénéficiaires de sillons sur la ligne concernée, des fenêtres et capacités-travaux non prévues lors de la conception de l'horaire de service.

La gestion des écarts est traitée par SNCF Réseau dans un processus d'instruction prévoyant la consultation systématique des demandeurs de capacité, travaux et sillons et, le cas échéant, la coordination avec les gestionnaires d'infrastructure voisins concernés. Le dialogue capacitaire vient en appui de ce processus, afin d'accompagner l'identification des impacts et le recueil des préconisations de traitement de ces impacts. Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, lorsque SNCF Réseau envisage de supprimer ou de modifier un sillon attribué pour permettre l'exécution de travaux autres que ceux programmés dans le PGF, il sollicite l'avis de l'entreprise ferroviaire intéressée dès que possible ou, au plus tard, un mois avant le jour de circulation prévu.

Certains sillons-jours peuvent alors être soit modifiés, soit supprimés, conformément au processus de consultation et de concertation décrit dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Dans ce cas, SNCF Réseau indique la nature et la durée de la modification ou de la suppression, ainsi que les sillons proposés éventuellement en remplacement, avec un préavis minimum de quinze jours, l'attributaire de sillons n'ayant pas besoin d'effectuer de demandes de sillon en adaptation (DSA).

Document de comparaison automatique – document informatif

4.3.4 CRITÈRES DE DÉTOURNEMENT DE TRAFICS

En ce qui concerne les chantiers dont les RTC sont de catégorie 1 sur le réseau structurant, SNCF Réseau déterminera les types de trafics pouvant faire l'objet d'un changement d'itinéraire s'appuyant sur les critères suivants.

- Le prorata des types de trafic constatés lors de l'HDS précédent ;
- Les prévisions d'évolution de trafics connues ;
- Les contraintes commerciales et opérationnelles des trafics ;
- L'objectif de réduction des coûts de SNCF Réseau.

L'application de ces critères est concertée avec les candidats lors des réunions de consultation relatives aux travaux (revue d'axe macro, revue d'axe et processus RP0). À l'occasion de ces réunions, pour les chantiers dont les RTC de sont de catégorie 1, la répartition provisoire des capacités restantes pour les différents types de service ferroviaires est communiquée aux candidats.

4.3.5 CONFIRMATION DE L'UTILISATION DE LA CAPACITÉ TRAVAUX

SNCF Réseau accompagne le processus de gestion des écarts d'actions visant à communiquer aux demandeurs tout ajustement des capacités allouées aux travaux.

- L'ensemble des chantiers FIC, ainsi que certains chantiers sensibles, font l'objet de réunions dites « RP1 » organisées par SNCF Réseau à M-8 avec les demandeurs de capacité (sillons et travaux) afin de finaliser les ajustements nécessaires, et procéder à l'instruction des demandes d'écart correspondantes (telles que décrites au point 4.3.3) avant M-6. La capacité-travaux non utilisée est ainsi restituée, et le PGF est mis à jour dans l'outil TCAP.
- Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, SNCF Réseau confirme les capacités réservées pour les travaux au plus tard six (6) semaines avant leur date d'intervention. L'information relative aux capacités-travaux confirmées ainsi qu'aux éventuelles capacités restituées est portée à la connaissance des demandeurs au plus tard un mois avant la date d'intervention, par l'intermédiaire des outils de consultation de graphique par l'envoi des ordres du jour et relevés de décisions des comités de concertation (CODEC).
- Les demandeurs ont alors la possibilité de procéder à des demandes de création ou de modification de sillons dans la capacité résiduelle, ou de renouveler des demandes qui auraient reçu des réponses négatives au préalable, dans le respect des règles décrites au point 4.2.3.2.
- En revanche, SNCF Réseau ne procédera pas, de sa propre initiative, au réexamen des demandes de capacités sillons déjà répondues, quelle que soit la nature de la réponse apportée (irréalisable, traitée…).
- Afin de contrôler et d'inciter à l'optimisation de l'utilisation des capacités réservées pour les travaux, SNCF Réseau établit des indicateurs sur l'utilisation effective de ces capacités aux différents horizons de temps, avec déclinaison géographique. Ces indicateurs font l'objet d'une publication annuelle dans le rapport annuel sur l'efficacité du processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré

national à l'attention des demandeurs et parties prenantes. Par ailleurs, le gestionnaire d'infrastructure est soumis au dispositif incitatif défini par l'ART dans sa décision n° 2018-094 qui encourage SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non commerciales sur le réseau ferré national (point 5.6).

4.4 IMPACTS DES ACCORDS-CADRES

Au cas où les capacités travaux viendraient à impacter des sillons objet d'un accord-cadre, une concertation est engagée par SNCF Réseau avec le titulaire de cet accord-cadre dans les modalités décrites au point 4.3.2.

4.5 PROCESSUS D'ALLOCATION DE CAPACITÉS

Le calendrier de la procédure de demande et d'attribution des sillons fait la distinction entre les demandes effectuées au plus tard le ~~13~~12 avril ~~2026~~2027 (demandes au service) et les demandes effectuées au-delà (demandes tardives ou en adaptation).

4.5.1 DEMANDES DE SILLONS DÉPOSÉES JUSQU'AU ~~13 AVRIL 2026~~12 AVRIL 2027 (DEMANDES AU SERVICE)

Le calendrier ci-dessous présente les dates clés de la procédure de demande et d'attribution des sillons au service, tant pour les sillons nationaux que les sillons internationaux. Certaines dates sont harmonisées au niveau européen, notamment la date limite de demande de sillons au service (DS). D'autres sont librement fixées par chaque gestionnaire d'infrastructure. Des précisions sur les modalités de commande de sillons et de réponse à ces demandes sont disponibles dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau (https://www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau~~.~~).

Jalon	Date pour les capacités nationales	Date pour les capacités internationales	Précisions
Mise à disposition des demandeurs du PGF	~~14~~18 décembre ~~2025~~2026		
Ouverture des commandes	11janvier 2027		
Publication du catalogue de sillons et des horaires d'ouverture des lignes, gares et postes	~~12~~11 janvier ~~2026~~2027		Dans PCS pour les seuls catalogues internationaux. Dans GESICO pour tous les sillons. Sur l'Espace clients.
Période de commande des sillons	~~14 décembre 2025 (x) – 13~~11 janvier 2027 – 12 avril ~~2026~~2027	~~16~~15 mars ~~2026 – 13~~2027 – 12 avril ~~2026~~2027	Par PCS CB pour les seules commandes internationales. Par GESICO ou par message PathRequest (format STI) pour les autres commandes.

Jalon	Date pour les capacités nationales	Date pour les capacités internationales	Précisions
~~Jalon~~	~~Date pour les capacités nationales~~	~~Date pour les capacités internationales~~	~~Précisions~~
~~Période de commande des sillons~~	~~14 décembre 2025 (*) – 13 avril 2026~~	~~16 mars 2026 – 13 avril 2026~~	~~Par PCS pour les seules commandes internationales.~~ ~~Par GESICO ou par message PathRequest (format STI) pour les autres commandes.~~
Communication du projet d'horaire de service	~~15~~13 au 16 juillet ~~2026~~2027	~~6~~5 juillet ~~2026~~2027	Dans PCS CB pour les demandes exprimées dans PCS CB. Par GESICO ou par message PathDetails (format STI) pour les autres commandes.
Période d'observation	~~15~~19 juillet ~~2026~~2027 – 14 août ~~2026~~2027	~~7~~6 juillet ~~2026 – 7~~2027 – 6 août ~~2026~~2027	Recueil des observations via un fichier fourni par SNCF Réseau. Ce fichier sera envoyé 1 semaine après la communication du projet d'HDS.
Communication de l'horaire de service	~~08~~07 septembre ~~2026~~2027	~~24~~23 août ~~2026~~2027	Dans PCS CB pour les demandes exprimées dans PCS CB. Par GESICO ou par message PathDetails (format STI) pour les autres commandes.
Date limite requête procédure de règlement de litiges	~~19~~18 septembre ~~2026~~2027		Voir article 4.5.5~~.~~ du DRR.
Publication de la réserve de capacité corridor	Sans objet	~~19~~11 octobre ~~2026~~2027	Publication dans PCS~~.~~ CB
Certification de l'horaire de service ~~2027~~2028	~~13~~12 novembre ~~2026~~2027		
Début de l'horaire de service ~~2027~~2028	~~13~~12 décembre ~~2026~~2027		

~~(*) Les jalons de publication du catalogue de sillons et du début de période de commande des sillons seront alignés pour l'HDS 2028.~~

- **Précisions sur la communication du projet d'horaire de service aux candidats potentiels**

Les candidats potentiels qui souhaiteraient formuler des observations sur le projet d'horaire de service A dans la mesure où celui-ci aurait une incidence sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de cet horaire, doivent en faire la demande auprès de SNCF Réseau (point 1.6.1) au plus tard un (1) mois après la fin de la période de demandes de sillons pour l'horaire de service.

SNCF Réseau communiquera le projet d'horaire de service, suivant le calendrier présenté ci-dessus, dès lors que le candidat potentiel :

- a expressément déclaré son intention et démontré par tout moyen son aptitude à fournir des services ferroviaires et sa volonté manifeste de demander des sillons durant cet horaire de service, sur la base des conditions générales applicables au contrat d'utilisation de l'infrastructure et au contrat d'attribution de sillons (en annexe 3.1) ;

- a signé le contrat d'utilisation des services SI (trame en annexe 3.4) lui donnant droit d'accéder à ces services.

SNCF Réseau répondra aux observations qui lui auront été transmises.

La construction de l'horaire de service est réalisée sur la seule base des sillons demandés avant la fin de la période de demandes de sillons pour l'horaire de service A.

4.5.2 DEMANDES DE SILLONS DÉPOSÉES À PARTIR DU ~~14~~13 AVRIL ~~2026~~2027 (DEMANDES TARDIVES)

4.5.2.1 Calendrier de réponses aux demandes

Les réponses de SNCF Réseau aux demandes déposées à partir du ~~14~~13 avril ~~2026~~2027 sont effectuées dans les délais suivants :

Jalon	Date pour les capacités nationales	Date pour les capacités internationales	Précisions
Période de commande des demandes tardives (DTS)	~~14~~13 avril ~~2026 – 07~~2027 – 06 septembre ~~2026~~2027	~~14~~13 avril ~~2026 – 20~~2027 – 11 octobre ~~2026~~2027	Dans GESICO ou par message PathRequest (format STI) (sur la seule partie nationale pour les sillons internationaux). Via PCS CB (sous réserve du déploiement de l'outil) pour les commandes internationales.
Période de réponse aux commandes tardives	~~08~~07 septembre ~~2026 – 5~~2027 – 04 novembre ~~2026~~2027	~~25~~24 août ~~2026 – 5~~2027 – 04 novembre ~~2026~~2027	Dans GESICO ou par message PathDetails (format STI) (sur la seule partie nationale pour les sillons internationaux). Via PCS CB (sous réserve du déploiement de l'outil) pour les commandes internationales.
Ouverture des demandes en adaptation (DSA)	~~08~~07 septembre ~~2026~~2027	~~5~~04 novembre ~~2026~~2027	Dans GESICO ou par message PathRequest (format STI) (sur la seule partie nationale pour les sillons internationaux). Via PCS CB (sous réserve du déploiement de l'outil) pour les commandes internationales.
Ouverture des demandes de sillons de dernière minute (DSDM) (moins de huit (8) jours calendaires avant la date de circulation)	~~06~~05 décembre ~~2026~~2027	Sans objet	Dans GESICO ou par message PathRequest (format STI) (sur la seule partie nationale pour les sillons internationaux). Via PCS CB (sous réserve du déploiement de l'outil) pour les commandes internationales.
Délais de réponse aux demandes en adaptation	Dans les meilleurs délais et suivant les délais indiqués à l'article 4.2.3.2.	Sans objet	Pour les DSA reçues avant la date de certification du service, les délais s'évaluent à partir de cette date.
Délais de réponse aux demandes en dernière minute	Sept (7) jours calendaires au plus tard, dans les conditions	Sans objet	Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'article 23 du décret

	définies dans le document « Capacité de dernière minute ».		n° 2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE afin d'harmoniser l'application de ce délai.

4.5.2.2 Comité Technique Horaire (CTH)

- Objectif

Le Comité Technique Horaire est une des modalités possibles de dialogue sillon entre SNCF Réseau et les candidats. Il vise à un dialogue sillon enrichi pour faciliter le traitement de demandes de capacité formulées par les candidats pour un service annuel sous la forme de DS, DTS ou DSA.

- Périodicité

Le Comité Technique Horaire est tenu chaque semaine en alternance pour les trafics voyageurs et les trafics fret à partir de la publication de l'horaire de service.

- Contenu de la réunion

L'ordre du jour est établi par les chargés de dialogue sillon de SNCF Réseau en compilant les demandes visées par les candidats, dans la limite des quotas applicables par CTH.

Les quotas sont établis pour la période d'octobre A-1 à septembre A par SNCF Réseau, de manière distincte par typologie de trafic (fret ou voyageurs). Ils sont alors répartis entre les candidats pour chaque typologie proportionnellement au volume de trains.km de chaque candidat, circulés au service annuel A-2.

Les quotas applicables pour chaque candidat lui sont communiqués par SNCF Réseau au moment de la publication de l'horaire de service A.

Les candidats qui n'ont pas circulé au service annuel A-2, ou dont le volume de circulation au service A-2 n'est pas suffisant pour obtenir un quota de 1 se voient attribuer d'office un quota de 1.

Les demandes reprises dans l'ordre du jour font l'objet du traitement suivant :

- Le candidat exposera les particularités du trafic considéré, ses attentes et ses besoins de manière détaillée ;
- SNCF Réseau s'efforcera de rechercher une solution qui satisfasse le client, au plus proche des besoins exprimés et dans le respect des règles applicables ;
- SNCF Réseau ne répondra pas « irréalisable » à une demande présentée au Comité Technique Horaire sans avoir préalablement itéré avec le candidat.

- Précisions méthodologiques :

- Concernant les DS présentées au Comité Technique Horaire (cas exceptionnel de DS sans réponse après le projet d'horaire de service), leur traitement sera priorisé par les équipes horaires de SNCF Réseau ;
- L'ordre de traitement des autres demandes (DTS, DSA) n'est pas modifié ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- Aucune DS ne pourra être présentée en Comité Technique Horaire avant la publication de l'horaire de service.

Les quotas non utilisés ne sont ni reportés ni échangeables entre candidats.

4.5.3 DEMANDES PONCTUELLES

Se référer au paragraphe 4.2.3.2 sur le sujet des demandes ponctuelles.

4.5.4 PROCÉDURE DE COORDINATION ET D'ATTRIBUTION EN CAS DE CAPACITÉ CONTRAINTE

- Les principes généraux de coordination des demandes

Conformément à l'article 21-1 du décret n° 2003-194, lorsqu'il est confronté à des demandes concurrentes en phase de construction auxquelles il n'a pu répondre dans les tolérances définies au point 4.2.2.3 ci-avant, SNCF Réseau s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci. La procédure décrite ci-après s'applique pour toute demande de capacité, y compris lorsqu'une ou plusieurs des demandes concurrentes s'appuient sur une capacité d'infrastructure contractualisée par accord-cadre. À cet égard, SNCF Réseau fait usage de la dérogation prévue à l'article 10.5 du règlement (UE) n°2016/545.

La procédure de coordination des demandes, qui a pour objectif d'attribuer l'ensemble des sillons demandés, est mise en œuvre, selon les principes suivants :

- La coordination est effectuée par SNCF Réseau en fonction des demandes présentées et en tenant compte des informations obtenues lors de la concertation effectuée avec les demandeurs lors de la phase de structuration et préconstruction du graphique ;
- Pour être effective, la coordination prend en compte l'ensemble des demandes présentées, qu'elles soient ou non en conflit avec d'autres au début de la procédure de coordination (des demandes qui ne sont pas en conflit à l'ouverture de cette procédure pouvant le devenir au cours de celle-ci) ;
- Pour améliorer la qualité des réponses, le processus permet de clarifier, le cas échéant, l'objet de la demande et les marges de manœuvre associées et de recueillir l'avis du ou des demandeurs en vue de trouver une solution en cas de conflit subsistant ;
- SNCF Réseau peut proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées par les candidats, dans les limites raisonnables, définies comme suit :
  - respect des dessertes commerciales demandées (origine, terminus et dessertes du parcours, y compris pour le fret par exemple, les prend-laisse) ;
  - plus ou moins trente (30) minutes par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services voyageurs courte distance (égale ou inférieure à 250 km) ;
  - plus ou moins une (1) heure par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services voyageurs longue distance (supérieure à 250 km) ou internationaux ;
  - plus ou moins une (1) heure par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services fret combiné et fret international ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- plus ou moins deux (2) heures par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les autres services fret.

- Dans tous les cas, les clients peuvent indiquer leur accord pour sortir de ces limites raisonnables pour favoriser une issue consensuelle à la coordination ;

- Le processus s'appuie sur la communication gratuite et par tout moyen écrit (y compris par voie électronique) aux demandeurs concernés des informations relevant du périmètre de la coordination :
  - les demandes de sillons présentées ;
  - les réponses provisoires faites à ces demandes, et en particulier, le cas échéant, les propositions de réponses qui diffèrent des capacités demandées ;
  - les informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités ;
  - Les solutions proposées sont définies dans la limite des performances permises par l'infrastructure et tiennent compte de la robustesse de conception d'ensemble (fragilités éventuelles introduites par des agencements contraints des sillons entre eux).

Ces informations sont fournies sans révéler volontairement l'identité des autres demandeurs, à moins que les demandeurs concernés n'aient accepté qu'elle le soit.

Par ailleurs SNCF Réseau assure la traçabilité des échanges et des décisions prises.

- Coordination aboutissant à **l'**absence de conflits résiduels

Dans le cas où la concertation, une fois menée à terme, permet de traiter les conflits entre demandes de sillons (*) de manière consensuelle ou que SNCF Réseau a pu proposer des sillons respectant les limites raisonnables définies dans le paragraphe précédent, on considère qu'il n'y a pas de conflit résiduel. La solution trouvée à l'issue de la procédure de coordination est alors communiquée aux demandeurs concernés ainsi qu'à l'ART.

- Coordination aboutissant à la présence de conflits résiduels

Si le processus de coordination échoue à l'issue de la procédure de construction du service (aucune solution consensuelle n'a été trouvée ou aucune proposition n'a été faite par SNCF Réseau de sillons respectant les limites raisonnables définies dans le paragraphe précédent), une ligne ou section de ligne est alors déclarée saturée par SNCF Réseau (voir point 4.6).

Dans ce cas, SNCF Réseau privilégiera, pour décider de l'agencement des sillons, l'ordre suivant :

- Les demandes de sillons strictement conformes à des sillons préconstruits fret ou voyageurs (*) (**)
- Les demandes de sillons comparables à des sillons préconstruits fret ou voyageurs (***)
- Sur infrastructure spécialisée grande vitesse, telle que définie au point 2.4.1, dans l'ordre :

1. les demandes de sillons pour des circulations assurant une mission de reconnaissance de l'infrastructure ;

2. les demandes de sillons pour des trains en exploitation commerciale circulant à une vitesse supérieure ou égale à 250 km/h ;

- Les demandes de sillons pour les services de transport internationaux de marchandises ;
- Les demandes pour des services de fret ferroviaire en provenance ou à destination des ports ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- Les demandes pour des services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec une autorité organisatrice de transports ;
- Les services assurant des dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire.

SNCF Réseau tient également compte de la difficulté à tracer des sillons internationaux et de l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure.

SNCF Réseau n'utilise cependant pas la faculté décrite dans l'article 18 du décret n°2003-194 permettant de prendre en compte les niveaux antérieurs d'utilisation des sillons pour déterminer des priorités d'attribution.

La solution trouvée est alors communiquée aux demandeurs concernés ainsi qu'à l'ART.

(*) *Le cas d'arbitrage des conflits entre demandes souhaitant le même sillon corridor fret européen relève des règles d'attribution décrites dans les documents d'information des corridors.*

(**) *Sur infrastructure spécialisée grande vitesse, la conformité de la demande avec le sillon préconstruit doit tenir compte du respect du plafond d'espacement minimal technique, si applicable (point 4.2.2.2).*

(***) *Sont considérées comme comparables à un sillon préconstruit les demandes qui remplissent les trois (3) conditions suivantes :*

a) Les points remarquables issus du jalonnement de la demande doivent correspondre au moins à 60% des points remarquables du sillon préconstruit et respecter l'origine, terminus et itinéraire du sillon préconstruit ;
b) Il n'y a pas d'écart d'horaire supérieur à trois (3) minutes pour les sillons voyageurs, et cinq (5) minutes pour les sillons fret, entre la demande et le sillon préconstruit aux points remarquables d'extrémité du tronçon commun entre la demande et le sillon préconstruit.
c) Si une valeur plafond d'espacement minimal technique a été définie (point 4.2.2.2), celle-ci est respectée.

4.5.5 PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES LITIGES À L'ISSUE DE LA COMMUNICATION DE L'HORAIRE DE SERVICE

Seuls les sillons ayant fait l'objet de l'application de la méthode de répartition de capacité en cas de conflit résiduel décrite au point 4.5.4 sont éligibles à la procédure de règlement des litiges suivante.

Les contestations peuvent être formulées auprès de SNCF Réseau par le ou les demandeurs de sillons concernés dans un délai de dix (10) jours ouvrables après la communication de l'horaire de service, prévue au point 4.5.1.

La requête doit être adressée par le demandeur par courrier électronique à SNCF Réseau (Direction Générale Clients et Exploitation). Elle doit comporter les informations nécessaires sur les demandes de sillons et les sillons attribués faisant l'objet du litige, le rappel de la procédure (observations, coordination, arbitrage) et la justification du besoin des sillons demandés.

Dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de la réception, SNCF Réseau (Direction Générale Clients et Exploitation) décide :

- soit du maintien de l'attribution figurant à l'horaire de service ;
- soit du réexamen de l'attribution, via l'organisation d'une nouvelle concertation avec les demandeurs de sillons concernés, dans les meilleurs délais.

Document de comparaison automatique – document informatif

La décision est motivée et communiquée par courrier électronique aux demandeurs de sillons concernés.

Les éventuelles modifications ou suppressions de sillons qui interviendraient suite au réexamen de l'attribution sont exclus du périmètre du système d'incitation réciproque décrit au point 5.6.

Cette procédure est sans préjudice des voies de recours existantes et des compétences de l'ART.

4.6 INFRASTRUCTURES SATURÉES

La déclaration de saturation peut intervenir soit à l'issue de la période de préconstruction du service (saturation « prévisible »), soit à l'issue de la période de construction du service (saturation « constatée ») dans les conditions définies ci-après.

- Déclaration de saturation « prévisible »

En application de l'article 26 du décret n° 2003-194, lorsque SNCF Réseau identifie fin février A-1 qu'une ligne ou section de ligne est susceptible d'être saturée lors de l'horaire de service A, SNCF Réseau procède à une déclaration de saturation prévisible.

La déclaration de saturation prévisible intervient ainsi à l'issue de la période de préconstruction décrite au point 4.2.2.1.3 lorsque SNCF Réseau identifie des sections comme susceptibles de souffrir d'une pénurie dans un proche avenir, notamment lorsqu'elle estime ne pas être techniquement en mesure de proposer, dans le catalogue de sillons, des sillons permettant de couvrir les besoins exprimés et recevables ou le marché potentiel identifié.

Cette déclaration est publiée par SNCF Réseau sur son site Internet et communiquée à toutes les parties intéressées. Les demandeurs sont ainsi avisés que dans le cas où la saturation viendrait à être confirmée par une déclaration de saturation constatée à l'issue de la période de construction de l'horaire de service, une tarification additionnelle de saturation pourra être appliquée.

- Déclaration de saturation « constatée »

Une ligne ou section de ligne est déclarée saturée par SNCF Réseau, dès que, à l'issue de la procédure de construction du service, le processus de coordination décrit au point 4.5.4 échoue.

La déclaration de saturation peut concerner toute ligne ou section de ligne du réseau ferré national. Le pas de mesure temporel est l'heure. Plusieurs créneaux d'une heure peuvent se succéder (entre 8h et 9h ou bien 2x1h entre 17h et 19h, par exemple) si les conditions établies au paragraphe précédent s'appliquent sur l'ensemble de la période.

Cette déclaration est publiée par SNCF Réseau sur son site Internet et communiquée à toutes les parties intéressées.

Conformément à l'article 22 du décret n° 2003-194, SNCF Réseau procède, dans les six (6) mois qui suivent la déclaration de saturation, à l'analyse des capacités afin de déterminer les raisons de la saturation et proposer les mesures propres à y remédier. Les fenêtres travaux répétitives sont prises en compte dans l'analyse de la saturation. Il s'agit des fenêtres de types « générique », « correctif » et « de surveillance ».

Dans un délai de six (6) mois suivant l'achèvement de cette analyse et après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée, SNCF Réseau soumet pour approbation au ministre chargé des transports un plan de renforcement des capacités qui indique les raisons de la saturation, évalue l'ensemble des dispositions envisageables pour renforcer les capacités d'infrastructure et définit un calendrier de mise en œuvre.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Attribution de la capacité après saturation constatée

Les processus diffèrent selon que la ligne ou section de ligne a (i) ou n'a pas (ii) préalablement fait l'objet d'une déclaration de saturation prévisible.

i) Dans le cas où une déclaration de saturation prévisible a préalablement été effectuée

Si, à l'issue de la procédure de construction de l'horaire de service, la coordination échoue (malgré l'annonce de l'application d'une tarification additionnelle de saturation, lorsqu'elle est prévue), SNCF Réseau confirme la déclaration de ligne ou section de ligne saturée. SNCF Réseau applique, conformément à l'article 22 du décret n° 2003-194, les critères de priorité définis au point 4.5.4 pour l'attribution des sillons.

Ces critères de priorité pourront faire l'objet, selon la situation, d'ajustements à la suite du plan de renforcement approuvé.

Si l'application de ces critères ne permet pas de dégager une solution, SNCF Réseau affecte les sillons en équité au regard de l'utilisation optimale du réseau ferroviaire.

Le demandeur à qui sera attribué un sillon empruntant la ligne ou section de ligne saturée se verra appliquer une tarification additionnelle de saturation lorsqu'elle est prévue.

ii) En l'absence de déclaration de saturation prévisible préalable

Si, à l'issue de la procédure de construction de l'horaire de service, la coordination échoue, SNCF Réseau déclare la ligne ou section de ligne saturée.

Les mêmes critères de priorité pour l'attribution des sillons que ceux visés au point 4.5.4 s'appliquent. Si l'application de ces critères ne permet pas de dégager une solution, SNCF Réseau affecte les sillons en équité au regard de l'utilisation optimale du réseau ferroviaire.

Dans la mesure où cette déclaration de saturation n'aura pas été anticipée par une déclaration de saturation prévisible, les demandeurs à qui serait alloué un sillon empruntant la ligne ou section de ligne déclarée saturée ne se verront pas appliquer de tarification de la saturation au cours de l'horaire de service A (lorsqu'elle existe). Sur la base de ce constat de saturation, cette même ligne ou section de ligne est susceptible de faire l'objet d'une déclaration de saturation prévisible à l'issue de la préconstruction de l'horaire de service suivant, et ainsi se voir éventuellement appliquer une tarification additionnelle de saturation au cours donc de l'horaire de service suivant.

4.7 CIRCULATIONS AVEC CONTRAINTES ET PERTURBATIONS

SNCF Réseau doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon en raison de restrictions imposées telles que l'interdiction de croisement, de stationnement ou la limitation de vitesse. Les demandeurs doivent fournir ces informations lors de leurs demandes.

Les dispositions visées ci-dessous ne font pas obstacle à l'application des obligations imposées lors de la circulation effective sur le réseau ferré national des trains acheminant les dits transports qui sont décrites en annexe 5.

4.7.1 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

L'accès des transports exceptionnels au réseau ferré national est soumis à l'inscription de l'autorisation correspondante au certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire.

Document de comparaison automatique – document informatif

Ces trains de transports exceptionnels ne pourront circuler qu'après étude préalable par le bureau des transports exceptionnels (BTE) (point 5.1.7.2) pour vérifier la faisabilité de ce transport, et après délivrance par le BTE au demandeur de capacité d'un avis de transport exceptionnel (ATE).

Pour certains transports exceptionnels s'inscrivant dans des gabarits définis, des ATE généraux sont diffusés par SNCF Réseau. Dans ce cas, une carte pour chaque gabarit défini permet de visualiser les itinéraires couverts par les dits ATE.

Les demandeurs doivent informer SNCF Réseau, dans les délais précisés au point 4.2.3.2, de la présence d'un transport exceptionnel (défini au point 2.3.4), lors de la demande de capacité, en indiquant dans leur demande le numéro de l'avis de transport exceptionnel (ATE) précédemment obtenu ou le numéro de l'ATE général.

SNCF Réseau trace et attribue le cas échéant un sillon prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport exceptionnel sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte.

SNCF Réseau détermine ainsi les dispositions particulières dérogatoires, y compris tarifaires, qui conditionnent l'accès d'une circulation et les communique au demandeur.

4.7.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

L'accès des trains de marchandises dangereuses au réseau ferré national est soumis à l'inscription de l'autorisation correspondante au certificat de sécurité de l'entreprise.

Les demandeurs doivent indiquer la présence de marchandises dangereuses en cochant la case correspondante dans l'interface unifiée GESICO- DSDM et en renseignant le champ approprié dans le message PathRequest en format STI. Les demandeurs doivent également porter la mention « Marche de sécurité » dans la demande de capacité effectuée dans cette interface unifiée, dans les cas appropriés tels qu'indiqués dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau, pour certains transports de marchandises dangereuses.

SNCF Réseau trace et attribue le cas échéant un sillon prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte.

4.7.3 CIRCULATIONS SUSCEPTIBLES DE NE PAS ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE

Certains matériels présentent des conditions de shuntage insuffisantes pour assurer un fonctionnement normal des circuits de voie assurant la sécurité. Ils créent de fait des sujétions significatives dans la gestion de la circulation et son débit.

Les demandeurs doivent informer SNCF Réseau de la présence de matériels susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie en indiquant la catégorie de la circulation (catégorie A, B ou C) dans la demande de capacité conformément aux dispositions du « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Pour identifier ces circulations, les demandeurs peuvent s'appuyer sur le document RFN-CG-SE 06 A-00-n°004 « Mesures à prendre par les exploitants ferroviaires vis à vis du risque de déshuntage ».

Document de comparaison automatique – document informatif

4.7.4 MESURES PARTICULIÈRES APPLIQUÉES EN CAS DE PERTURBATIONS

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée notamment par une défaillance ou un accident qui rend l'infrastructure momentanément inutilisable ou une situation où il existe un risque supposé pour la sécurité (colis piégé, personne sur les voies…) ou les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes..) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle, les sillons attribués peuvent être supprimés ou modifiés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations.

Le Chapitre 6 - Exploitation ferroviaire précise les dispositions applicables pour la gestion des situations perturbées. En particulier dans ces conditions, il est important que les entreprises ferroviaires aient indiqué à SNCF Réseau (correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr) la liste actualisée du/des correspondant(s) opérationnel(s) et pré-opérationnel(s) que SNCF Réseau peut contacter.

4.8 RÈGLES APRÈS ATTRIBUTION DE LA CAPACITÉ

4.8.1 RÈGLES APPLICABLES EN CAS DE MODIFICATIONS DES SILLONS PAR LE DEMANDEUR

Se référer au paragraphe 5.6.1.

4.8.2 RÈGLES APPLICABLES EN CAS DE MODIFICATION PAR LES GI

Se référer au paragraphe 5.6.2.

4.8.3 NON-UTILISATION DES SILLONS ATTRIBUÉS

La non-utilisation d'un sillon attribué est dommageable à la fois :

- pour l'ensemble du système ferroviaire, car il s'agit d'une perte globale d'efficacité ;
- pour SNCF Réseau, car la non-utilisation constitue une perte de recette ;
- pour les autres utilisateurs du réseau, car ils ont perdu une possibilité d'utilisation du réseau.

SNCF Réseau, tout en tenant compte des circonstances qui ont conduit à la sous-utilisation, notamment pour des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des demandeurs, peut décider la suppression du sillon attribué pour la période qui reste à courir jusqu'à la fin de l'horaire de service, lorsque le coefficient d'utilisation d'un sillon attribué (nombre de jours effectifs de circulation sur l'ensemble du parcours réservé/nombre de jours de réservation) est inférieur à 0,75 pour un (1) mois calendaire.

Toute application de ces dispositions est précédée d'un préavis de quinze (15) jours calendaires et d'une concertation avec le demandeur concerné.

Toutefois, lorsque SNCF Réseau a connaissance que le demandeur à qui le sillon a été attribué ne l'utilisera pas, il lui demandera de supprimer le sillon concerné avant l'heure théorique de départ, sans attendre la période de sous-utilisation d'un mois calendaire.

Document de comparaison automatique – document informatif

4.8.4 RÈGLES APPLICABLES EN CAS D'ANNULATION DE SILLONS PAR LE DEMANDEUR

Se référer au paragraphe 5.6.4.

4.9 TIMETABLING REDESIGN (TTR) - PROGRAMME DE REFONTE DE LA CAPACITÉ

4.9.1 OBJECTIFS DU PROGRAMME TTR

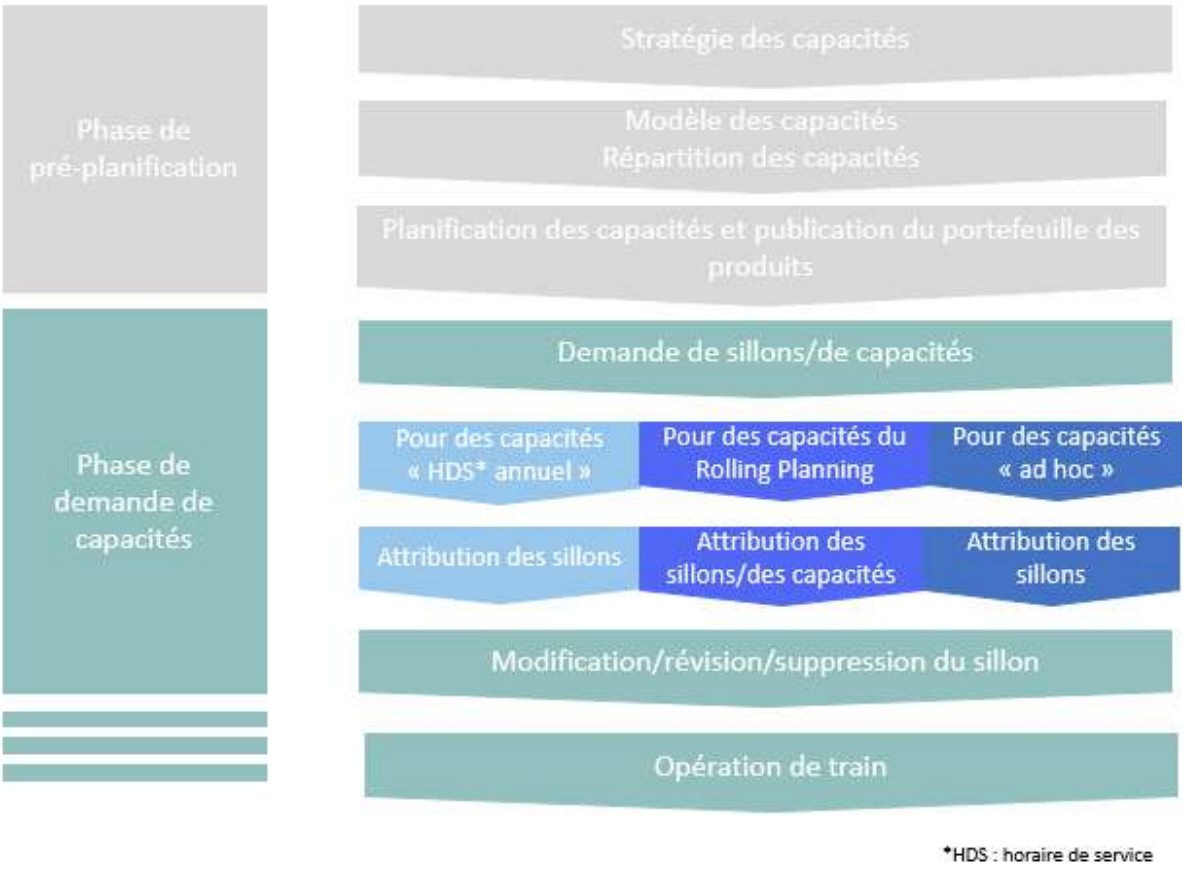
RNE et FTE, appuyés par l'ERFA travaillent à un projet dénommé TTR (Redesign of Timetabling Process). Son objectif est d'harmoniser et d'améliorer le système de gestion de la capacité européen afin d'apporter aux transports ferroviaires un gain significatif de performance et de compétitivité. TTR concerne toutes les circulations, nationales et internationales, voyageurs et fret.

L'ambition de TTR consiste à optimiser l'utilisation de la capacité, en réponse aux besoins du marché. L'optimisation prend en compte l'ensemble des besoins en capacité, pour tous les segments de marché (voyageurs comme fret, domestiques comme internationaux…), comme pour les travaux de régénération ou de développement nécessaires au maintien et à l'amélioration de sa performance. Des informations plus détaillées sont disponibles sur les sites internet https://ttr.rne.eu/ et http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/.

4.9.2 COMPOSANTS DU PROCESSUS DE REFONTE DE LA CAPACITÉ

Le processus TTR est construit autour des éléments suivants :

Document de comparaison automatique – document informatif



- La stratégie des capacités (X-160 à X-36 mois)

Planification capacitaire à long terme pour une ligne spécifique, une partie du réseau ou le réseau entier. Son objectif principal est de fournir un premier aperçu de la future capacité disponible sur l'infrastructure et des prévisions de besoins, en volume.

- Le modèle des capacités (X-36 à X-18 mois)

Définition plus détaillée des besoins prévisionnels, et répartition des capacités : capacité commerciale préplanifiée, rolling planning, restrictions temporaires de capacités et capacités non planifiées.

Les candidats ont la possibilité de contribuer au modèle de capacités en annonçant leurs besoins en matière de capacités (CNA) et peuvent faire part de leur réaction sur la répartition de la capacité proposée.

4.9.3 MISE EN ŒUVRE PAR SNCF RÉSEAU

SNCF Réseau teste progressivement les concepts de TTR, afin de :

- mettre à profit des livrables harmonisés, dans des jalons communs entre gestionnaires d'infrastructure, pour permettre une coordination internationale de qualité ;

- tester la faisabilité et l'intérêt des concepts, pour les demandeurs de capacité comme pour le gestionnaire d'infrastructure.

Le périmètre géographique sur lequel porte ces tests est le suivant :

UIC line number	Section	RFC	UIC line number	Section	RFC
001000	Paris - Mulhouse		250000	Somain - Busigny	2
005000	LGV Est		259000	St Just en Chaussée - Douai	2
032000	Toul - Culmont Chalindrey	2	262000	Douai - Valenciennes	2
039000	Toul - Frouard		267000	Lille - Hirson	2
070000	Paris - Strasbourg	2	269000	Lille - Baisieux	2
085000	Conflan-Jarny - Hagondange	2	272000	Paris - Lille	2
089000	Metz - Lérouville	2	278000	Lille - Mouscron	2
090000	Novéant - Nancy	2	286000	Don-Sainghin - Lens	2
095000	Longuyon - Onville	2	289000	Racc de Santes - Don-Sainghin	2
115000	Strasbourg - St Louis	2	295000	Calais - Lille	2
120000	Colmar - Neuf-Brisach	2	304000	Calais - Dunkerque	2
124000	Mulhouse - Chalampé	2	311000	Longueau - Boulogne	2
125000	Lutterbach - Rixeim (Mulhouse)	2	314000	Calais - Boulogne	2
138000	Graffenstaden - Hausbergen	2	321000	Amiens - Serqueux	
140000	Metz - Reding	2	330000	Pontoise - Serqueux	2
UIC line number	Section	RFC	UIC line number	Section	RFC
141000	Graffenstaden - Strasbourg Neudorf	2	334000	Argenteuil - Le Havre	2
141306	Strasbourg Heudorf - Strasbourg KS	2	336000	Conflans - Pontoise	2
142000	Strasbourg - Kehl	9	340000	Mantes - Le Havre	2
143000	Voie du Port de Strasbourg	2	354000	Serqueux - Montérolier- Buchy	2
172000	Rémilly - Forbach	2	431000	LGV Sud-Ouest	
178000	Thionville - Apach		500000	Nantes - Bordeaux	4
180000	Metz Ville - Zoufftgen	2	515000	Nantes - Tours	4
192000	Ceinture de Metz	2	538000	La Rochelle - Poitiers	4
202000	Longuyon - Mont St Martin (XB)	2	539000	La Rochelle - La Pallice	4
202100	Mont St Martin (XL)	2	566000	LGV SEA	
204000	Thionville - Mohon	2	570000	Juvisy - Bordeaux	4
205000	Mohon - Charleville-Mézières	2	579000	Angoulême - Saintes	4

212000	Hirson - Liart	2	590000	Les Aubrais - Montauban	
216000	LGV Lille Europe - Tunnel de Fréthun	2	640000	Bordeaux - Narbonne	4
222000	Liart - Tournes	2	650000	Bayonne - Bayonne-Mouguerre	4
223000	Tournes - Charleville-Mézières	2	655000	Bordeaux - Hendaye	4
226000	LGV Nord		677000	Narbonne - Cerbère	4
229000	Paris - Hirson	2	679000	La Tour de Carol - Perpignan	4
242000	Creil - Jeumont	2	679305	Racc TGV du Soler	4
247000	Aulnoye - Feignies		680000	Elne - Le Boulou	4
746000	Melun - Montereau via Héricy		900000	Culoz - Modane	4
750000	Badan - Lyon Perrache	4	905000	Lyon Perrache - Grenoble	4
752000	LGV Sud Est		906000	Traversée du Rhône (Givors)	4
797000	Traversée du Rhône (Peyraud)		908000	Valence - Moirans	4
800000	Miramas - L'Estacle	4	909000	Grenoble - Montmélian	4
800390	Racc de St Gervasy (CNM)		913000	Traversée du Rhône (La Voulte)	
810000	Tarascon - Sète	4	925000	Avignon - Miramas	4
824000	Villeneuve lès Avignon - Avignon	4	930000	Marseille Vintimille	
830000	Paris -Dijon		935000	Miramas - L'Estacle	4
830000	Dijon - Marseille	4	935606	Martigues - Lavéra	4
830900	Dijon - Gevrey Chambertin	4	935901	Lavalduc - Fos Coussoul	6
834000	Contournement Nîmes - Montpellier		939000	L'Estaque - Marseille Joliette	6
843000	Is sur Tille - Culmont Chalindrey	4	939001	L'Estaque - Marseille St Charles	6
UIC line number	Section	RFC	UIC line number	Section	RFC
849000	Is sur Tille - Dijon	4	939306	Racc de L'Estaque-Joliette	6
850000	Dijon - Vallorbe	4	940100	Marseille Arenc - Marseille Canet	6
860000	Perrigny - St Amour	4	957000	Bobigny - Sucy	6
880000	St Amour - Bourg en Bresse	4	962000	Gennevilliers - St Ouen	6
883000	Bourg en Bresse - Ambérieu en Bugey	4	963000	La Plaine - Ermont-Eaubonne	6
890000	Lyon - Genève	4	990000	La Grande Ceinture de Paris	6
893000	Collonges - Lyon Guillotère	4	990316	Villeneuve St Georges - Valenton	6
			991301	Noisy le Sec - Gagny	6

Les concepts concernés sont les suivants :

- stratégie des capacités : en vue de la préparation du service annuel 2027 et suivants ;
- modèle des capacités : en vue de la préparation du service annuel 2027 et suivants ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- planification des capacités et publication du portefeuille de produits : la phase de préconstruction du processus horaire répond aux exigences formulées par TTR.

Ces différents livrables prévus par TTR sont produits à partir du processus de SNCF Réseau de structuration (voir point 4.2.2.1) et de planification des capacités travaux (voir point 4.3). Leur contenu est coordonné avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes. Ces livrables sont disponibles sur la page « Timetable Redesign » du site internet de SNCF Réseau.

En outre, SNCF Réseau développe des échanges de données pour alimenter les Système d'Information qui soutiennent le processus TTR (EMT, TCR Tool), et apportent des possibilités d'information nouvelles et transfrontalières.

La première étape pour SNCF Réseau consiste à élaborer les modèles de capacité sur les principaux axes structurants du réseau ferroviaire national. SNCF Réseau consultera les demandeurs de capacité commerciale pour tenir compte de leurs prévisions de besoins à l'horizon de mise en œuvre de TTR dans le cadre de la conception des modèles de capacité.

4.9.3.1 Stratégie des capacités

Voir dispositions au point 4.9.3.

4.9.3.2 Modèle des capacités et répartition des capacités

Voir dispositions au point 4.9.3.

NOTA : À ce stade, SNCF Réseau ne teste pas le concept de rolling-planning dans la répartition des capacités et les phases suivantes du processus.

4.9.3.2.1 Annonces des besoins en capacité

SNCF Réseau ne participe pas, à ce stade, aux tests des annonces de besoin en capacité.
Cependant, les demandeurs de capacité peuvent contribuer de manière analogue à la phase de structuration, selon les dispositions décrites au point 4.2.2.1.

4.9.3.3 Mise à disposition des capacités

Voir dispositions au point 4.9.3.

4.9.3.4 Études de faisabilité

Voir point 4.2.5.1.

4.9.4 PROJETS PILOTES

Sans objet

4.10 PRINCIPES D'ALLOCATION DE CAPACITÉS POUR LES CORRIDORS DE FRET INTERNATIONAUX

Pour consulter les principes d'allocation de capacité pour les corridors de fret internationaux, se référer à l'annexe 4.2.

Document de comparaison automatique – document informatif

CHAPITRE 5. SERVICES ET TARIFICATION

5.1 INTRODUCTION

5.1.1 LES PRINCIPES TARIFAIRES : CADRE JURIDIQUE

En application du cadre législatif et réglementaire français, la tarification de l'usage du réseau ferré national dans son ensemble est décidée par SNCF Réseau[7], dans le cadre mis en place par l'État[8], et soumise, pour les prestations minimales, à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports[9] (ART). Selon les dispositions du code des transports, l'ART émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national tenant compte :

1°) Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus à l'article L. 2111-25 ;

2°) De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ;

3°) Des dispositions du contrat mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'État et SNCF Réseau.

La tarification doit respecter les principes et l'architecture générale issus du droit européen et français constitué par la directive européenne 2012/34/UE, le Code des transports, le décret n° 2003-194 modifié et le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié et les dispositions du contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau.

5.1.2 LE DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE : LA DIRECTIVE 2012/34/UE

La directive 2012/34/UE fixe quatre (4) principaux objectifs à la tarification de l'infrastructure :

- Inciter le gestionnaire d'infrastructure à optimiser l'utilisation de son infrastructure[10] ;
- Assurer aux différentes entreprises ferroviaires les conditions d'un accès équitable et non discriminatoire[11] au réseau ;
- Assurer l'équilibre des comptes du gestionnaire d'infrastructure sur une période raisonnable, compte tenu des concours publics[12] ;

[7] Code des transports, décret n° 97-446 modifié et décret n° 2003-194 modifié.
[8] Notamment au regard des financements publics disponibles car « *le niveau général de recouvrement des coûts par le biais d'une tarification de l'infrastructure a des répercussions sur le niveau des contributions publiques. Les États membres peuvent exiger des niveaux différents de recouvrement des coûts. Toutefois, tout système de tarification de l'infrastructure devrait permettre au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose d'utiliser le réseau ferroviaire* » (considérant 70 de la directive).
[9] Article L.2133-5 du code des transports.
[10] « *Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure.* » (Considérant 43)
[11] *« Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire. Ces systèmes devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.* » (Considérant 42)
[12] Article 8.4: *« Les États membres veillent à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.* »

Document de comparaison automatique – document informatif

- Émettre des signaux clairs et cohérents pour que les entreprises ferroviaires prennent des décisions rationnelles en termes d'usage du réseau[13].

Les articles posent les principes suivants (détaillés dans l'annexe 5.1.1) :

- La rémunération minimale du gestionnaire d'infrastructure selon l'article 31.3 de la directive 2012/34 est le coût directement imputable qui correspond à un coût marginal d'utilisation de l'infrastructure conformément au **règlement d'exécution 2015/909 du 12 juin 2015**.
- Par ailleurs, selon l'article 32.1 de la directive, une majoration peut être appliquée si le marché s'y prête.
- Enfin la tarification liée à la rareté des capacités est possible.

Il est ainsi posé le principe d'une tarification constituée :

- **de redevances qui visent à faire payer à l'utilisateur du réseau le coût direct qu'il fait supporter** à SNCF Réseau (i.e. le coût marginal, c'est-à-dire le coût encouru lors de la circulation d'une unité de trafic supplémentaire sur le réseau)[14]. Ces redevances pourraient intégrer les coûts externes liés à l'usage de l'infrastructure du RFN (rareté en particulier) ;
- de majorations qui peuvent être perçues uniquement « si le marché s'y prête » et qui visent à recouvrer les coûts fixes supportés par SNCF Réseau. Ces majorations doivent être soutenables par les entreprises ferroviaires actives sur le segment de marché où elles sont appliquées.

Ces principes tarifaires européens, issus pour la plupart des anciennes directives 97/440/CEE et 2001/14/CE (aujourd'hui abrogées) ont fait l'objet d'une transposition en droit français et dernièrement dans le décret n° 2003-194 et le décret n° 97-446 en vigueur.

5.1.3 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE FRANÇAIS

Les dispositions précitées de la directive 2012/34/UE sont précisées par les décrets n° 97-446 modifié et n° 2003-194, en particulier :

- Le principe de tarification au « coût directement imputable », ainsi que les différentes redevances qui y sont assujetties (redevance de circulation, redevance de circulation électrique, redevance destinée à couvrir les pertes des systèmes électriques) ;
- La possibilité de percevoir des majorations afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus et à condition que le marché s'y prête ;
- La possibilité de tarifer la rareté des capacités ;
- La possibilité de mettre en œuvre des redevances particulières liées à des projets d'investissements spécifiques ;
- Ainsi que des modulations potentielles de la tarification.

[13] « *Il convient que les systèmes de répartition des capacités émettent des signaux clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.* » (Considérant 44)
[14] Voir Infrastructure (Chapitre 2 du DRR).

Document de comparaison automatique – document informatif

5.1.4 SERVICES FOURNIS AUX CANDIDATS PAR LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

Les services fournis et proposés par SNCF Réseau aux candidats sont répartis suivant les catégories suivantes.

- Prestations minimales sur voies principales (point 5.1.5) ;
- Autres prestations, qui regroupent les prestations complémentaires (point 5.1.6) et les prestations connexes sur voies principales (point 5.1.7), ainsi que les prestations diverses (point 5.1.8).

5.1.5 PRESTATIONS MINIMALES SUR VOIES PRINCIPALES

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau assure aux candidats l'ensemble des prestations minimales sur les lignes du réseau ferré national définies ci-après.

- **Traitement des demandes de capacités d'infrastructure**

SNCF Réseau traite des demandes de capacité d'infrastructure dans les conditions légales et réglementaires et selon les règles figurant au Chapitre 4 - Attribution de capacité du présent document.

- **Droit d'utilisation des sillons attribués**

Les sillons attribués par SNCF Réseau sont mis à la disposition de l'entreprise ferroviaire, directement par SNCF Réseau ou par le candidat (ayant obtenu des sillons) qui n'est pas une entreprise ferroviaire. Dès lors qu'elle remplit toutes les autres conditions requises (notamment au titre de la sécurité des circulations et de l'exploitation du réseau) et sous réserve des pouvoirs conférés à SNCF Réseau par la réglementation en vigueur, l'entreprise ferroviaire décide seule de leur utilisation effective, en respectant les obligations d'information préalables à la circulation prévues au Chapitre 6 - Exploitation ferroviaire.

- Prestations relatives à la circulation

La commande des aiguilles et branchements du réseau, la signalisation, la régulation, la gestion des circulations, la coordination de la gestion des situations de crise, la communication et la fourniture des informations relatives à la circulation (en ce compris l'utilisation des services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par SNCF Réseau tels que la radio sol-train, la transmission de signaux ou la signalisation de cabine via ERTMS ou S.A.E.I.V. sur les lignes qui en sont équipées ainsi que le système GSM-GFU ARES, SOPRANO et BIC (voir Chapitre 3 - Conditions d'accès au RFN) ainsi que l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction sont assurées, pour les trains de l'entreprise ferroviaire, conformément à la réglementation technique de sécurité, à la documentation relative à l'utilisation du réseau et aux dispositions du présent document de référence du réseau.

- Couverture des pertes des systèmes électriques

SNCF Réseau fournit également la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains.

- **Autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel des capacités d'infrastructure ont été demandées (services SI minimaux)**

SNCF Réseau met notamment à disposition des candidats demandeurs de capacité les services de systèmes d'information dit « services SI minimaux » dans la mesure où ils permettent la délivrance d'informations strictement nécessaires à la réalisation de leur activité. Est défini comme « candidat

Document de comparaison automatique – document informatif

demandeur de capacité » un candidat ayant effectivement procédé à des expressions de besoins 24h ou des commandes de sillons-jours.

La fourniture d'un service SI minimal inclut la fourniture de prestations de base (un nombre suffisant d'habilitations / abonnements d'accès au service ; une formation initiale à l'utilisation du service pour un nombre déterminé de personnes formées / de sessions de formation ; une documentation d'utilisation et l'accès à la cellule support dédiée).

Les conditions d'accès et d'utilisation de ces services sont fixées dans le contrat d'utilisation des SI conclu entre les parties les conditions de fourniture de la prestation de base étant précisées, pour chaque service SI minimal, dans l'annexe 5.3.

Les différents services SI minimaux sont décrits dans le catalogue des services SI disponible sur l'Espace clients.

- Accès par le réseau aux installations de service

SNCF Réseau offre, dans le cadre des prestations minimales, l'accès par le réseau aux installations de service accessibles depuis le RFN.

5.1.6 PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES

Les prestations complémentaires sont fournies par SNCF Réseau à tout candidat qui en fait la demande.

5.1.6.1 Prestations de services de systèmes d'information

SNCF Réseau met à disposition des candidats demandeurs et non demandeurs de capacités des prestations complémentaires de services SI.

Les services SI complémentaires ainsi que les formations proposées par SNCF Réseau pour l'utilisation de certains de ces services SI sont décrits dans les catalogues des services SI et des formations SI disponibles sur l'Espace Clients.

Les conditions de tarification de chacun de ces services sont définies dans l'annexe 5.3.

L'utilisation des services SI relevant des prestations complémentaires suppose la conclusion d'un des contrats d'utilisation des SI précités.

5.1.6.2 Ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes non ouverts en permanence

Des demandes d'ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes non ouverts en permanence par rapport à la notification définitive de décembre A-2 peuvent être effectuées en DTS et DSA. Ces demandes peuvent faire l'objet d'une réponse favorable de SNCF Réseau dans les conditions prévues aux points 4.2.2.3 et 4.2.2.4. Dans ce cas, les demandes doivent être adressées au chargé de compte dédié, selon les modalités décrites dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale en construction et adaptation du service annuel » disponible sur la page « Documents Techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

5.1.6.3 Fourniture du courant de traction électrique

- **Principes relatifs au comptage de l'énergie électrique**

Depuis l'entrée en vigueur de la Spécification Technique d'Interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant » (RE 1302/2014), les matériels roulants neufs, renouvelés, réaménagés ou dont le domaine d'étude est étendu doivent suivre les exigences relatives aux spécifications fonctionnelles et techniques des équipements électriques de ces matériels, stipulées dans cette STI, dans les conditions fixées audit Règlement 1302/2014. A cet égard, le « système embarqué de mesure d'énergie », mentionné comme une exigence essentielle, est un constituant de l'alimentation en courant électrique des engins moteurs spécifié au § 4.2.8.2. (Alimentation en courant électrique) de la STI permettant de mesurer l'ensemble de l'énergie électrique absorbée depuis, ou renvoyée vers (au cours d'un freinage par récupération) la ligne de contact par les engins moteurs électriques. Ces systèmes de comptage doivent être conformes à la norme EN 50463-2017 (Mesures d'énergie à bord des trains). Par ailleurs, ces systèmes doivent être télé-relevables par un système de collecte au sol (DCS : Data Collecting System) conformément à la STI.

Le décompte ferroviaire est l'opération consistant à déterminer correctement les consommations à chaque entreprise ferroviaire. Il est opéré par RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité à partir des données de consommation de chaque compteur transmises à la plateforme de télérelève de RTE, nommée DCS DECOFER. Cette plateforme est mise à la disposition de toutes les entreprises ferroviaires pour la collecte des données de consommation de leurs engins équipés de compteurs, quel que soit le réseau ferroviaire emprunté. Ces données sont ensuite agrégées par entreprise ferroviaire pour la facturation à chacune d'entre elles par leurs fournisseurs respectifs. En outre, pour la flotte des compteurs télérelevés par DECOFER, la consommation des engins à l'extérieur des frontières du RFN sera transmise aux gestionnaires d'infrastructure concernés selon des règles identiques définies dans le référentiel IRS 90930.

À titre dérogatoire, les engins transfrontaliers dont seule une part minime des circulations sont opérées sur le RFN pourront transmettre les données de comptage à un autre gestionnaire d'infrastructure européen, ce dernier devant retenir le fonctionnement de localisation par GPS pour localiser les engins circulant sur le RFN et qui échangera les données de comptage avec DECOFER, conformément aux règles définies dans le référentiel IRS 90930 (International Railway Solutions) – Échange de données pour la facturation énergétique ferroviaire transfrontalière.

Dans tous les cas, ces compteurs ont la capacité de transmettre selon le protocole de communication défini dans la norme EN 50463-partie 4-2017, les données de comptage au DCS DECOFER mis à disposition par RTE pour le compte des GI, tel qu'imposé par la STI 1301-2014 (complétée par le règlement d'exécution 2018-868 du 13 juin 2018) à chaque État membre. Une plateforme d'essais de communication selon le protocole de la norme 50463-2017 est mise à la disposition des entreprises ferroviaires pour tester le bon fonctionnement de ces compteurs au nouveau protocole avec le système de collecte DECOFER. Les compteurs déjà déployés avec les protocoles en vigueur avant la mise en application de la nouvelle norme EN 50463-2017, seront télérelevés par DECOFER pour ce qui concerne les boitiers au protocole RFF et ce jusqu'au changement de compteur.

SNCF Réseau a développé un outil de rapprochement des données de circulation et de consommations mesurées couplé avec des modèles d'estimation des consommations (ORES) pour répondre aux besoins d'estimations des engins non équipés de compteurs et aux besoins de complétude des données de comptage fournies par les compteurs pour le compte de RTE. Une documentation explicitant le fonctionnement d'ORES est disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau

Qu'elle soit équipée en compteurs ou non, chaque entreprise ferroviaire demeure libre de sélectionner le fournisseur d'énergie de son choix. L'équipement en compteurs permet cependant à l'entreprise

Document de comparaison automatique – document informatif

ferroviaire une meilleure maitrise de ses consommations et in fine, de ses factures d'énergie, notamment en choisissant l'offre la plus adaptée à son profil. En outre, l'équipement en compteurs renforce la qualité et la fiabilité du décompte ferroviaire, au bénéfice de tous les acteurs.

- Obligations des entreprises ferroviaires

Chaque entreprise ferroviaire, dont les compteurs sont télérelevés par DECOFER, doit contractualiser avec RTE un contrat de prestation pour le calcul du décompte « au réel » sur la base des compteurs. Cette disposition s'applique à toutes les entreprises ferroviaires dont la flotte est partiellement ou totalement équipée de compteurs et qu'elles soient fournis par SNCF Réseau (RFE) ou par un fournisseur de leur choix. Ce contrat de prestation de décompte ferroviaire entre l'EF et RTE acte l'opération de la télérelève de ses compteurs par DECOFER, du calcul des décomptes de l'EF, et de la publication des consommations de l'EF à son fournisseur d'électricité.

L'entreprise ferroviaire est tenue de déclarer dans DECOFER chaque engin électrique circulant en France. L'entreprise ferroviaire doit tenir informé RTE de l'évolution de l'équipement en compteurs de son parc. Elle fournit à RTE les prévisions de modifications de son parc de compteurs déjà équipé et le cas échéant, le planning d'équipement en compteurs de ses engins en précisant le modèle d'équipement prévu pour vérifier son aptitude à communiquer avec DECOFER.

Chaque entreprise ferroviaire s'engage à gérer et surveiller, de manière transparente vis-à-vis de SNCF Réseau et de RTE, son parc de dispositifs de comptage d'énergie à bord des engins pour en contrôler le bon fonctionnement et à informer SNCF Réseau et RTE, via le portail DECOFER, des compteurs défaillants.

Dans le cas d'un système de comptage défaillant (absence de transmission de données) à bord de l'engin, ou considéré par l'entreprise ferroviaire comme susceptible d'être ou d'avoir été défaillant pour une période donnée, ou sur notification de RTE ou de son releveur si ce n'est pas RTE, l'entreprise ferroviaire déclare, par son gérant de parc, la non disponibilité de l'équipement de comptage en utilisant l'interface de l'outil DECOFER mise à la disposition des entreprises ferroviaires et ce au plus tard le lundi suivant le parcours effectué par l'engin.

Dans le cas d'engins loués, l'entreprise ferroviaire doit informer RTE, engin par engin, de la date du début et de fin de la location via la même interface précitée.

Pour les entreprises ferroviaires dont le déploiement des compteurs est programmé ou en cours, elles doivent partager à SNCF Réseau et RTE le planning d'équipement des engins de leurs flottes et sa mise à jour en fonction de l'avancement du déploiement, afin de préparer la transition vers le décompte « au réel » des entreprises ferroviaires.

- **Achat du courant de traction auprès de fournisseurs d'énergie électrique**

Les entreprises ferroviaires achètent leur courant de traction au fournisseur de leur choix dans le cadre de la législation française sur l'énergie.

- Achat du courant de traction auprès d'un autre fournisseur que SNCF Réseau

  Dans le cas où l'entreprise ferroviaire contracte avec un fournisseur d'énergie électrique, elle indique dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure :

  - Le nom de son responsable d'équilibre ;
  - La date de signature du contrat pour la fourniture d'un service de décompte avec Réseau de Transport d'Électricité ;
  - Le gestionnaire d'infrastructure chargé de télé-relever le comptage d'énergie électrique, s'il ne s'agit pas de RTE.

- Achat du courant de traction auprès de SNCF Réseau

  Toute entreprise ferroviaire peut demander à SNCF Réseau la fourniture du courant de traction pour l'ensemble de son parc d'engins électriques~~.~~, dans le respect des conditions d'accès prévues au point 5.4.3. L'entreprise ferroviaire fournit à SNCF Réseau une courbe de charge annuelle en MWh, accompagnée de son volume annuel de consommation. L'entreprise ferroviaire est alors redevable de la redevance de fourniture d'énergie électrique dans les conditions de tarification et de facturation décrites aux points 5.4.3 et 5.9.2 et selon les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

  SNCF Réseau ne propose pas aux entreprises ferroviaires la fourniture partielle du courant de traction (c'est-à-dire pour une partie de leur flotte d'engins seulement).

  Pour toute demande d'informations sur les modalités et conditions de fourniture du courant de traction ainsi que sur la tarification y afférente, l'entreprise intéressée s'adresse au chargé de compte national ou régional dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique (point 1.6.1).

- Défaut d'achat du courant de traction

  Dans le cas où l'entreprise ferroviaire n'aurait pas contracté avec un fournisseur d'énergie électrique ou avec SNCF Réseau avant le début de ses circulations, elle sera alors redevable de la redevance de fourniture d'énergie électrique au double du tarif applicable.

  Il en sera ainsi jusqu'à la contractualisation avec un fournisseur d'énergie, ou avec SNCF Réseau, sans possibilité de régulariser la facturation des consommations antérieures à la date de contractualisation.

5.1.6.4 Prestations optionnelles de coordination de la gestion des situations de crise

Cinq (5) types de prestations optionnelles sont fournies par SNCF Réseau, sur demande des clients (EF, GI et gestionnaire de gares) :

- Des exercices et formations au dispositif de gestion opérationnelle des crises ;
- La mise à disposition de salles spécifiques qui peuvent être ouvertes pour accueillir et renseigner les familles et les proches des victimes en cas d'accident ferroviaire grave avec victimes ;
- Le prolongement du dispositif urgence accident au-delà de 24h ;
- Des accès à des postes de travail dans les locaux SNCF Réseaux circulation, dans la limite des possibilités ;
- Des accès supplémentaires en salle de crise opérationnelle, dans la limite des possibilités.

5.1.7 PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES

Les prestations connexes ne sont pas dues, de droit, aux candidats. La fourniture de ces prestations relève d'un choix de SNCF Réseau. Si ces prestations connexes sont fournies par SNCF Réseau, elles le sont à tout candidat qui en fait la demande.

Document de comparaison automatique – document informatif

5.1.7.1 Études de faisabilité internationale

SNCF Réseau peut réaliser des études de faisabilité telles que définies au point 4.2.5.1. Ces prestations sont facturées dans les conditions prévues au point 5.9.3.1.

5.1.7.2 Études préalables à la demande d'avis de transport exceptionnel

SNCF Réseau peut réaliser des études préalables telles que définies au point 4.7.1. Ces prestations sont facturées dans les conditions prévues au point 5.9.3.2.

5.1.7.3 Services de communications ferroviaires de liaison radio GSM (GSM-R et GSM-GFU ARES) avec les trains

Les entreprises ferroviaires peuvent obtenir (sous condition d'éligibilité et de faisabilité) pour leurs besoins de communications propres, au-delà des prestations de télécommunications GSM-R (réseau privé) et GSM-GFU ARES (réseau opéré) fournies au titre des prestations minimales, des services de télécommunication complémentaires s'appuyant sur ces systèmes GSM-R et GSM-GFU ARES de SNCF Réseau.

Toutes les demandes concernant les Services de communications ferroviaires, y compris de liaisons avec les trains ou téléphonie de pleine voie, doivent être adressées par les Entreprises Ferroviaires, qu'elles disposent ou non de terminaux :

- À leur chargé de compte à la Direction commerciale s'ils en ont un ;

ou à défaut :

- Au guichet unique SNCF Réseau par courriel à l'adresse guichetunique@reseau.sncf.fr, qui transmettra au(x) service(s) concerné(s) de SNCF Réseau pour prise en charge de la demande.

Les demandes seront ensuite relayées, après validation de la légitimité de la demande de l'Entreprise Ferroviaire à accéder aux services de communications ferroviaires SNCF Réseau, aux guichets et interlocuteurs télécom en responsabilité, qui sont chargés de cadrer le besoin fonctionnel et de proposer la solution la plus appropriée pour y répondre.

Les demandeurs seront également accompagnés dans le déploiement et la mise en exploitation de la solution retenue.

- **Services de communications opérationnelles complémentaires sur réseau GSM-R (sur pupitres, passerelles et portatifs, sur capacité résiduelle dite « priorité 4 »)**

Ces services portent sur :

- les services de communications ferroviaires sur capacité résiduelle Priorité 4 (dites GSM-R P4) sur pupitres, passerelles et portatifs ;
- la fourniture et la mise en service de portatifs durcis aux interférences, homologués pour un usage sur le réseau GSM-R du Réseau Ferré National, paramétrés et dotés de cartes SIM GSM-R pré-intégrées et configurées.

Ces services sont disponibles sur les lignes couvertes en GSM-R. Cependant, dans certains cas, les pupitres peuvent être déportés hors couverture GSM-R. Toute demande de déploiement est soumise à des prérequis d'éligibilité et de faisabilité par SNCF Réseau.

- **Services de portatifs radio sol-train de secours en cas de défaillance du Cab-radio**

SNCF Réseau propose également, sur souscription à l'offre de service adéquate, la mise à disposition de portatifs homologués, paramétrés et, dotés de cartes SIM GSM-R pré-intégrées, qui selon leur profil de paramétrage, permettent de se substituer au CAB-Radio, en cas de défaillance de celui-ci (situation dégradée).

- **Services d'application mobile de communications hors conduite (ARES Commodités)**

Il s'agit de prestations complémentaires pour l'usage du service ARES pour des besoins de commodité, de service, de management, de formation (et non uniquement pour les appels d'urgence ARES).

Ces services sont disponibles sur toutes les lignes inscrites ARES. Toute souscription est soumise à des prérequis d'éligibilité et de faisabilité par SNCF Réseau.

5.1.7.4 Service de communications ferroviaires dites « de veille »

Le service de communications ferroviaires dites « de veille » permet aux équipes d'exploitation (agents de manœuvre, aiguilleurs, etc.) de communiquer directement entre elles. Il s'agit d'un canal radio partagé, disponible sur certaines zones ferroviaires, utilisé pour coordonner les opérations de manœuvres en toute sécurité. Ce service peut être mutualisé entre plusieurs entreprises ferroviaires présentes sur un même site, selon les modalités définies dans les consignes locales d'exploitation (CLE).

- Accès au canal de veille

- Cas n°1 : Si l'entreprise dispose de ses propres terminaux radio :
  - L'entreprise doit soumettre une demande de qualification ou d'homologation du modèle de terminal utilisé ;
  - Elle peut ensuite formuler sa demande d'accès au canal de veille.

Ces deux démarches s'effectuent auprès du Guichet Unique Radio (GUR) : Guichet.Unique.Radio@sncf.fr.

NOTA : Le GUR vérifie si un canal de veille existe dans la zone concernée. Si ce n'est pas le cas, il en assure la création.

- Cas n°2 : Si l'entreprise ne dispose pas encore de terminaux radio :

Elle peut contractualiser l'offre RLE (Radio Locale Entreprise) opérée par SNCF Réseau en s'adressant, par courriel, à l'adresse Offre.rle@sncf.fr (voir art. 7.4.1.1).

Cette offre propose :

- des terminaux homologués ;
- l'accès au canal de veille dans le cadre d'une prestation forfaitaire.

Dans les deux (2) cas, l'entreprise peut choisir de :

- programmer les terminaux en autonomie ;
- ou commander une prestation de programmation auprès de SNCF Réseau.

- Tarification

Document de comparaison automatique – document informatif

L'accès au canal de veille, la mise à disposition de terminaux et les prestations associées sont tarifés selon les conditions décrites au point 5.5.1.4.

5.1.7.5 Déclaration des fréquences de radiocommunication exploitées par l'entreprise ferroviaire et délivrance de l'attestation de compatibilité

Toute entreprise ferroviaire titulaire de fréquences radio attribuées par l'ARCEP et/ou l'ANFR doit les déclarer au Guichet Unique Radio (GUR) de SNCF Réseau. En effet, pour exploiter ces fréquences sur le réseau ferré national, l'entreprise ferroviaire doit, au préalable, obtenir une attestation de compatibilité.

Le GUR vérifie pour le compte de SNCF Réseau la compatibilité des nouvelles fréquences avec les fréquences déjà utilisées sur le réseau ferré national, en réalisant une étude de compatibilité tarifée à l'entreprise ferroviaire dans les conditions définies au point 5.5.1.5.

Le GUR peut être contacté par courriel : Guichet.Unique.Radio@sncf.fr.

L'attestation de compatibilité des fréquences est délivrée sous un délai d'un (1) mois calendaire à compter de la date de réception par le GUR de la demande de déclaration de fréquences.

En cas d'incompatibilité, l'entreprise ferroviaire devra formuler une nouvelle demande de fréquences auprès de l'ARCEP. Pour éviter cette situation, il est recommandé aux entreprises ferroviaires de contacter préalablement le GUR avant toute demande de licence d'exploitation de fréquences radioélectriques auprès de l'ARCEP.

5.1.8 PRESTATIONS DIVERSES D'ACHEMINEMENT DE L'ENERGIE ELECTRIQUE (RCTE - COMPOSANTE B)

SNCF Réseau garantit également l'acheminement de l'énergie électrique sur les réseaux d'électricité jusqu'aux bornes d'entrée haute tension des sous-stations de SNCF Réseau.

5.1.9 SERVICES PROPOSÉS DANS LE CATALOGUE D'OFFRES DE SERVICES

SNCF Réseau propose un catalogue rassemblant l'ensemble de ses offres de services (y compris celles faisant partie des prestations minimales et des prestations diverses). Ces offres sont regroupées en six (6) gammes :

- Études et Conseils

SNCF Réseau propose des analyses et avis techniques sur les projets de circulation.

- Data et SI

En dehors des prestations minimales, SNCF Réseau propose la mise à disposition de données et de systèmes d'information accessibles et exploitables tout au long du parcours du client.

- Compatibilité du matériel roulant

SNCF Réseau propose d'aider le client à vérifier que ses matériels roulants soient bien compatibles avec l'infrastructure ferroviaire et d'identifier, le cas échéant, des solutions.

- Sillons

SNCF Réseau propose d'aider à concrétiser les plans de transport du client en fournissant une offre de sillons adaptés, standardisés et robustes.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Installations de services

SNCF Réseau propose de répondre aux besoins en stationnement, en maintenance ou en énergie, depuis la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée.

- Circulation

SNCF Réseau propose différentes prestations visant à améliorer la fluidité des circulations au bénéfice des clients.

SNCF Réseau peut être amené à fournir des prestations autres à la demande des clients.

5.2 PRINCIPES DE TARIFICATION

L'utilisation du réseau ferré national donne lieu, en application du Code des transports, à la perception par SNCF Réseau de redevances. Ces redevances, leurs modalités de calcul et de perception ont été déterminées en application du décret modifié n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire et du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national.

La plupart des redevances se calculent à partir d'unités d'œuvre issues des systèmes d'information de SNCF Réseau ou de celles que SNCF Réseau demande et accepte de prendre en compte.

Dans un tel cas, la valorisation de ces unités d'œuvre se fait par l'application des barèmes en vigueur, présentés dans les annexes 5.2 à 5.4, ce qui permet de déterminer le montant de la redevance à facturer.

Les trains dédiés uniquement à la réalisation de mesures, les convois techniques de maintenance (surveillance, déneigement, désherbage…) du réseau ferré national ainsi que les trains à vide effectuant la reconnaissance des LGV sont exonérés de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

Les trains d'approvisionnement de chantiers et d'acheminement de matériel sont redevables des redevances prévues dans l'annexe 5.2 en dehors des zones de chantiers, c'est-à-dire des sections de voie du réseau ferré national (RFN) pour lesquelles il n'est pas offert de capacités commerciales pour cause de travaux.

La tarification adoptée par SNCF Réseau, en accord avec le cadre défini par l'État et la réglementation, est cohérente avec l'analyse économique et respecte la capacité contributive des entreprises ferroviaires. À ce titre, la tarification respecte les principes suivants :

- s'adapter aux logiques d'organisation de marché existantes en proposant à cet égard la structure la plus appropriée, de manière à envoyer les bons signaux économiques aux différentes parties prenantes (État, AOM et transporteur) ;
- permettre à SNCF Réseau de recouvrer son coût marginal (le CDI) ;
- inciter à la bonne utilisation du réseau ;
- contribuer à couvrir tout ou partie des coûts fixes de SNCF Réseau (au-delà du CDI).

Document de comparaison automatique – document informatif

En synthèse, le tableau ci-dessous présente l'affectation des coûts par redevance.

Type de redevance		Typologie des coûts
Redevance de circulation (RC)	Prix unitaire fonction du service de transport et de l'utilisation réelle du réseau	CDI : coût marginal d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du réseau (hors coûts des installations électriques)
Redevance de circulation électrique (RCE)	Prix unitaire fonction de l'utilisation réelle des installations électriques	CDI : coût marginal d'entretien et de renouvellement des installations électriques
Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE - composante A)	Prix unitaire fonction de la consommation réelle en courant de traction électrique	CDI : coût marginal de la fourniture de l'énergie électrique au titre de la compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains
Redevance de marché (RM)	Prix unitaire ou forfait fonction des segments de marché avec modulation éventuelle	Tout ou partie du coût fixe
Redevance d'accès (RA)	Forfait	Tout ou partie du coût fixe
Redevance particulière (RP)	Prix unitaire fonction de la circulation sur des sections définies	Tout ou partie des coûts d'investissement ou des déficits des projets spécifiques
Redevance de saturation (RS)	Prix unitaire fonction de la circulation sur les sections déclarées saturées	Incitation financière visant la bonne utilisation du réseau

Par ailleurs, deux (2) logiques d'organisation des marchés coexistent. Il existe des activités conventionnées par une AOM (autorité organisatrice de la mobilité), et des activités qui ne le sont pas, comme les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) ou les activités de transport de marchandises (fret).

SNCF Réseau distingue les segments de marchés, regroupés en trois (3) grandes catégories d'activités :

1) Voyageurs non conventionné
2) Voyageurs conventionné
3) Fret

Ces catégories d'activité sont détaillées au point 5.3.4.

Les applications de la tarification pour chacun des marchés sont détaillées dans l'annexe 5.1.1.

Pour plus d'information sur les principes de tarification, se référer à l'annexe 5.1.1 pour les prestations minimales, et l'annexe 5.1.2 pour les redevances liées à l'usage de la traction électrique.

Cas spécifique de la tarification des trams-trains : à défaut d'une convention spécifique signée avec SNCF Réseau avant avril A-1 et applicable pour l'HDS A, les dispositions tarifaires générales du DRR s'appliquent aux trams-trains.

Document de comparaison automatique – document informatif

5.3 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS MINIMALES

Les prestations minimales fournies par SNCF Réseau aux candidats sont décrites au point 5.1.5. Elles sont fixées pour une durée de 3 ans, le cycle tarifaire s'étendant de l'HDS 2027 à l'HDS 2029. Les principes applicables à la totalité de ce cycle sont déterminés dans le cadre du présent DRR.

SNCF Réseau perçoit des redevances d'infrastructure pour les prestations minimales d'un montant au moins égal au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Il existe trois (3) redevances fondées sur le coût directement imputable (CDI) des circulations.

- La redevance de circulation (RC), décrite au point 5.3.1, qui recouvre la somme des coûts marginaux d'entretien, d'exploitation et de renouvellement des voies (hors installations électriques), est applicable à tous les convois pour leur circulation sur les voies principales du RFN ;
- La redevance de circulation électrique (RCE), décrite au point 5.3.2, qui recouvre la somme des coûts marginaux d'entretien et de renouvellement des installations électriques, est applicable aux convois à traction électrique pour leur circulation sur ces voies ;
- La redevance concernant la couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE - composante A), décrite au point 5.3.3, est applicable aux convois à traction électrique pour leur circulation sur ces voies.

SNCF Réseau peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par lui et si le marché s'y prête, percevoir des majorations des redevances d'infrastructure pour des segments particuliers de marché. Il existe deux (2) types de majorations :

- La redevance de marché (RM), décrite au point 5.3.4, pour laquelle SNCF Réseau a défini une liste de segments de marché et un niveau de majoration associé, est applicable aux réservations de capacités sur les voies principales du RFN ;
- La redevance d'accès (RA), décrite au point 5.3.5, est applicable aux activités conventionnées en tant que forfait pour leur accès au réseau.

SNCF Réseau peut également fixer ou maintenir des redevances adaptées […] lorsqu'à la demande d'un tiers public ou privé des aménagements particuliers sont réalisés pour améliorer les performances offertes par le réseau ferré national, ou pour répondre aux besoins du demandeur.

Ces redevances sont :

- Les redevances particulières (RP) tenant compte de l'investissement réalisé par SNCF Réseau, décrites au point 5.3.6.

SNCF Réseau peut enfin percevoir au titre de la rareté des capacités, une redevance [...] durant les périodes de saturation constatées ou prévisibles sur les sections de l'infrastructure déclarées saturées. Cette redevance correspond à :

- La redevance de saturation (RS), décrite au point 5.3.7, qui, applicable à toutes les activités, incite à adapter les demandes de sillons en cas de saturation prévisible puis constatée.

Les règles de facturation de ces différentes redevances sont décrites au point 5.9.

Pour plus de détails sur les principes de tarification des prestations minimales, se référer à l'annexe 5.1.1.

Document de comparaison automatique – document informatif

Le barème des prestations minimales (PM) pour l'HDS ~~2027~~2028 est présenté dans l'annexe 5.2.

L'évolution des redevances payées au titre des prestations minimales pour ~~les années 2028 et~~ 2029 est également préalablement définie pour les activités non conventionnées et fret. Les règles de calculs et les indices retenus sont précisés dans l'annexe 5.1.1.

5.3.1 REDEVANCE DE CIRCULATION (RC)

La redevance de circulation (RC) est acquittée pour la circulation des trains sur les voies principales du RFN. La formule est distincte pour les activités voyageurs et l'activité fret.

- Pour les trains de voyageurs, le barème de la RC est présenté en annexes 5.2.1 et 5.2.2.

Son calcul est fondé sur la formule suivante :

RC = (Prix unitaire à la tonne-kilomètre x tonnage circulé x distance de circulation) + (Prix unitaire au train-kilomètre x distance de circulation)

Avec :

- Prix unitaire à la tonne-kilomètre : prix kilométrique par millier de tonnes brutes complètes (TBC) (en € HT par kTBC-km) ;
- Tonnage circulé : masse du train circulant sur le réseau exprimé en tonnes brutes complètes (TBC) déclaré par l'entreprise ferroviaire divisé par 1000 ;
- Prix unitaire au train-kilomètre : prix kilométrique par train (en € HT par train-km).

Le barème de la RC varie en fonction des catégories de trafic suivantes : trains de voyageurs circulant sur ligne classique et trains de voyageurs circulant sur ligne à grande vitesse. Le transport d'automobiles (auto-trains) fait l'objet d'un barème distinct.

NOTA : Les trains circulant à vide (hors trains de reconnaissance sur LGV) et les trains haut-le-pied se voient appliquer le même barème que celui de la catégorie de trafic à laquelle ils se rattachent.

- Pour les trains de fret, le barème de la RC nette, correspondant au prix payé par les entreprises de fret déduction faite de la compensation de l'État, est présenté en annexe 5.2.3.

Son calcul est fondé sur la formule suivante :

RC = Prix kilométrique de circulation (PKC) x distance de circulation

Avec :

- PKC (en train-km) pour le fret varie en fonction de la classe de tonnage correspondant au tonnage circulé (masse du train circulant sur le réseau exprimé en tonnes brutes complètes déclaré par l'entreprise ferroviaire).
- Pour les trains de voyageurs circulant sur ligne classique et les trains de fret, les spécificités du mode de financement des lignes de dessertes fines du territoire sont prises en compte. Pour le calcul de la RC, sont considérées en UIC tarifaire 2 à 6 les lignes dont le renouvellement est à la charge de SNCF Réseau, et ce quelle que soit la classification UIC de maintenance. Sont considérées en UIC tarifaire 7 à 9 les lignes dont le renouvellement n'est pas à la charge de SNCF Réseau (hors caténaires et Equipement d'Alimentation des Lignes Electrifiées), et ce quelle que soit la classification UIC de maintenance. La tarification de la RC s'appuie ainsi sur la liste des sections de

Document de comparaison automatique – document informatif

ligne du réseau ferré national publiée en annexe 5.6 qui précise la catégorie UIC tarifaire et le type de ligne retenus pour la facturation, l'origine et la fin de chaque section de ligne.

5.3.2 REDEVANCE DE CIRCULATION ÉLECTRIQUE (RCE)

L'usage des installations de traction électrique se traduit par la facturation, pour chaque circulation électrique qui emprunte le réseau, d'une redevance égale au produit de la distance (précisée à l'hectomètre) parcourue sur le RFN sur les voies principales et du prix unitaire (en euros HT par kilomètre électrique et par convoi) indiqué en annexe 5.2.

5.3.3 REDEVANCE POUR LE TRANSPORT ET LA DISTRIBUTION DE L'ÉNERGIE DE TRACTION (RCTE - COMPOSANTE A)

La composante A de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction dite « RCTE » couvre les charges de fourniture de l'énergie électrique au titre de la compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains. Le prix unitaire est fixé en € par kWh. La méthode d'élaboration du barème est détaillée dans l'annexe 5.1.2.

Les composantes A et B sont distinguées au sein de la même redevance RCTE, la composante B étant décrite au point 5.5.2.1.

Pour l'année civile ~~2027~~2028 (du 1er janvier ~~2027~~2028 au 31 décembre ~~2027~~2028), le tarif ~~définitif~~ de la composante A de la RCTE sera indiqué en annexe 5.2. dans une prochaine version du DRR ~~2027~~2028 et les modalités de facturation sont définies au point 5.9.1.3. Toutefois, le tarif de la RCTE-composante A pourra être revu, et les montants régularisés, conformément aux principes décrits dans l'annexe 5.1.2.

NOTA : Sur la période du ~~13~~12 décembre ~~2026~~2027 au 31 décembre ~~2026~~2027 (inclus), les dispositifs de l'horaire de service ~~2026~~2027 restent en vigueur.

5.3.4 REDEVANCE DE MARCHE (RM)

La redevance de marché est due par tout client attributaire de la capacité, selon le segment de marché auquel son sillon est rattaché.

- Un sillon est caractérisé soit commercial soit non commercial.
- Un sillon dit non commercial, également appelé sillon technique, regroupe les circulations à vide, les mouvements techniques et les hauts-le-pied.
- Un sillon dit commercial est un sillon à charge. Sont également considérés comme des sillons commerciaux les trains d'essais ainsi que les trains de travaux.

Sur l'activité voyageurs non conventionnée :

- Un sillon commercial est soumis à la RM ; un sillon non commercial est exonéré de RM.
- Le calcul de la RM s'appuie sur la liste des sections élémentaires de ligne (SEL) du réseau ferré national fixée en annexe 5.5. Cette liste précise la catégorie, la longueur, l'origine et la fin de chaque section élémentaire, ainsi que les « points de mesure » fixés par SNCF Réseau pour ses besoins de facturation[15]. Toute section élémentaire partiellement réservée est facturée pour la totalité de sa

[15] SNCF Réseau peut fournir sur demande la liste des coordonnées techniques de ces points de mesure. Il est précisé que la liste des coordonnées techniques des points de mesure pourra être modifiée par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, sans que cela ne requiert l'avis préalable des candidats, pour tenir compte des modifications du réseau, de sa description technique dans les outils de traçage des sillons ou pour corriger des points de mesure (longueurs) n'assurant pas la facturation correcte de la section élémentaire considérée.

Document de comparaison automatique – document informatif

longueur, dès lors que le sillon réservé passe par le point ou les points de mesure de la section élémentaire.

Sur l'activité voyageurs conventionnée la RM est un forfait, propre à chaque AOM.

La RM s'applique aux activités voyageurs. Aucune RM n'est appliquée aux activités fret.

5.3.4.1 Activités voyageurs non conventionnées

Le calcul de la redevance de marché est fondé sur la formule suivante :

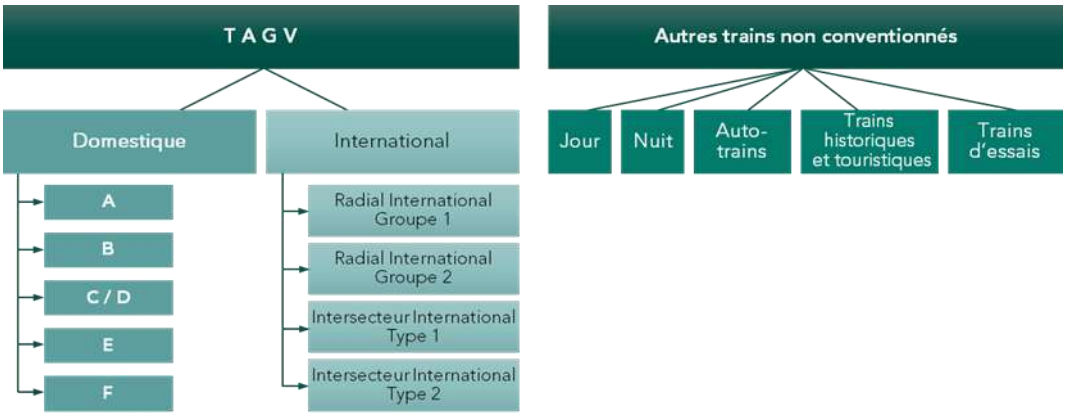
RM = PKM x C1 x C2 x C3 x longueur des SEL

Avec :

- PKM : le prix kilométrique de marché en euros HT par sillon-kilomètre
- C1 : coefficient de modulation horaire, applicable pour les activités TAGV sur LGV
- C2 : coefficient de modulation pour tenir compte de la qualité de l'offre de services proposée aux voyageurs, applicable pour les activités TAGV sur LGV
- C3 : coefficient de modulation lié à l'aménagement du territoire, applicable pour les activités TAGV radiales sur LGV, suivant les arrêts commerciaux réalisés dans certaines gares de voyageurs

Le barème des PKM ainsi que des coefficients de modulation pour les segments de marché voyageurs non conventionnées est présenté en annexe 5.2.2.

Le PKM des activités voyageurs non conventionnées est différencié par segment de marché selon la segmentation suivante.



- Pour la facturation, les sillons commerciaux « TAGV » sont rattachés à un segment de marché (domestique A, B, C/D, E, F ou segment international) en fonction de leur origine / destination, de leur type de convoi trafic (TCT), du numéro de circulation[16].

  Ainsi, un sillon commercial TAGV est considéré comme « radial » :

  - lorsque son origine ou sa destination est l'une des gares suivantes : Paris-Austerlitz, Paris-Bercy, Paris-Est, Paris-Gare-de-Lyon, Paris-Montparnasse, Paris-Nord et Paris-Vaugirard ;

[16] SNCF Réseau tient à disposition des entreprises ferroviaires la correspondance des circulations et des segments de marché.

Document de comparaison automatique – document informatif

- ou lorsque son origine et sa destination n'est pas l'une des gares parisiennes ci-dessus mais fait partie d'un train radial bi-tranche.

Un sillon commercial TAGV est considéré comme « intersecteur » lorsque son origine et sa destination ne sont pas l'une des gares parisiennes listées ci-dessus.

Les intersecteurs internationaux sont de deux (2) types :

- Les intersecteurs internationaux de type 2 qui empruntent une infrastructure récente de type tunnel vers la Grande-Bretagne et l'Espagne ;
- Les intersecteurs internationaux de type 1 sont, par exclusion, tous les autres intersecteurs internationaux.

Si un train effectue un trajet passant par plusieurs segments de marché (par exemple : Paris-Lyon Part Dieu-Marseille ou Paris-Arras-Lille), la tarification RM LGV appliquée est la moyenne pondérée aux sillon-km LGV des sillons unitaires des marchés desservis. Des exemples de calcul sont indiqués en annexe 5.1.1.

De même, une tarification spécifique des sillons internationaux est appliquée si le train international effectue un arrêt domestique (train à charge) sur le RFN. En ce cas, le tarif appliqué sera le barème applicable « train international avec arrêt domestique » afférent au sillon-jour : la tarification de la RM LGV est la moyenne pondérée aux sillon-km LGV des sillons unitaires des marchés desservis (voir annexe 5.1.1 pour la méthodologie de construction de ces barèmes).

Le document technique sur l'affectation des numéros de sillons aux axes de marché précise les modalités d'affectation des sillons TAGV pour les sillons commerciaux.

- Modulations du prix kilométrique de la redevance de marché LGV : 3 modulations sont appliquées

  - *Modulation C1 de la redevance de marché LGV suivant l'horaire*

    La redevance de marché LGV est fonction du type de jour et de l'heure de départ théorique du sillon[17], suivant 4 groupes : heures creuses (HC), heures normales (HN), heures pleines (HP) et heures d'hyperpointe (HH).

    Par rapport au tarif de l'heure normale (HN), les sillons dont le départ est en heures pleines (HP) ont un prix unitaire majoré (+15%). Les sillons dont le départ est en heures d'hyperpointe (HH) ont également un prix unitaire majoré (+25%). Les sillons dont le départ est en heures creuses (HC) bénéficient d'un prix unitaire minoré (-44%).

    Cette modulation s'applique à tous les axes TAGV.

[17] Pour les trains internationaux à l'import, la modulation horaire applicable correspond au jour et à l'heure de prise en charge du sillon dans les systèmes d'information de SNCF Réseau

La définition du type de modulation par tranche horaire est la suivante :

Type de modulation horaire		Du lundi au vendredi	Samedi	Dimanche
Tranches horaires Activités TAGV	[00:00:00 - 01:00:00 [	HC	HC	HC
	[01:00:00 - 02:00:00 [	HC	HC	HC
	[02:00:00 - 03:00:00 [	HC	HC	HC
	[03:00:00 - 04:00:00 [	HC	HC	HC
	[04:00:00 - 05:00:00 [	HC	HC	HC
	[05:00:00 - 06:00:00 [	HN	HC	HC
	[06:00:00 - 07:00:00 [	HH	HP	HC
	[07:00:00 - 08:00:00 [	HP	HH	HC
	[08:00:00 - 09:00:00 [	HP	HP	HN
	[09:00:00 - 10:00:00 [	HN	HP	HN
	[10:00:00 - 11:00:00 [	HC	HP	HN
	[11:00:00 - 12:00:00 [	HN	HN	HN
	[12:00:00 - 13:00:00 [	HN	HP	HN
	[13:00:00 - 14:00:00 [	HN	HP	HN
	[14:00:00 - 15:00:00 [	HN	HP	HP
	[15:00:00 - 16:00:00 [	HP	HN	HP
	[16:00:00 - 17:00:00 [	HP	HP	HP
	[17:00:00 - 18:00:00 [	HH	HP	HH
	[18:00:00 - 19:00:00 [	HP	HN	HH
	[19:00:00 - 20:00:00 [	HN	HN	HP
	[20:00:00 - 21:00:00 [	HC	HC	HN
	[21:00:00 - 22:00:00 [	HC	HC	HN
	[22:00:00 - 23:00:00 [	HC	HC	HC
	[23:00:00 - 00:00:00 [	HC	HC	HC

- *Modulation C2 de la redevance de marche LGV pour tenir compte de la qualité de l'offre de services proposée aux voyageurs*

  Pour tous les segments de marché TAGV, la redevance de marché est également modulée pour tenir compte de la qualité de l'offre de services proposée aux voyageurs.

  Le coefficient est calculé suivant la formule suivante :

  C2 = coefficient premium suivant densité totale x nombre sièges premium/nombre sièges total + coefficient standard suivant densité totale x nombre sièges standard/nombre sièges total

  Les gammes premium et standard se distinguent par le niveau de confort offert aux voyageurs. Ainsi la gamme premium correspond aux premières classes et gammes assimilées, et la gamme standard aux secondes classes et gammes assimilées.

  Par défaut, tout matériel est considéré avoir une densité inférieure ou égale au seuil fixé à 1,35 sièges par m². Le cas échéant, une entreprise ferroviaire doit fournir les éléments nécessaires pour prouver que son matériel se situe dans la catégorie densité élevée et ainsi se voir appliquer la tarification correspondante.

  A titre d'information, les coefficients premium et standard, ainsi que le nombre de sièges par gamme et la densité globale de nombre de sièges par m² pour les principaux matériels roulants sont disponibles en annexe 5.2.2.

- *Modulation C3 de la redevance de marche LGV suivant les arrêts commerciaux réalisés dans certaines gares de voyageurs dites d'aménagement du territoire.*

  La redevance de marché dépend également, pour tous les segments de marché TAGV radiaux, des arrêts commerciaux du sillon. Un coefficient C3 est appliqué suivant le nombre d'arrêts commerciaux dans les gares de voyageurs dites d'aménagement du territoire. Ces gares sont au nombre de 27 et citées dans le tableau ci-dessous.

Gares dites d'aménagement du territoire		
Angoulême	Dole	Montbard
Arras	Futuroscope	Montélimar
Avignon Ville	Laval	Orange
Belfort Montbéliard TGV	Le Creusot TGV	Poitiers
Besançon Franche Comté TGV	Le Mans	Saint Pierre des Corps
Besançon Viotte	Les Laumes Alésia	TGV Haute Picardie
Champagne-Ardenne TGV	Lorraine TGV	Valence
Châtellerault	Mâcon Loché TGV	Valence TGV
Dijon	Meuse TGV	Vendôme Villiers sur Loire

  L'application du coefficient C3 conduit aux réductions (non cumulables d'un HDS à l'autre) suivantes :

  Pour l'HDS 2027 : réduction du prix unitaire de RM LGV de 1% sur les sillons avec 2 arrêts aménagement du territoire, et de 2% sur les sillons avec 3 arrêts aménagement du territoire ou plus.

  Pour l'HDS 2028 : réduction du prix unitaire de RM LGV de 2% sur les sillons avec 2 arrêts aménagement du territoire, et de 4% sur les sillons avec 3 arrêts aménagement du territoire ou plus.

  Pour l'HDS 2029 : réduction du prix unitaire de RM LGV de 1% sur les sillons avec 1 arrêt aménagement du territoire ; de 2% sur les sillons avec 2 arrêts aménagement du territoire et de 4% sur les sillons avec 3 arrêts aménagement du territoire ou plus.

- Conformément à la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, le PKM est nul pour les TAGV domestiques à charge empruntant les SEL sur lignes classiques éligibles à l'« aménagement du territoire » spécifiées dans l'annexe 5.5. Plus de détails sont fournis dans l'annexe 5.1.1.

- Les sillons « autres trains non-conventionnés » sont rattachés à un segment de marché en fonction de la nature de leur trafic : trains de jour non aptes à la grande vitesse, trains de nuit non aptes à la grande vitesse, transport d'automobiles (auto- trains), trains historiques et touristiques, trains d'essais.

  - Trains de jour non aptes à la grande vitesse : un train non TAGV de jour est un train circulant en journée sur ligne classique sur les sillons commerciaux et non commerciaux au départ et/ou à l'arrivée de France. Par défaut, tout train non conventionné et non TAGV sera considéré « train de jour » si les conditions ne sont pas remplies pour le classifier comme « train de nuit », « auto-train », « train historique et touristique » ou « train d'essai » ;

- Trains de nuit non aptes à la grande vitesse : un train de nuit est un train circulant la nuit sur ligne classique et ayant les caractéristiques suivantes :
    - le train est composé en tout ou partie de voitures de voyageurs munies de couchettes ou sièges inclinables ;
    - le train commercial circule plus de 5h30 pendant la nuit (a minima entre 23h30 du jour J et 5h du jour J+1, fuseau horaire français, en considérant l'intégralité du parcours pour les trains internationaux) ;
    - le périmètre concerné est celui des sillons commerciaux au départ et/ou à l'arrivée de France.
- Transport d'automobiles (auto- trains) : un auto- train est un train permettant aux voyageurs de faire transporter, généralement la nuit, leurs véhicules (automobiles et motocycles) entre deux (2) gares du réseau ferré, sur les sillons commerciaux et non commerciaux au départ et/ou à l'arrivée de France ;
- Trains historiques et touristiques : un train historique et touristique est un train circulant sur des sections de ligne dédiées aux véhicules ferroviaires touristiques ou historiques et régies par des règles particulières en matière de sécurité, par convention conclue avec SNCF Réseau. Ce type de train n'a pas pour objet d'assurer un service régulier de transport de personnes mais d'offrir aux passagers une visite à caractère patrimonial et de loisirs. Le train doit être composé de matériel à vocation uniquement historique et touristique (locomotives à vapeur, locomotives reformées du service public, autorails anciens, voitures ou wagons anciens), ne pouvant circuler qu'à un maximum de 50 km/h ;
- Trains d'essais : les trains d'essais assurent les circulations de tests techniques du matériel roulant avant son homologation.

Le document technique sur l'affectation des numéros de sillons aux axes de marché, disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau, précise les modalités d'affectation des sillons des autres trains non conventionnés.

5.3.4.2 Activités voyageurs conventionnées

La redevance de marché est fixée de manière forfaitaire par autorité organisatrice de la mobilité. Le barème de la RM pour les segments de marché voyageurs conventionnées est présenté en annexe 5.2.1.

Ces barèmes pourront être ajustés dans les cas suivants.

- Prise en compte d'une modification de la RM 2026 dans le cadre du cycle 2027/2029

En application du DRR 2026, en cas d'écart entre les trafics effectivement réalisés au cours de l'HDS 2026 et les trafics retenus pour la valorisation du forfait dans le DRR 2026 supérieur à plus de 8% à la baisse, SNCF Réseau procédera à une régularisation à posteriori du forfait de RM pour l'HDS 2026 de l'AOM concernée. Si cette baisse présente un caractère durable (i.e. elle est amenée à se prolonger au-delà de la fin de l'HDS 2027), SNCF Réseau procèdera également à un ajustement du calcul du forfait de RM pour les HDS 2027, 2028 et 2029 dans les conditions et selon la méthodologie décrite au point 3.3.3.1.2 de l'annexe 5.1.1 du DRR.

- Régularisation des trop-perçus

Si, au titre des prestations minimales réalisées sur le périmètre d'une AOM donnée, les recettes réelles venaient à dépasser les coûts réels, SNCF Réseau procédera à une régularisation du trop-perçu de

Document de comparaison automatique – document informatif

redevances facturées. Cette régularisation sera réalisée en application de la méthodologie décrite au point 3.3.3.1.2 de l'annexe 5.1.1 du DRR.

- Ajustements du forfait en cas de modification de périmètre du réseau exploité par une AOM

En outre, SNCF Réseau pourra ajuster le forfait de RM des AOM concernées en cours de cycle en cas de (i) transfert de ligne(s) entre AOM, (ii) de changement de gestion ou de propriété de ligne(s) de SNCF Réseau vers une AOM, (iii) de fermeture commerciale de ligne(s) et (iv) d'ouverture commerciale de ligne(s). Les modalités d'ajustement du forfait de RM de chaque AOM concernée en cas de survenance de ces évènements sont décrites dans la section 3.3.3.1.3 de l'annexe 5.1.1 du DRR.

La redevance de marché de chaque segment est répartie par transporteurs opérant pour le compte de l'AOM suivant une méthodologie concertée entre les parties, ou par défaut au prorata des tkm prévisionnels de chaque transporteur.

5.3.5 REDEVANCE D'ACCÈS (RA)

La redevance d'accès (RA) est fixée par segment de marché, pour les services de transport de voyageurs conventionnés effectués dans le cadre d'un contrat conclu par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Le barème de la RA est indiqué en annexe 5.2.

5.3.6 REDEVANCES PARTICULIÈRES (RP)

Les redevances additionnelles pour l'usage des infrastructures mentionnées ci-dessous sont définies spécifiquement afin de tenir compte de l'investissement réalisé par SNCF Réseau sur ces infrastructures ou du déficit (entretien, exploitation) de SNCF Réseau lié à ces projets.

- ~~Redevance pour l'usage par les trains fret hors trains d'autoroute ferroviaire de la ligne « Saint-Pierre-d'Albigny–Modane Frontière » ;~~

- Redevance pour l'usage par les trains de l'autoroute ferroviaire alpine de la ligne « Saint-Pierre-d'Albigny–Modane Frontière » ;
- Redevance pour l'usage par les trains aptes à la grande vitesse du raccordement court de Mulhouse ;
- Redevance particulière liée au projet Cornavin-Eaux Vives-Annemasse ;
- Redevance particulière liée au projet Modernisation Serqueux-Gisors ;
- Redevance particulière liée au projet LGV+ Paris-Lyon.

Le barème de ces redevances particulières est présenté en annexe 5.2.

Par ailleurs, de nouvelles redevances particulières pourront être mises en place en cours de cycle, après avis conforme de l'ART sur cette redevance spécifique.

5.3.7 REDEVANCE DE SATURATION (RS)

En cas de saturation prévisible puis de saturation constatée par SNCF Réseau en septembre de A-1, les sillons basés sur les horaires théoriques empruntant ces sections de ligne aux heures théoriques de

Document de comparaison automatique – document informatif

saturation constatée seront facturés du montant de la redevance de saturation, en sus des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

En cas d'attribution du sillon sur une section de ligne déclarée prévisible puis en saturation constatée, l'ensemble des redevances lié au sillon (hors redevances liées à la circulation) est exigible immédiatement. En cas d'annulation ou de modification substantielle par le client postérieure à l'attribution, le montant de ces redevances reste dû à 100%.

La redevance de saturation ne s'appliquera pas sur les horaires de service 2027-2029.

5.4 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES

La fourniture de prestations complémentaires donne lieu à facturation par SNCF Réseau des redevances dont les conditions de calcul sont précisées ci-après et les modalités de facturation au point 5.9.2. Les tarifs sont consultables en annexe 5.4 sauf pour les tarifs SI consultables en annexe 5.3.

5.4.1 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES DE SERVICES SI

Toute demande de prestation de services de système d'information (SI) d'un candidat, au-delà de ce qui a été défini comme relevant des « prestations minimales »[18] dans l'annexe 5.3, ou portant sur un service SI qui n'est pas considéré dans le catalogue des services SI comme indispensable à l'activité du candidat, fait l'objet d'une tarification telle que définie dans l'annexe 5.3. Les barèmes figurent en annexe 5.3.

Pour ~~les HDS~~l'HDS 2028 ~~et~~, la tarification des services SI est inflatée selon l'évolution de l'indice Syntec de mai 2025 à mai 2026. Pour la formation aux services SI, la tarification est inflatée selon l'évolution de l'indice ICHT de mars 2025 à mars 2026.

Pour l'HDS 2029, SNCF Réseau envisage que la tarification des services SI ~~pour l'HDS A~~ soit inflatée selon l'évolution de l'indice Syntec de mai ~~A-3~~2026 à mai ~~A-2~~2027. Pour la formation ~~au service~~aux services SI, elle envisage que la tarification ~~de l'HDS A~~ soit inflatée selon l'évolution de l'indice ICHT de ~~de~~ mars ~~A-3~~2026 à mars ~~A-2.~~2027.

[18] Les prestations intégrées dans les prestations minimales au titre de l'HDS A sont octroyées aux candidats demandeurs de capacité sur la base de leurs prévisions de circulation annuelles, avec une régularisation — à la hausse ou à la baisse — du nombre d'habilitations gratuites, en fonction des volumes de train-kilomètres effectivement réalisés au cours de l'HDS A (les redevances SI afférentes à l'HDS A étant facturées en début d'année A+1).
Par dérogation, aucune régularisation à la baisse du nombre d'habilitations gratuites ne sera appliquée en cas d'événements exceptionnels de longue durée ayant un impact significatif sur le trafic, tels que des mouvements sociaux de grande ampleur.
En cas d'absence de commande effective de sillons ou de circulation dans un délai de deux HDS à compter de l'EDB 24h/commande de sillons, les dispositions de l'article 11 §4 de l'annexe 3.4.1 s'appliquent.

Document de comparaison automatique – document informatif

5.4.2 REDEVANCE POUR L'OUVERTURE SUPPLÉMENTAIRE DES LIGNES, GARES ET POSTES NON OUVERTS EN PERMANENCE

Lorsque SNCF Réseau peut répondre favorablement à une DTS ou à une DSA impliquant une ouverture supplémentaire par rapport à la notification définitive des heures d'ouverture des lignes, gares et postes non ouverts en permanence, cette ouverture supplémentaire donne lieu à facturation sur la base du coût d'un agent de SNCF Réseau. Le prix de la redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts en permanence est indiqué en annexe 5.4. Le prix de ces prestations évolue en fonction de l'indice prévisionnel IPCH publié par la banque de France en juin ~~2026~~2027 pour l'HDS ~~2027~~2028.

Toute prestation d'ouverture supplémentaire de lignes, gares ou de postes non ouverts en permanence fait l'objet d'un accord spécifique conclu entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

5.4.3 REDEVANCE POUR LA FOURNITURE DU COURANT DE TRACTION

Le tarif de la RFE repose sur les prix d'électricité que SNCF Réseau aura contractualisés avec son (ses) fournisseur(s) pour l'année ~~2027~~2028 et inclut également des frais annexes. Des précisions sur la méthode d'élaboration du barème sont indiquées dans l'annexe 5.1.2.

Les entreprises ferroviaires qui choisissent SNCF Réseau comme fournisseur d'électricité de traction bénéficient du dispositif de la RFE. Le tarif de la RFE appliqué à ces entreprises ferroviaires est fixé en € par kWh.

Outre les dispositions précisées au point 5.1.6.3, une entreprise ferroviaire doit :

- Procéder et assurer le bon paramétrage dans DECOFER de l'ensemble des engins électriques équipés (y compris les engins loués) afin de permettre le bon déroulement du processus de télé-relevage des données de consommations ;
- Autoriser RTE à procéder, à tout moment, au contrôle de tout équipement de ce parc ;
- Déclarer pour les engins dont l'activité reste transfrontalière, le dispositif de télé-relevage communiquant avec DECOFER.

Un contrat de prestation de décompte ferroviaire entre l'EF et RTE doit être établi aux fins d'acter (i) la télérelève de ses compteurs par DECOFER, (ii) le calcul du décompte de l'EF, et (iii) la mise à disposition des données de consommations de l'EF auprès de SNCF Réseau.

Pour l'année civile ~~2027~~2028 (du 1er janvier ~~2027~~2028 au 31 décembre ~~2027~~2028), le tarif ~~définitif~~ de la RFE sera indiqué dans l'annexe 5.4 dans une version modifiée du DRR ~~2027~~2028. Les modalités de facturation sont définies au point 5.9.1.2. Toutefois, le tarif de la RFE pourra être révisé, et les montants régularisés, le cas échéant, conformément aux principes décrits dans l'annexe 5.1.2.

NOTA : Sur la période du ~~13~~12 décembre ~~2026~~2027 au 31 décembre ~~2026~~2027 (inclus), les tarifs de l'horaire de service ~~2026~~2027 restent en vigueur.

Le tarif de la RFE s'applique aux entreprises ferroviaires ayant pris l'engagement de s'approvisionner en courant de traction auprès de SNCF Réseau pour leur parc d'engins électriques équipés totalement ou en partie de dispositif de comptage télé-relevable.

~~Le processus d'adhésion~~ Pour souscrire à la RFE pour l'année ~~2027 est le suivant :~~

- ~~SNCF Réseau communiquera aux entreprises ferroviaires un tarif maximum indicatif au plus tard le 30 novembre 2025. Les entreprises ferroviaires qui souhaitent adhérer à la RFE devront le notifier à SNCF Réseau au plus tard le 31 janvier 2026.~~

- ~~Dans le cas où~~A, une entreprise ferroviaire doit réaliser sa demande ~~entre le 01 février 2026 et le 31 octobre 2026 à SNCF Réseau de bénéficier de la prestation de fourniture de courant de traction, les conditions et le tarif susvisés s'appliqueront dans les mêmes termes à cette entreprise ferroviaire.~~ d'adhésion soit :

  - ~~Toutefois, si cette nouvelle adhésion entraîne l'atteinte des limites contractuelles liées au~~ Jusqu'à la date suivante incluse, sans condition de trafic
    - Année 2028 : 30 novembre 2026
    - Année 2029 : 31 décembre 2026
    - Année 2030 : 31 juillet 2027
    - Année 2031 et plus (année A) : 31 décembre de A-4
  - Jusqu'au 31 octobre de A-1 inclus, dans le cas d'un volume de trafic prévisionnel inférieur ou égal à 400 000 trains-kilomètres en traction électrique

Dans les autres cas, l'entreprise ferroviaire n'est pas éligible à la RFE.

Toute demande d'adhésion doit nécessairement s'accompagner d'une courbe de charge annuelle en MWh, et de son volume annuel de consommation ~~globale annuelle convenu par~~. SNCF Réseau ~~avec son ou ses fournisseurs d'énergie~~dispose de quinze jours ouvrés pour confirmer la complétude de la demande. Toute demande incomplète est invalide.

Toute demande d'adhésion valide est définitive et engageante. Les volumes de consommations communiqués sont engageants avec une tolérance de 10%. Dans le cas d'un non-respect de cette tolérance, sauf responsabilité de SNCF Réseau dûment engagée, l'entreprise ferroviaire pourra ~~être redevable de pénalités spécifiques, dans la limite des pénalités dues par SNCF Réseau à son ou ses fournisseurs d'énergie~~faire l'objet d'une facturation adaptée, en appliquant sur le volume en écart la différence en valeur absolue entre le prix du spot et le prix de l'électron de l'année en question, affectée des autres facteurs de coûts.

- ~~Dans le cas où une entreprise ferroviaire demande, postérieurement au 31 octobre 2026 à SNCF Réseau de bénéficier de la prestation de fourniture de courant de traction, elle pourra être redevable d'une pénalité correspondant aux surcoûts supportés par SNCF Réseau auprès de son ou ses fournisseurs d'énergie en raison de cet approvisionnement tardif (incluant notamment les pénalités dues par SNCF Réseau à son ou ses fournisseurs d'énergie en cas d'atteinte des limites contractuelles liées au volume de consommation globale annuelle).~~

~~Dans le cas où SNCF Réseau ne serait plus en mesure de garantir le prix maximum indicatif initialement communiqué, SNCF Réseau annoncera un nouveau prix maximum indicatif aux entreprises ferroviaires ayant manifesté leur volonté d'adhérer à la RFE, qui disposeront alors de deux (2) mois pour confirmer ou infirmer leur adhésion. À défaut d'une réponse dans ce délai, l'adhésion sera réputée confirmée. En cas d'infirmation de leur adhésion, aucune pénalité ne sera facturée.~~

~~Les entreprises ferroviaires souhaitant adhérer à la RFE doivent communiquer leur volume de consommation prévisionnel lors de leur engagement à la RFE. À défaut, SNCF Réseau retiendra, à titre~~

Document de comparaison automatique – document informatif

~~de référence, les volumes de la dernière année connue ou, pour un nouvel entrant, le volume correspondant au plan de transport théorique.~~

~~Les conditions de sortie de la RFE pour l'année 2027 sont les suivantes :~~

- ~~En cas de résiliation par l'entreprise ferroviaire avant le début de l'année 2027 (hors cas de résiliation lié à une révision à la hausse du tarif maximum indicatif), celle-ci pourra être redevable d'une pénalité, dans la limite de la pénalité due par SNCF Réseau à son ou ses fournisseurs d'énergie au titre d'une modification de l'engagement sur les volumes imputable à cette entreprise ferroviaire.~~
- ~~En cas d'une résiliation anticipée par l'entreprise ferroviaire au cours de l'année 2027, moyennant le respect d'un préavis de deux (2) mois, une pénalité pour résiliation anticipée est appliquée. Elle est calculée sur la base de la moyenne de la consommation des trois (3) derniers mois de fourniture par SNCF Réseau, multipliée par le nombre de mois restants à courir sur l'année 2027, dans la limite des pénalités dues par SNCF Réseau à son ou ses fournisseurs d'énergie.~~

Comme indiqué au point 5.1.6.3, toute entreprise ferroviaire qui circule sans fournisseur d'énergie sera redevable de la RFE au double du tarif applicable, et ce jusqu'à ce qu'elle contractualise avec un fournisseur, sans possibilité de régulariser a posteriori les consommations antérieures à la signature du contrat.

5.4.4 REDEVANCE POUR LA PRESTATION OPTIONNELLE DE COORDINATION DE LA GESTION DES SITUATIONS DE CRISE

La fourniture par SNCF Réseau de prestations optionnelles de coordination de la gestion des situations de crise telles que définies au point 5.1.6.4 se traduit par la facturation de redevances prévues en annexe 5.4. Le prix de ces prestations évolue en fonction de l'indice prévisionnel IPCH publié par la banque de France en juin ~~2026~~2027 pour l'HDS ~~2027~~2028.

5.5 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES ET LES PRESTATIONS DIVERSES

5.5.1 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES

Le prix de ces prestations évolue en fonction de l'indice prévisionnel IPCH pour l'année ~~2027~~2028 publié par la banque de France en juin ~~2026~~2027.

5.5.1.1 Redevance pour la réalisation d'une étude de faisabilité internationale

Chaque réponse de SNCF Réseau à une demande d'étude de faisabilité internationale, telles que définies au point 5.1.7.1, se traduit par la facturation d'une redevance dont le montant est égal, en euros HT, au prix indiqué en annexe 5.4.

Document de comparaison automatique – document informatif

5.5.1.2 Redevance pour la réalisation d'études préalables à la demande d'ATE pour les TEPE

La réalisation d'études préalables à la demande d'avis de transport exceptionnel (point 5.1.7.2) :

- ne donne pas lieu à facturation supplémentaire pour les transports exceptionnels effectués sur les lignes n'excédant pas les possibilités offertes par le contour « N » (voir la carte des « Lignes ouvertes aux études de transports exceptionnels », disponible sur la page « Documents Techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau) ;
- donne lieu à facturation supplémentaire dans les autres cas (transport exceptionnel particulièrement encombrant - TEPE) selon un tarif indiqué en annexe 5.4. Un délai d'étude est fourni en réponse à chaque demande.

5.5.1.3 Redevance pour les services de communications ferroviaires de liaison radio GSM (GSM-R et GSM-GFU ARES) avec les trains

- Services de communications opérationnelles complémentaires sur réseau GSM-R sur pupitres et passerelles (sur capacité résiduelle dite « priorité 4 »)

L'usage du GSM-R Priorité 4 fait l'objet de redevances de base composées des frais d'accès (incluant uniquement la mise à disposition, l'installation et le paramétrage de ces pupitres ou passerelles) et d'un forfait annuel par pupitre ou passerelle.

Des prestations complémentaires d'études, d'homologations et de travaux d'installation des pupitres ou passerelles (notamment antennaires, ou pour permettre l'installation de pupitres sur des zones non couvertes en GSM-R) peuvent faire l'objet de redevances spécifiques.

De même, l'ajout de fonctionnalités, par rapport à l'offre standard, peut faire l'objet d'études et de redevances supplémentaires.

Des données et statistiques d'utilisation, pour améliorer les gestes métiers des centres opérationnels, peuvent également être mises à disposition sur perception d'une redevance spécifique.

En outre, un maintien en conditions opérationnelles du service amélioré (dit « premium ») par rapport à l'offre dite « standard », peut faire l'objet d'études et de redevances spécifiques.

- Services de communications opérationnelles complémentaires sur réseau GSM-R sur portatifs (sur capacité résiduelle dite « priorité 4 »)

Outre la fourniture de pupitres ou passerelles GSM-R, est également proposée, sur souscription à l'offre de service adéquate, soumise à une redevance spécifique, la mise à disposition de portatifs homologués, paramétrés et, dotés de cartes SIM GSM-R pré-intégrées, qui selon leur profil de paramétrage, permettent d'établir des communications opérationnelles complémentaires sur portatifs, sur capacité résiduelle GSM-R dite « priorité 4 ».

- Services de portatifs radio sol-train de secours en cas de défaillance du Cab-radio

SNCF Réseau propose également, sur souscription à l'offre de service adéquate, soumise à une redevance spécifique, la mise à disposition de portatifs homologués, paramétrés et, dotés de cartes SIM GSM-R pré-intégrées, qui selon leur profil de paramétrage, permettent de se substituer au CAB-Radio, en cas de défaillance de celui-ci (situation dégradée).

- Services d'application mobile de communications hors conduite (ARES Commodités)

Document de comparaison automatique – document informatif

L'usage du service GSM-GFU ARES pour des besoins de commodité, de service, de management~~,~~ et de formation fait également l'objet de redevances.

Ces différentes redevances sont présentées en annexe 5.4.

5.5.1.4 Redevance pour les services de communications ferroviaires dites « de veille »

La mise à disposition d'une liaison de veille radio dans les conditions du point 5.1.7.4, fait l'objet des redevances présentées en annexe 5.4.

5.5.1.5 Redevance pour l'étude et la délivrance de l'attestation de compatibilité des fréquences de radiocommunication

La demande d'utilisation par une entreprise ferroviaire de ses propres fréquences radio pour son utilisation propre sur le RFN se traduit par la facturation d'une étude de compatibilité et de l'attestation de compatibilité des fréquences correspondantes, dans les conditions définies en annexe 5.4.

5.5.2 REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS DIVERSES

5.5.2.1 RCTE - Composante B

La composante B de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction dite « RCTE » couvre l'acheminement de l'énergie électrique sur les réseaux d'électricité et les frais associés. Cette redevance est acquittée pour tous les engins circulant en mode électrique sur le réseau ferré national indépendamment du choix de leur fournisseur d'électricité par les entreprises ferroviaires.

Le prix unitaire est fixé en € par kWh. Des précisions sur la méthode d'élaboration du barème sont indiquées dans l'annexe 5.1.2.

Les composantes A et B sont distinguées au sein de la même redevance RCTE, la composante A étant décrite au point 5.3.3.

Pour l'année civile ~~2027~~2028 (du 1er janvier ~~2027~~2028 au 31 décembre ~~2027~~2028), le tarif ~~définitif~~ de la composante B de la RCTE sera indiqué dans l'annexe 5.4 dans une version modifiée du DRR ~~2027~~2028. Les modalités de facturation sont définies au point 5.9.1.3.

Toutefois, le tarif de la RCTE - composante B pourra être revu et les montants régularisés, conformément aux principes décrits dans l'annexe 5.1.2.

NOTA : Sur la période du ~~13~~12 décembre ~~2026~~2027 au 31 décembre ~~2026~~2027 (inclus), les tarifs de l'horaire de service ~~2026~~2027 restent en vigueur.

5.5.2.2 Redevances pour autres prestations

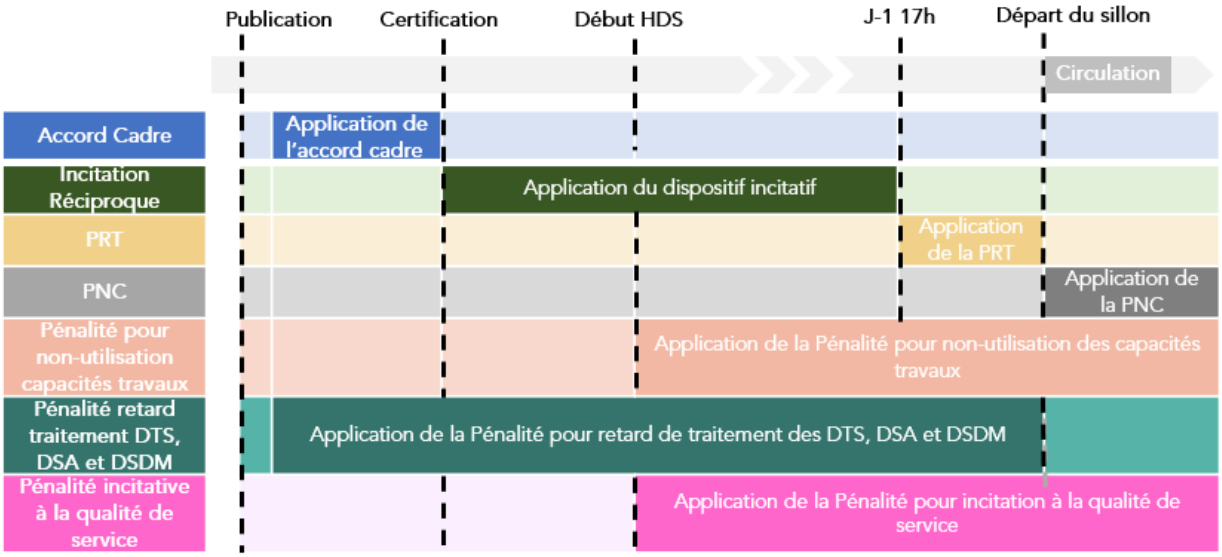
Les prix correspondants sont établis sur devis. La prestation se fait alors dans les conditions prévues par le contrat conclu avec le demandeur. Toute demande formulée par les clients autres que les demandeurs de capacité sera traitée au cas par cas.

5.6 PÉNALITÉS ET DISPOSITIFS INCITATIFS

Le présent sous-chapitre concerne les 7 dispositifs incitatifs suivants :

- Les accords-cadres (sur une base pluriannuelle), visés au point 3.3.1 ;
- Le dispositif incitatif réciproque (annexe 5.8) ;
- La pénalité de renonciation tardive ;
- La pénalité de non-circulation ;
- La pénalité pour non-utilisation des capacités travaux ;
- La pénalité pour retard de traitement des DTS, DSA et DSDM ;
- La pénalité incitative à l'amélioration de la qualité de service rendu.

Chacun de ces dispositifs suit une temporalité propre telle que représentée dans le schéma ci-dessous.



L'ensemble de ces dispositifs incitatifs visent à garantir d'une part, la stabilité des demandes côté clients et d'autre part, la stabilité et la qualité de la réponse de SNCF Réseau. Un objectif d'optimisation de l'allocation des capacités est ainsi recherché.

5.6.1 PÉNALITÉS POUR MODIFICATION DES SILLONS PAR LE CANDIDAT

Les dispositifs visant à pénaliser les modifications par le candidat d'un sillon-jour ayant fait l'objet d'une attribution par SNCF Réseau sont :

- Les accords-cadres ;
- Le dispositif incitatif réciproque.

- Dans le cadre du dispositif accord-cadre : le candidat s'engage à commander à SNCF Réseau le nombre de sillons-jours correspondant aux caractéristiques de la capacité d'infrastructure dans les tolérances et diminué de la franchise, et s'engage à maintenir sa commande en l'état jusqu'à la date

Document de comparaison automatique – document informatif

de certification, en novembre A-1. A défaut, le client peut être amené à verser une pénalité à SNCF Réseau dans le cadre défini par l'accord-cadre.

- Dans le cadre du dispositif incitatif réciproque : les demandes de modification ayant entrainé une modification effective du plan de transport par le candidat sont pénalisées. Voir l'annexe 5.8.

5.6.2 PÉNALITÉS POUR MODIFICATION DES SILLONS PAR SNCF RÉSEAU

Les dispositifs concernés par une modification de sillon par SNCF Réseau sont :

- Les accords-cadres ;
- Le dispositif incitatif réciproque.

- Dans le cadre du dispositif accord-cadre : SNCF Réseau s'engage à attribuer au candidat ayant conclu un accord-cadre, la capacité d'infrastructure conformément aux termes du contrat pour l'HDS considéré. A défaut, SNCF Réseau peut être amené à verser une pénalité au client dans le cadre défini par l'accord-cadre.

- Dans le cadre du dispositif incitatif réciproque : les demandes de modification importante par SNCF Réseau sont pénalisées. Voir l'annexe 5.8.

5.6.3 PÉNALITÉS POUR NON-UTILISATION

Le dispositif concerné par une non-utilisation du sillon attribué au candidat est la pénalité de non-circulation.

En cas de non-circulation, une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 1,08 € le tkm pour les activités fret et de 3,6 € le tkm pour les activités voyageurs.

Cette pénalité est cumulable avec les redevances liées à la réservation, comme la redevance de marché. Les redevances assises sur la circulation, comme la redevance de circulation, ne sont pas dues.

Le candidat est exonéré de cette pénalité dans les cas de force majeure, tels que définis 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).

5.6.4 PÉNALITÉS POUR ANNULATION DE SILLON

5.6.4.1 Les dispositifs concernés par l'annulation de sillon par le candidat sont :

- Les accords-cadres ;
- Le dispositif incitatif réciproque ;
- La pénalité de renonciation tardive.

- Dans le cadre du dispositif accord-cadre : le candidat s'engage à commander à SNCF Réseau le nombre de sillons-jours correspondant aux caractéristiques de la capacité d'infrastructure dans les tolérances et diminué de la franchise, et s'engage à maintenir sa commande en l'état jusqu'à la date de certification, en novembre A-1. A défaut, le client peut être amené à verser une pénalité à SNCF Réseau dans le cadre défini par l'accord-cadre.

- Dans le cadre du dispositif incitatif réciproque, les règles définies dans l'annexe 5.8 s'appliquent.
- La pénalité de renonciation tardive est appliquée en cas de renonciation par le candidat, à partir de J-1 17h, à un sillon-jour attribué. Cette pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 1 € le skm pour les activités fret et de 3,3 € le skm pour les activités voyageurs. Les redevances assises sur la réservation comme sur la circulation ne sont pas dues. Le candidat est exonéré de cette pénalité dans les cas de force majeure, tels que définis 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).

5.6.4.2 Les dispositifs concernés par l'annulation de sillon par SNCF Réseau sont :

- Dans le cadre des accords-cadres, les règles définies dans l'accord-cadre conclu entre SNCF Réseau et le client accord-cadre s'appliquent et SNCF Réseau peut verser une pénalité au client, dans le cadre défini par l'accord-cadre ;
- Dans le cadre du dispositif incitatif réciproque, les règles définies dans l'annexe 5.8 s'appliquent.

5.6.5 PENALITES POUR NON-UTILISATION DES CAPACITES TRAVAUX

SNCF Réseau applique un mécanisme de pénalités pour la non-utilisation en opérationnel des capacités travaux qui ont fait l'objet par SNCF Réseau d'une confirmation à S-5. Ce mécanisme a vocation à inciter SNCF Réseau à mieux dimensionner la programmation de ses capacités-travaux et leur restitution au profit des commandes de capacités commerciales.

SNCF Réseau a pour objectif cible, pour l'HDS 2030, de réduire à 10% la part des fenêtres-jours confirmées à S-5 mais non utilisées à J.

5.6.5.1 Périmètre d'application

Ce mécanisme est calculé à partir d'un indicateur mesurant le taux d'utilisation à J des capacités-travaux qui ont été confirmées à l'avis hebdomadaire travaux (AHT) à S-5~~ (ou S-2 pour les lignes LGV concernées).~~.

Seules les capacités-travaux sur les lignes régulées et supervisées du réseau structurant (hors zones de gares) sont intégrées dans le périmètre de cet indicateur. Les capacités-travaux sur les lignes de desserte fine du territoire (LDFT) et les infrastructures dont SNCF Réseau n'a pas la charge (notamment les zones appartenant à un autre gestionnaire d'infrastructures) n'en font pas partie. A compter de l'HDS 2028, l'ensemble des lignes LGV sur lesquelles SNCF Réseau est le GI responsable de la maintenance et des travaux est intégré au dispositif pénalitaire.

Sont prises en compte dans le périmètre de l'indicateur (~~hors périmètre spécifique des~~ sur LGV~~ ci-après, uniquement pour les travaux programmés en journée~~) les fenêtres génériques, les fenêtres déformées de moins de 2h, les fenêtres déformées de 2h à 6h, les fenêtres déformées de plus de 6h~~ et~~, les demandes de capacité (en gare et dans les nœuds ferroviaires~~).~~) et les fenêtres correctives~~ ne sont pas inclues dans le dispositif.~~

~~Les lignes LGV sur lesquelles SNCF Réseau est le GI responsable de la maintenance et des travaux sont intégrées progressivement au dispositif pénalitaire. Ainsi, à compter de l'HDS 2026 les fenêtres travaux de jour génériques, déformées de 2h à 6h et déformées de plus de 6h ayant été confirmées à S-2 sur la ligne LGV Sud Est ont été intégrées. A compter de l'HDS 2027, le mécanisme est étendu sur le même~~

~~type de fenêtres travaux à la LGV Est Européenne. L'extension du mécanisme aux autres LGV concernées sera faite progressivement jusqu'en 2028~~.

Sont exclues du dispositif pénalitaire les capacités-travaux non utilisées en raison de circonstances extérieures à SNCF Réseau et indépendantes de sa volonté à savoir :

- Les cas relevant de la Force Majeure : les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques d'une ampleur exceptionnelle, les mouvements sociaux interprofessionnels, les cas relevant d'une demande externe d'une autorité publique (comme la convention TFUD du Ministère des Armées pour la circulation en priorité de trains pour des question de défense) ;
- Les cas relevant de l'aspect sécurité, correspondant à des opérations travaux encadrées par des référentiels techniques qui nécessitent des conditions climatiques spécifiques pour leur réalisation effective ;
- Les cas relevant d'une situation exceptionnelle, correspondant à la non-réalisation des travaux programmés au profit des circulations commerciales fortement impactées lors de situations perturbées (par un incident très important, détournement d'un axe chargé, etc…).

Ces cas d'exonération sont précisés dans le document technique intitulé « Cas d'exonération du mécanisme de pénalités pour non-utilisation des capacités travaux » disponible sur la page internet « Documents techniques cités dans le DRR ».

SNCF Réseau effectue un contrôle de niveau 1 pour le suivi de ces cas d'exonération et s'assure de leur traçabilité sur la base de justificatifs précis (à savoir, avis météorologiques, préavis de mouvements sociaux interprofessionnels, justificatifs de demandes externes, etc.).

5.6.5.2 Calcul des pénalités

Le montant des pénalités s'appuie sur un barème unitaire auquel sont appliqués des coefficients différenciant.

Ce barème unitaire de pénalité est défini pour chaque HDS et est progressif afin de rendre le dispositif plus incitatif.

HDS	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Barème unitaire	44€	59€	74€	89€	104€	133€	148€

Des coefficients différenciant sont appliqués à ce barème unitaire pour tenir compte :

- du type de fenêtre-jour :
  - générique ;
  - déformée de moins de 2h ;
  - déformée entre 2h-6h ;
  - déformée supérieure à 6h ;
  - demande de capacité (en gare et dans les nœuds ferroviaires~~).~~) ;
  - corrective.

- de l'étendue géographique de cette fenêtre-jour :
  - tranche 1 (T1) : entre [0 et 10 [km ;
  - tranche 2 (T2) : entre [10 et 20 [km ;
  - tranche 3 (T3) : supérieure ou égale à 20 km.

Sur cette base, le montant de pénalité pour une fenêtre-jour donnée est calculée de la manière suivante :

$$Montant\ pénalité\ d'une\ fenêtre-jour = V_{(type\ de\ fenêtre-jour)} * U_{(longueur)} * Barème\ unitaire$$

- « V (type de fenêtre-jour) » étant la Variable pour différentier le montant en fonction du type de la fenêtre-jour
  - V (Générique ou Déformée < 2h ou Demande de capacité (en gare et dans les nœuds ferroviaires~~))~~ ou Corrective) : 0,5
  - V (Déformée 2h – 6h) : 2 x V (Générique) - soit 1
  - V (Déformée supérieure à 6h) : 4 x V (Générique) - soit 2
- « U (longueur) » étant la Variable pour différentier le montant en fonction de l'étendue géographique de la fenêtre-jour
  - U (T1) : 0,5
  - U (T2) : 2 x U (T1) - soit 1
  - U (T3) : 4 x U (T1) - soit 2
- « Barème unitaire » étant le barème unitaire progressif relatif à l'année considérée

Les barèmes applicables pour l'HDS ~~2027~~2028 et les barèmes cibles pour l'HDS 2030 sont les suivants :

HDS ~~2027~~2028			
Barème par fenêtre-jour	T1 : [0 ; 10 km [	T2 : [10 ; 20 km [	T3 : [20 ; +∞ km [
Générique ou Déformée < 2h ou Demande de capacité (en gare et dans les nœuds ferroviaires) ou Corrective	~~22,25€~~ 26€	~~44,5€~~ 52€	~~89€~~ 104€

HDS 2030			
Barème par fenêtre-jour	T1 : [0 ; 10 km [	T2 : [10 ; 20 km [	T3 : [20 ; +∞ km [
Générique ou Déformée < 2h ou Demande de capacité (en gare et dans les nœuds ferroviaires) ou Corrective	37€	74€	148€

Déformée 2h – 6h	~~44,5€~~ 52€	~~89 €~~ 104 €	~~178€~~ 208€	Déformée 2h – 6h	74€	148€	296€
Déformée supérieure à 6h	~~89€~~ 104€	~~178€~~ 208€	~~356€~~ 416€	Déformée supérieure à 6h	148€	296€	592€

5.6.5.3 Abattement

SNCF Réseau s'est fixé un objectif cible de réduire à 10% la part des fenêtres-jours confirmées à S-5 mais non utilisées à J pour les fenêtres génériques et déformées, correspondant à une part incompressible au service de la résilience et de la robustesse du système ferroviaire.

En conséquence, SNCF Réseau appliquera un abattement global par HDS de 10% sur le nombre de fenêtre-jours confirmées non utilisées relevant du périmètre d'application du mécanisme. Cet abattement est calculé en multipliant 10% de fenêtres-jours d'un HDS considéré par le barème unitaire dudit HDS, appliqué en déduction du montant total de pénalités due pour cet HDS et réparti sur les pénalités brutes dues à chacun des demandeurs de capacités concernés (au prorata de sa part des pénalités brutes).

5.6.5.4 Reversement des pénalités

Le montant total des pénalités dues, déduction faite de l'abattement, sera calculé annuellement.

Les pénalités brutes sont calculées pour chaque ligne du réseau, en fonction des fenêtres-jours non prises à J de la ligne impactée, et en distinguant le jour et la nuit (la période de nuit correspondant à l'intervalle [23h30 – 5h]).

Les pénalités brutes sont ensuite réparties par candidat demandeur de capacité en tenant compte de leur consommation respective en trains-kilomètres sur les lignes impactées et en distinguant le jour et la nuit (la période de nuit correspondant à l'intervalle [23h30 – 5h]).

L'abattement global est ensuite appliqué à chaque candidat demandeur de capacité, suivant sa part des pénalités brutes.

Ainsi les formules suivantes sont appliquées pour chaque candidat demandeur de capacité CA_K :

$$Pénalité\ brute\ CA_K = \sum_{j=1}^{m}(Pénalité\ total\ jour_{ligne\ j} * \frac{Tkm\ jour_{j\,K}}{\sum_{i=1}^{n} Tkm\ jour_{j\,i}}) + \sum_{j=1}^{m}(Pénalité\ total\ nuit_{ligne\ j} * \frac{Tkm\ nuit_{j\,K}}{\sum_{i=1}^{n} Tkm\ nuit_{j\,i}})$$

$$Pénalité\ nette\ CA_K = Pénalité\ brute\ CA_K\ * (1 - \frac{10\% * NB_{fenêtres-jour\ suivies} * barème\ unitaire}{\sum_{i=1}^{n} Pénalité\ brute\ CA_i})$$

NOTA : Pour application de ces formules, sont considérées de nuit :

- Les fenêtres-jours de travaux prévues au moins partiellement sur la période [23h30 ; 5h]
- Les circulations s'effectuant au moins partiellement sur la période [23h30 ; 5h] et l'intégralité de leurs trains-kilomètres associés

Le paiement des pénalités dues sera réalisé au premier trimestre de l'HDS A+1.

Document de comparaison automatique – document informatif

5.6.6 PÉNALITÉS POUR RETARD DE TRAITEMENT DES DTS, DSA ET DSDM

En cas de non-réponse par SNCF Réseau dans les délais réglementaires aux demandes tardives au service (DTS), aux demandes de sillon en adaptation (DSA, y compris celles traitées dans le cadre des comités techniques horaires) et aux demandes de sillon de dernière minute (DSDM), le mécanisme de pénalités suivant est proposé.

~~5.6.6.1 Mécanisme appliqué par défaut~~

~~Lorsque le demandeur n'a pas expressément demandé, avant la publication de l'horaire de service A (en septembre A-1), à ce que SNCF Réseau poursuive sa recherche de solutions au-delà des délais réglementaires applicables pour les demandes de sillons jours déposées postérieurement à la date de clôture des demandes au service (points 4.2.3.2 et 4.5.2.1), le mécanisme de pénalités suivant est mis en œuvre.~~

~~Dans ce cas, et~~ Exception faite des cas de force majeure tels que définis à l'article 21 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure, SNCF Réseau se verra appliquer une pénalité en cas de non-réponse dans les délais réglementaires aux DTS, DSA et DSDM. La pénalité est calculée pour chaque demandeur à l'issue du service annuel A selon la formule suivante :

(T*a+U*b+V*c)*X/W

- « T » étant le nombre de sillons-jours commandés par le demandeur considéré dans le cadre des Demandes Tardives au Service (DTS) pour le service annuel A, sans réponse à la date prévue à l'article 4.5.2.1 du DRR
- « U » étant le nombre de sillons-jours commandés par le demandeur considéré dans le cadre des Demandes de sillons en adaptation (DSA) pour le service annuel A, sans réponse à la date prévue à l'article 4.2.3.2 du DRR
- « V » étant le nombre de sillons-jours commandés par le demandeur considéré dans des Demandes de sillons de dernière minute (DSDM) pour le service annuel A, sans réponse à la date prévue à l'article 4.2.3.2 du DRR
- « W » étant le nombre des sillons-jours objets des commandes du demandeur considéré (en sommant les régimes de toutes les DS, DTS, DSA, DSDM) pour le service annuel A.
- « X » étant le nombre des circulations effectivement facturées au demandeur considéré pour le service annuel A
- « a » étant une variable dont le montant est fixé à 3€
- « b » étant une variable dont le montant est fixé à 2€
- « c » étant une variable dont le montant est fixé à 1€

~~5.6.6.2 Mécanisme alternatif appliqué sur option du demandeur de capacité~~

~~Suite à la sollicitation de SNCF Réseau, lorsque le demandeur a répondu, avant la publication de l'horaire de service A en septembre A-1, qu'il souhaite que SNCF Réseau poursuive sa recherche de~~

Document de comparaison automatique – document informatif

~~solutions au-delà des délais réglementaires applicables pour les demandes de sillons jours déposées postérieurement à la date de clôture des demandes au service (points 4.2.3.2 et 4.5.2.1), le mécanisme de pénalités suivant est mis en œuvre.~~

~~Dans ce cas, et exception faite des cas de force majeure tels que définis à l'article 21 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure, la pénalité est calculée pour chaque demandeur à l'issue du service annuel A, selon la formule suivante :~~

~~(K+L) x X/W x d~~

- ~~« K » étant le nombre de sillons jours commandés par le demandeur considéré en DTS pour le service annuel A, sans réponse commerciale à la fin de l'horaire de service A~~
- ~~« L » étant le nombre de sillons jours commandés par le demandeur considéré en DSA pour le service annuel A, sans réponse commerciale à la fin de l'horaire de service A~~
- ~~« W » étant le nombre des sillons jours objets des commandes du demandeur considéré (en sommant les régimes de toutes les DS, DTS, DSA, DSDM) pour le service annuel A~~
- ~~« X » étant le nombre de circulations effectivement facturées au demandeur considéré pour le service annuel A~~
- ~~« d » étant une variable dont le montant est fixé à 3€~~

~~Ainsi, pour les demandeurs de capacité ayant opté pour ce mécanisme alternatif, SNCF Réseau n'abandonnera pas sa recherche de solution à l'expiration du délai de réponse des DTS ou DSA, et ce jusqu'à la transmission d'une réponse définitive dans l'interface unifiée GESICO-DSDM ou via les messages STI.~~

~~Le mécanisme alternatif n'est pas applicable aux DSDM.~~

~~5.6.6.3~~5.6.6.1 Principes de gestion appliqués

Toute demande reçue dans l'interface unifiée GESICO-DSDM ou via les messages STI est prise en compte, même si elle fait l'objet d'une annulation par le demandeur par la suite.

Une demande dite « sans réponse » est une demande qui n'a reçu aucune des réponses prévues à l'article 4.2.4 du DRR.

~~SNCF Réseau rappellera, avant la publication de l'horaire de service de l'année A, à l'ensemble des entreprises ferroviaires et candidats demandeurs de capacité qu'ils doivent opter pour le mécanisme alternatif s'ils le souhaitent. Sinon, le mécanisme par défaut leur sera appliqué.~~

~~Il est possible, pour chaque demandeur, de solliciter une application différentiée selon le type de demande (DTS ou DSA). Dans ce cas, les deux (2) mécanismes de pénalité s'appliqueront mais les valeurs K, L, T, U seront ainsi modifiées :~~

- ~~Si le demandeur opte pour le mécanisme alternatif pour les DTS, alors T = 0 ;~~
- ~~Si le demandeur conserve le mécanisme de base pour les DTS, alors K = 0 ;~~
- ~~Si le demandeur opte pour le mécanisme alternatif pour les DSA, alors U = 0 ;~~
- ~~Si le demandeur conserve le mécanisme de base pour les DSA, alors L = 0 ;~~

Document de comparaison automatique – document informatif

5.6.7 PÉNALITE INCITATIVE A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE RENDU SUR VP

À compter de l'HDS 2027, SNCF Réseau a décidé de mettre en place un mécanisme incitatif à la qualité de service, fondé sur l'atteinte de seuils d'indicateurs. Le mécanisme est mis en place pour les trois activités : voyageurs conventionnés, voyageurs non conventionnés et fret. Ainsi, ~~dès l'HDS 2027,~~ SNCF Réseau ~~sera~~est 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 écopera d'une pénalité d'un montant maximal de ~~9,1M€,~~10,2M€ pour l'HDS 2028, qui sera reversé aux entreprises ferroviaires utilisatrices du RFN.

5.6.7.1 Principe et modalités du mécanisme incitatif

Le mécanisme repose sur cinq (5) indicateurs.

Trois indicateurs sont communs à l'ensemble des activités :

- La satisfaction clients sillons. Il s'agit de la note moyenne attribuée chaque année par les clients de SNCF Réseau lors des enquêtes flash menées par la Direction de la Capacité ;
- Le taux d'attribution ferme des sillons à la date de publication de l'HDS ;
- Le taux de consommation des sillons.km préconstruits. Il s'agit de la proportion de sillons.km qui ont été préconstruits et qui ont été effectivement demandés par les clients lors de la commande du service annuel.

Deux activités ont un quatrième indicateur qui leur est propre :

- Pour le voyageur non conventionné (SLO) : le taux de suppression des trains à grande vitesse pour causes maîtrisables SNCF Réseau entre J-1 17h et le jour J de circulation. Cet indicateur reflète la qualité de service relative à l'exploitation ferroviaire ;
- Pour le voyageur conventionné : le taux de suppression des sillons pour causes maitrisables SNCF Réseau entre la publication de l'HDS et J-1 17h avant la date programmée de la circulation (jour J). Cet indicateur est celui exploité par le dispositif incitatif réciproque.

Pour chacun de ces 5 indicateurs, des objectifs et des seuils planchers sont fixés par activité sur le cycle 2027-2029. Ils sont synthétisés par activité dans les tableaux suivants.

- Activité voyageurs non conventionnée (SLO)

Indicateurs pour l'activité voyageurs non conventionnée (SLO)						
Indicateur	HDS 2027		HDS 2028		HDS 2029	
	Valeur plancher	Objectif	Valeur plancher	Objectif	Valeur plancher	Objectif
Satisfaction clients sillons	6,9	7,4	7	7,5	7,1	7,6
Taux d'attribution ferme	93%	94,25%	93,25%	94,5%	93,75%	95%
Taux de consommation des sillons.km préconstruits *(TAGV uniquement)*	90,5%	92,5%	90,8%	92,8%	91%	93%
Taux de suppression des trains pour causes maîtrisables Réseau (*TAGV uniquement)*	0,26%	0,21%	0,25%	0,2%	0,24%	0,19%

- Activité fret

Indicateurs pour l'activité fret						
Indicateur	HDS 2027		HDS 2028		HDS 2029	
	Valeur plancher	Objectif	Valeur plancher	Objectif	Valeur plancher	Objectif
Satisfaction clients sillons	6,9	7,4	7	7,5	7,1	7,6
Taux d'attribution ferme	89,15%	90,4%	89,25%	90,5%	89,55%	90,8%
Taux de consommation des sillons.km préconstruits	82%	84%	82,5%	84,5%	83%	85%

- Activité voyageurs conventionnée

Indicateurs pour l'activité voyageurs conventionnée						
Indicateur	HDS 2027		HDS 2028		HDS 2029	
	Valeur plancher	Objectif	Valeur plancher	Objectif	Valeur plancher	Objectif
Satisfaction clients sillons	6,8	7,3	6,9	7,4	7	7,5
Taux d'attribution ferme *(hors opérateurs conventionnés IDF et TET)*	95,25%	96,5%	95,45%	96,7%	95,65%	96,9%
Taux de consommation des sillons.km préconstruits	92%	94%	92,2%	94,2%	92,5%	94,5%
Taux de suppression des sillons	1,48%	0,98%	1,40%	0,90%	1,30%	0,80%

5.6.7.2 Montant et répartition de la pénalité incitative

Pour chaque indicateur au sein de chaque activité, une enveloppe financière est fixée.

Montant des enveloppes financières par indicateur et par activité pour les HDS 2027/2029 (M €)			
Segment d'activité	HDS 2027	HDS 2028	HDS 2029
Pour chacun des 4 indicateurs des activités voyageurs non conventionnées (SLO)	0,83	1,10	2,20
Pour chacun des 3 indicateurs des activités fret	0,12	0,12	0,12
Pour chacun des 4 indicateurs des activités voyageurs conventionnées	1,35	1,35	1,35

Document de comparaison automatique – document informatif

En cas d'atteinte de l'objectif, aucune pénalité n'est générée. Si l'indicateur n'atteint pas le seuil plancher, la pénalité est égale à l'intégralité de l'enveloppe financière, elle est maximale.

Entre l'objectif et le seuil plancher, la pénalité est progressive par tranche de 20% de l'enveloppe financière.

5.6.7.3 Calcul et versement des pénalités

Les pénalités de chaque activité sont calculées à l'HDS révolu. Elles sont redistribuées par attributaire de capacité, à proportion des redevances de marché et des redevances de circulation dont il s'est acquitté.

Le versement des pénalités dues interviendra au deuxième trimestre de l'HDS A+1.

5.6.8 AUTRES DISPOSITIFS INCITATIFS ET D'AIDES

5.6.8.1 Aides au développement des trafics

Conformément aux dispositions prévues par l'article 33 du décret n° 2003-194 modifié, SNCF Réseau met en place un système de réduction des redevances afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires.

Pour bénéficier de cette mesure, l'entreprise ferroviaire ou tout autre demandeur de capacités intéressé, ci-après le « candidat », doit proposer un nouveau service répondant aux critères cumulatifs suivants :

1. Le nouveau service doit être un trafic commercial de voyageurs non conventionné par une autorité organisatrice.
2. Le nouveau service doit être réalisé (partiellement ou en totalité) sur une infrastructure dont SNCF Réseau est le gestionnaire.
3. Le nouveau service doit correspondre à une évolution à la hausse de la politique de desserte(s) existante(s) du candidat considéré (appréciée sans considération des politiques de desserte(s) d'autres candidats). Cette évolution à la hausse se matérialise soit :
   - par la création d'un service sur ligne classique parallèlement à un service déjà existant sur LGV exploité par le candidat, auquel cas l'aide au développement peut s'appliquer sur l'intégralité du parcours effectué sur le RFN ;
   - par la création d'un service allongeant, sur le réseau ferré national, le parcours d'un service déjà existant exploité par le candidat, et se substituant à ce service sur la partie commune du parcours. Dans cette hypothèse, l'aide au développement ne s'applique que sur la partie correspondant à l'allongement du parcours ;
   - par la création d'un nouveau service dont le parcours n'est pas déjà couvert, même partiellement, par un service préexistant exploité par le candidat. Dans cette hypothèse, l'aide au développement peut s'appliquer sur l'intégralité du parcours effectué sur le réseau ferré national ;
   - par la création d'un nouveau service dont le parcours reprend partiellement le parcours déjà couvert par un service préexistant exploité par le candidat. Dans cette hypothèse, l'aide au

Document de comparaison automatique – document informatif

développement ne s'applique que sur la partie du parcours qui n'était pas déjà couverte par ce service préexistant.

La hausse de la politique de desserte(s) est validée en comparant la commande pour la phase de construction de l'horaire de service faite sur l'année N avec celle faite l'année N-1 par le candidat considéré.

Cette comparaison porte :

- sur l'ensemble des segments de marché concernés du candidat sollicitant l'aide et concernés par l'impact de ce nouveau service ;
- sur l'ensemble des segments de marché concernés de toute entreprise détenant directement ou indirectement une partie du capital du candidat sollicitant l'aide ;
- sur l'ensemble des segments de marché concernés de toute entreprise détenue directement ou indirectement par le candidat sollicitant l'aide.

Il convient de noter que dans le cas de l'allongement d'un service existant, ou d'une induction de trafic sur ligne classique impliquant un changement de segment de marché, l'analyse sera effectuée aux bornes des deux (2) segments de marché sur le périmètre d'activité du candidat concerné.

Le nouveau service ne doit pas être réalisé sur une ligne déclarée saturée et ne doit pas emprunter une nouvelle infrastructure dont SNCF Réseau est le gestionnaire lors des trois (3) premières années de mise en service de cette dernière.

Le nouveau service doit utiliser un sillon commandé avant le ~~13~~12 avril ~~2026~~2027 (date de fin de la commande pour la phase de construction de l'horaire de service).

Seule une entreprise de plein exercice disposant d'une personnalité juridique propre peut prétendre à ce dispositif.

Le candidat souhaitant bénéficier de l'aide ne peut :

- avoir une partie de son capital détenu, directement ou indirectement, par une entreprise effectuant, ayant effectué ou contrôlant une entité ayant effectué, un service similaire lors des trois (3) précédents HDS ;
- présenter comme un nouveau service, éligible à l'aide, un service préexistant dont la réalisation lui a été confiée par une autre entité.

SNCF Réseau se réserve la possibilité de refuser l'attribution de l'aide si l'entité candidate a procédé à des manœuvres dans le seul but de bénéficier de la mesure, sans effectivement remplir l'une des conditions fixées par le décret n° 2003-194 tenant au développement de nouveaux services ferroviaires ou à l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

Le nouveau service ne doit pas entrer dans le champ d'application du dispositif de tarification négociée visé au point 5.6.8.2.

Montant et durée de l'aide

Le montant de l'aide est égal à :

- -10% de la redevance de marché sur LGV
- -20% de la redevance de marché sur ligne classique

Document de comparaison automatique – document informatif

L'aide est accordée sur une durée de deux (2) ans.

Modalités

Le candidat qui souhaite bénéficier du dispositif doit se rapprocher de son chargé de compte afin que celui-ci lui communique le formulaire d'analyse à remplir par ses soins. Le candidat adresse ensuite sa demande accompagnée d'une étude de marché, par courrier recommandé, au Directeur commercial de SNCF Réseau, avant la date limite de commande au lot pour la phase de construction de l'horaire de service le ~~13~~12 avril ~~2026~~2027.

Sous réserve de la complétude du dossier, SNCF Réseau analyse les critères d'éligibilité de la demande et répond au candidat par courrier recommandé avant la publication de l'horaire de service ~~2027~~2028.

L'émission de l'avoir est exécutée dès lors que l'une des conditions visées au critère 3 précité est réalisée sur le segment de marché visé aux bornes de l'entreprise sollicitant l'aide.

Toute réponse positive donne lieu à une publication de la décision sur le site internet de SNCF Réseau.

Le report de la réalisation du nouveau service par le candidat destinataire de l'aide à l'année suivante entraîne le report du bénéfice de l'aide sur cette même année. Dans cette hypothèse, le candidat n'a pas besoin de réitérer sa demande.

Dans le cas d'une demande tardive de la part du candidat (courrier recommandé envoyé entre avril A-1 et avril A, après la date limite de commande au lot pour la phase de construction de l'horaire de service A), SNCF Réseau analyse les critères d'éligibilité de la demande et répond au candidat par courrier recommandé dans un délai de 6 mois. En cas d'éligibilité, SNCF Réseau accorde au candidat l'attribution de l'aide au développement sur une durée d'un an seulement au lieu de deux. L'aide est appliquée sur une période d'un an courant à compter du terme de la première année de circulation effective du nouveau service. La première année de circulation effective du nouveau service est neutralisée du fait de la demande tardive et n'ouvre donc pas droit à l'application de l'aide au développement.

5.6.8.2 Tarification négociée

Depuis l'HDS 2021 et afin d'accompagner l'ouverture du marché voyageurs, SNCF Réseau met en place un processus de tarification négociée (auparavant appelé tarification différenciée) pour tout nouvel opérateur sur un segment de marché, opérant dans le cadre de l'activité voyageurs non conventionnée et portant sur la tarification de la redevance de marché. Ce processus est proposé dans le cadre de l'application de l'article L2133-2 du Code des transports.

Modalités

Douze (12) mois avant le début de l'exploitation envisagée par le client, celui-ci adresse sa demande de tarification négociée. Après signature d'un accord de confidentialité et au plus tard neuf (9) mois avant le début de l'exploitation du service concerné, le client adresse à SNCF Réseau les éléments requis tels qu'ils sont définis en annexe 5.1.3. Après analyse par ses services des perspectives de l'entreprise, SNCF Réseau proposera un niveau de tarification négociée dans les conditions prévues à l'annexe 5.1.3.

Ce processus sera conduit sous l'égide de l'ART (l'absence d'opposition dans un délai de deux (2) mois à compter de la réception des tarifs différenciés acceptés par le client valant accord de l'Autorité), conformément à l'article L.2133-2 du Code des transports.

La méthodologie d'analyse qui a abouti à l'estimation du niveau des tarifs négociés ainsi que les taux négociés sont décrits en annexe 5.1.3.

Document de comparaison automatique – document informatif

La tarification négociée n'est pas cumulable avec le dispositif d'aide au développement des trafics visé au point 5.6.8.1.

5.6.8.3 Prise en compte de l'aménagement du territoire

La loi du 27 juin 2018 sur le nouveau pacte ferroviaire impose à SNCF Réseau de tenir compte dans la tarification TAGV, des dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire (article L. 2111-25 du Code des transports).

Les éléments de prise en compte de l'aménagement du territoire sont présentés dans l'annexe 5.1.1.

5.6.8.4 Dispositif incitant à la déclaration de la composition réelle des convois

Afin d'inciter les entreprises ferroviaires à respecter l'obligation de déclaration de composition réelle des convois avant leur circulation décrite au point 6.2.2.1, lorsqu'une EF n'aura pas respecté un (1) mois M l'obligation de déclaration pour plus de 1% de ses départs (origine ou lieu de remaniement), arrondis à l'entier supérieur avec un minimum de 5, SNCF Réseau l'avertira le mois M+1 et pourra décider de retenir le mois M+2 les convois avant départ, dans l'attente de réception de la déclaration de leur composition réelle via le flux informatique ou l'interface DINAMIC. Concernant la facturation de la redevance de circulation à l'unité d'œuvre du tonnage, cette tolérance de 1 % ne s'applique pas.

5.7 SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES

5.7.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX ET OBJECTIFS

Le système d'amélioration des performances (SAP), prévu par l'article 34 du décret n° 2003-194 transposant l'article 35 de la directive 2012/34/UE, est un dispositif incitatif s'appliquant de manière bilatérale entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires (EF) dans les conditions précisées ci-après. En place depuis l'horaire de service 2014, il a pour objet d'inciter le gestionnaire d'infrastructure (GI) et les EF à améliorer la performance des circulations afin d'optimiser l'exploitation du réseau et d'améliorer la qualité de service offerte à ses utilisateurs.

En effet, quelle qu'en soit la cause, l'irrégularité a des conséquences négatives pour l'ensemble des acteurs du système ferroviaire. La mise en œuvre du SAP doit inciter chacun des acteurs EF et GI à fournir des efforts pour réduire l'irrégularité en les responsabilisant sur les conséquences des pertes de temps qu'ils provoquent.

Le SAP est l'occasion pour SNCF Réseau de donner aux EF une vision claire et lisible de la performance du GI et de leurs propres performances, ainsi que de fixer des objectifs d'amélioration de la performance, pour chacun, sur la base d'indicateurs maîtrisés.

Le SAP est susceptible de voir ses paramètres techniques et économiques évoluer sur la base des travaux et des décisions pouvant être prises par le comité du SAP (COSAP).

5.7.2 SUIVI DE LA PERFORMANCE

- Le SAP s'applique à toutes les EF (ou activités de l'EF) qui circulent sur le réseau ferré national, dès lors que celles-ci parcourent au moins 200.000 trains-kilomètres pour un segment d'activité sur une année civile complète. Dès qu'une EF atteint le seuil minimal d'assujettissement au SAP pour le

Document de comparaison automatique – document informatif

segment d'activité concerné, une phase de « marche à blanc » s'impose automatiquement à elle sur ce segment d'activité.

En phase de marche à blanc, sur le segment d'activité concerné, l'EF n'est pas objectivée (ni le GI dans le cadre de la relation bilatérale avec l'EF) sur ses niveaux de performance, ni redevable de malus financier.

- Le périmètre des circulations prises en compte dans le SAP est l'ensemble des « circulations commerciales à charge », telles que codifiées dans le SI BREHAT. Les marches d'ordre technique, ainsi que les circulations des trams-trains notamment, sont exclues du périmètre.
- Les « pertes de temps » entrant dans le calcul des indicateurs SAP sont les minutes perdues identifiées et justifiées dans le SI BREHAT, à partir de cinq (5) minutes.

  Le document d'application « Directive de documentation des événements production et des événements circulation » (RFN-IG-TR 04 C-01-n°002), disponible sur la page « Documents Techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau, précise les règles d'affectation de la responsabilité des pertes de temps au GI ou à l'EF.
- Depuis le 1er janvier 2020, les pertes de temps affectées à Gares & Connexions (filiale de SNCF Réseau) sont prises en compte dans le périmètre du GI.
- La mesure de la performance retenue est l'agrégation des pertes de temps à partir de cinq (5) minutes (nombre de minutes perdues) subies sur le parcours de l'ensemble des circulations commerciales de chaque EF, rapportées aux distances parcourues (nombre de trains-km parcourus par toutes les circulations commerciales, y compris celles qui n'ont pas de perte de temps) au cours d'une année civile.

Les indicateurs de performance SAP de l'EF et du GI vis-à-vis de chaque EF, exprimés en ratios « minutes perdues/100 km », sont calculés comme suit :

- « Ratio SAP EF » : part des minutes perdues imputables à l'EF, rapportée au nombre de trains-kilomètres parcourus par l'EF ;
- « Ratio SAP GI vis-à-vis de l'EF » : part des minutes perdues imputables au GI, rapportée au nombre de trains-kilomètres parcourus par l'EF.

La mise en œuvre du SAP repose sur la fixation d'objectifs d'amélioration annuels, exprimés en minutes perdues aux 100 km. Les objectifs « SAP EF » et « SAP GI » de l'année civile A sont calculés au cours du premier trimestre de l'année civile A sur la base des résultats de l'année civile A-1 et suivant la méthode de calcul validée par le COSAP. Ils sont actés par le COSAP lors du premier COSAP de l'année A.

Ils sont communiqués à chaque EF, pour ce qui la concerne, par courrier électronique, avec demande d'accord formel par mail. En l'absence de réponse de l'entreprise ferroviaire dans les 30 jours qui suivent, ils sont réputés acceptés de plein droit par elle. En cas de désaccord sur le résultat du calcul de l'objectif proposé par le GI, un échange bilatéral entre le GI et l'EF est engagé pour fiabiliser ensemble le résultat du calcul de l'objectif et le valider.

5.7.3 MODÈLE FINANCIER

L'écart entre la performance réalisée et l'objectif de performance est mesuré et partagé plusieurs fois par an avec chaque EF.

Pour chacune des relations bilatérales EF/GI, en cas de non atteinte de l'objectif annuel de l'EF et/ou du GI, chaque minute supplémentaire par rapport à l'objectif de l'acteur EF et/ou GI donne lieu à l'application d'un malus. Pour chaque acteur n'ayant pas atteint son objectif, le montant de malus correspondant est calculé sur la base du barème présenté ci-après, multiplié par le nombre de minutes perdues au-delà de son objectif.

Barème des malus applicables à SNCF Réseau en fonction du segment d'activité de l'EF concernée		
Segment d'activité	**Mode de calcul du malus**	**Prix unitaire (en €)**
TAGV	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	22,00
Trains régionaux de voyageurs hors IDF	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	13,00
Trains régionaux de voyageurs IDF	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	14,00
Autres trains voyageurs longue distance	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	17,00
Fret	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	10,00
Barème des malus applicables aux EF		
Gestionnaire d'infrastructure	**Mode de calcul du malus**	**Prix unitaire (en €)**
SNCF Réseau	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	2,50

Pour chaque relation bilatérale EF/GI, le montant des malus à facturer est calculé en appliquant le montant plafond sur la base du différentiel entre les montants bruts de malus dus par les deux (2) acteurs (règle du « solde net » : malus de l'un, moins malus de l'autre). C'est donc l'acteur dont la performance se dégrade le plus qui est redevable d'un malus à l'autre, jusqu'à concurrence du plafond.

La facturation des malus s'effectue annuellement au cours du début d'année A+1, sur la base des données de mesure de la performance réelle des circulations de l'année civile A.

Depuis la mise en œuvre du SAP en 2014, le COSAP a décidé d'appliquer des abattements dégressifs sur le montant du plafond des malus SAP en fonction de la trajectoire financière pluriannuelle qu'il a définie.

- 2014 : abattement de 75% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2013)

Document de comparaison automatique – document informatif

- 2015 : abattement de 75% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2014)
- 2016 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2015)
- 2017 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2016)
- 2018 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2017)
- 2019 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RM + RC de 2018)
- 2020 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2019)
- 2021 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2020)
- 2022 : abattement de 40% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2021)
- 2023 : abattement de 30% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2022)
- 2024 : abattement de 25% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2023)
- 2025 : abattement de 20% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2024)
- 2026 : abattement de 15% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2025)
- 2027 : abattement de 10% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2026)
- 2028 : abattement de 5% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2027)
- 2029 et au-delà : plus d'abattement sur le plafond cible

NOTA : Le montant de RC pris en compte intègre la compensation fret.

Cette trajectoire est susceptible d'être révisée (accélération ou ralentissement) par le COSAP en fonction de la maturité des différents acteurs.

5.7.4 GOUVERNANCE ET RÉSOLUTION DES CONFLITS

Le SAP s'appuie sur un organe de gouvernance, le COSAP, composé à parité égale de représentants du GI et des EF (9 membres pour chaque collège), d'un membre de l'ART (membre invité permanent pouvant prendre part aux discussions et non au vote) et présidé par une personne indépendante désignée par les services de l'État.

Au sein du collège des EF, la représentativité au COSAP de ces dernières est assurée par la présence de l'UTPF et de l'AFRA.

La composition du COSAP peut évoluer en fonction des propositions formulées par les membres et validées par le COSAP.

Le COSAP définit les principes, le modèle et les règles d'application du dispositif.

L'organisation et le fonctionnement du SAP sont définis de façon détaillée dans le « Référentiel du SAP » (AR 30131 / RFN-IG-TR 04 C-01-n°14), disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Sa mise à jour est validée par le COSAP (annexe 1.2).

Ce référentiel décrit en particulier les principes généraux du dispositif, sa gouvernance, les modalités de production des indicateurs SAP, le modèle économique, les principes généraux pour la fixation des objectifs d'amélioration des performances et les modalités de calcul et de facturation des malus.

Document de comparaison automatique – document informatif

Il présente également, en annexes, la charte de fonctionnement du COSAP et la charte de fonctionnement de la commission d'arbitrage du SAP (l'instance de règlement des litiges dans le cadre du SAP).

5.8 ÉVOLUTION DES BARÈMES

La tarification pluriannuelle répond à un besoin de prévisibilité des péages et de stabilité de la tarification. Aussi SNCF Réseau propose de maintenir la structure des redevances proposée dans l'horaire de service 2027 sur l'ensemble du cycle tarifaire concerné et de faire évoluer les redevances selon des indices connus.

Pour les activités non-conventionnées fret et voyageurs, ainsi que les redevances particulières, SNCF Réseau propose un mécanisme d'évolution tarifaire des prestations minimales s'appuyant sur deux composantes :

- **Une composante liée à l'inflation prévisionnelle reflétée par l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH)** publié par la Banque de France en juin 2025 pour l'HDS 2027 (laquelle s'établit à +1,8%), et en juin A-1 au titre de la prévision d'évolution de l'inflation pour l'année A pour les HDS 2028 et 2029 ;
- **Un rattrapage de l'écart d'inflation**, à la hausse comme à la baisse, entre l'inflation prévisionnelle intégrée dans les barèmes et l'inflation réellement constatée. Ainsi, les écarts d'inflation constatés sur les HDS 2025 et 2026 seront répercutés dans les barèmes de l'HDS 2028. L'écart d'inflation constaté sur l'HDS 2027 sera répercuté dans les barèmes de l'HDS 2029. Les écarts d'inflation constatés sur les HDS 2028 et 2029 seront, quant à eux, répercutés sur le cycle tarifaire suivant 2030-2032.

Pour les activités de transport conventionné de voyageurs, ainsi que pour la redevance d'accès, SNCF Réseau propose un mécanisme d'évolution tarifaire des prestations minimales s'appuyant sur deux composantes :

- **Une évolution de 3,6% par an**. Cette hausse correspond aux engagements du Contrat de Performance ;
- **Un rattrapage de l'écart d'inflation**, à la hausse comme à la baisse, entre l'inflation prévisionnelle intégrée dans les barèmes et l'inflation réellement constatée pour les HDS 2025 et 2026, conformément aux dispositions prévues dans le cycle tarifaire précédent. Cet écart sera répercuté dans les barèmes de l'HDS 2028. Aucun autre mécanisme de rattrapage de l'écart à l'inflation n'est prévu pour l'activité de transport conventionné de voyageurs.

Document de comparaison automatique – document informatif

5.8.1 EVOLUTION DES REDEVANCES ENTRE 2026 ET 2027

Les barèmes des prestations minimales évolueront de la manière suivante entre 2026 et 2027 :

Type de redevance	Activités voyageurs non conventionnées	Activités voyageurs conventionnées	Activités fret
Redevance de circulation (RC)	Indices propres au CDI, dont IPCH 2027 Banque de France juin 2025		**RC brute :** indices propres au CDI, dont IPCH 2027 Banque de France juin 2025 **RC nette :** IPCH 2027 Banque de France juin 2025
Redevance de circulation électrique (RCE)	Indices propres au CDI, dont IPCH 2027 Banque de France juin 2025		
Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction électrique (RCTE - composante A)	Selon le prix d'achat de l'électricité et le taux de pertes		
Redevance de marché (RM)	RM+RC+RCE évoluent à : IPCH 2027 Banque de France juin 2025	RM+RC+RCE évoluent à : 3,6%	Non applicable
Redevance d'accès (RA)	Non applicable	3,6%	Non applicable
Redevance particulière (RP)	IPCH 2027 Banque de France juin 2025		
Redevance de saturation (RS)	Non applicable		

Document de comparaison automatique – document informatif

5.8.2 EVOLUTION DES REDEVANCES POUR LA PERIODE 2027/2029

Les barèmes des prestations minimales évolueront de la manière suivante entre 2027 et 2028 :

Type de redevance	Activités voyageurs non conventionnées	Activités voyageurs conventionnées	Activités fret
Redevance de circulation (RC)	Indices propres au CDI, dont IPCH 2028 Banque de France juin 2027		**RC brute :** indices propres au CDI, dont IPCH 2028 Banque de France juin 2027 **RC nette :** IPCH 2028 Banque de France juin 2027 + régularisation de l'écart d'inflation 2025 + régularisation de l'écart d'inflation 2026
Redevance de circulation électrique (RCE)	Indices propres au CDI, dont IPCH 2028 Banque de France juin 2027		
Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction électrique (RCTE - composante A)	Selon le prix d'achat de l'électricité et le taux de pertes		
Redevance de marché (RM)	RM+RC+RCE évoluent à : IPCH 2028 Banque de France juin 2027 + régularisation de l'écart d'inflation 2025 + régularisation de l'écart d'inflation 2026	RM+RC+RCE évoluent à : 3,6% + régularisation de l'écart d'inflation 2025 + régularisation de l'écart d'inflation 2026	Non applicable
Redevance d'accès (RA)	Non applicable	3,6% + régularisation de l'écart d'inflation 2025 + régularisation de l'écart d'inflation 2026	Non applicable
Redevance particulière (RP)	IPCH 2028 Banque de France juin 2027 + régularisation de l'écart d'inflation 2025 + régularisation de l'écart d'inflation 2026		
Redevance de saturation (RS)	Non applicable		

Les barèmes des prestations minimales évolueront de la manière suivante entre 2028 et 2029 :

Type de redevance	Activités voyageurs non conventionnées	Activités voyageurs conventionnées	Activités fret
Redevance de circulation (RC)	Indices propres au CDI, dont IPCH 2029 Banque de France juin 2028		**RC brute :** indices propres au CDI, dont IPCH 2029 Banque de France juin 2028 **RC nette :** IPCH 2029 Banque de France juin 2028 + régularisation de l'écart d'inflation 2027
Redevance de circulation électrique (RCE)	Indices propres au CDI, dont IPCH 2029 Banque de France juin 2028		
Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction électrique (RCTE - composante A)	Selon le prix d'achat de l'électricité et le taux de pertes		
Redevance de marché (RM)	RM+RC+RCE évoluent à : IPCH 2029 Banque de France juin 2028 + régularisation de l'écart d'inflation 2027	RM+RC+RCE évoluent à : 3,6%	Non applicable
Redevance d'accès (RA)	Non applicable	3,6%	Non applicable
Redevance particulière (RP)	IPCH 2029 Banque de France juin 2028 + régularisation de l'écart d'inflation 2027		
Redevance de saturation (RS)	Non applicable		

5.9 MODALITÉS DE FACTURATION

Les factures sont adressées par SNCF Réseau dans les conditions définies dans le contrat conclu avec le client.

Toutes les factures de redevances comportent l'indication des montants hors taxes. Les redevances sont soumises à la TVA au taux normal, conformément à la réglementation en vigueur.

La date d'échéance pour les factures des redevances est de quarante (40) jours à compter de la date d'émission de la facture.

Le tableau suivant résume les différents échéanciers de facturation par type de redevance.

Document de comparaison automatique – document informatif

	Types de redevance pour les prestations réalisées **au cours d'un (1) mois M**	Novembre **de l'année** A-1	M-2	M-1	M (mois de prestation)	M+1	A+1
Prestations minimales	Redevance de circulation (RC Voyageurs)					Facture	
	Redevance de circulation (RC Fret)	Facture **d'acompte** annuelle				Facture	
	Redevance de circulation électrique (RCE)					Facture	
	Redevance pour le transport et **la distribution de l'énergie de** traction (RCTE - Composante A)					Facture	Facture de régularisa-tion*
	Redevance de marché (RM) activités voyageurs non conventionnées	Facture **d'acompte** annuelle	Facture **d'acompte** mensuelle			Facture de régularisati on	
	Redevance de marché (RM) activités voyageurs conventionnées	Facture **d'acompte** annuelle	Facture de régularisa-tion				
	Redevance d'accès (RA)			Facture			
	Redevance de saturation (RS)					Facture	
	Redevances particulières (RP)		Facture **d'acompte** mensuelle			Facture de régularisa-tion	
Prestations complémentaires et connexes	**Redevance pour l'ouverture** supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts	Facture trimestrielle					
	Redevance pour prestations de services SI						Facture
	Redevances pour la fourniture du courant de traction électrique (RFE)					Facture	Facture de régularisa-tion*
	Redevances pour l'accès et l'utilisation du canal radio de veille						Facture
	Redevance pour l'étude et attestation de compatibilité des fréquences radioélectriques						Facture
	Redevances pour les autres études	Facture au fil de l'eau					
	Autres prestations sur devis	Facture au fil de l'eau					
Divers	RCTE - Composante B					Facture	Facture de régularisa-tion*

* *Des régularisations sont également possibles en A+2 et A+3*

Document de comparaison automatique – document informatif

5.9.1 FACTURATION DES PRESTATIONS MINIMALES

5.9.1.1 Redevance de circulation (RC)

- Dispositif applicable aux entreprises ferroviaires ou autres candidats de voyageurs

La facturation de la redevance de circulation (RC) est acquittée par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat le cas échéant.

Pour un (1) mois de prestation M, la RC facturée porte sur les circulations fiabilisées dont la date de départ est courant le mois M. Ces circulations englobent :

- les circulations captées par le système de suivi des circulations de SNCF Réseau ;
- les circulations réputées avoir été effectuées.

Ces dernières vérifient à la fois les deux (2) critères ci-dessous :

- elles n'ont pas été annulées par l'EF ;
- elles n'ont pas fait l'objet d'un déclaratif de non-circulation par l'EF à travers l'interface unifiée GESICO-DSDM, dans les 24h suivant leur date de départ théorique.

La facture de RC est émise à partir du vingt (20) du mois (M+1) pour les circulations du mois M. Pour certaines circulations, la facturation de leur RC interviendra les mois suivants, dans un délai maximal de douze (12) mois (cas de fiabilisation tardive par exemple).

Unités d'œuvre de facturation de la RC

Les deux (2) unités d'œuvre utiles à la facturation de la RC sont la tonne brute complète et le train-kilomètre. L'information de la tonne brute complète correspond à celle que l'entreprise ferroviaire déclare dans sa déclaration de la composition réelle du convoi. Les entreprises ferroviaires doivent déclarer la masse à vide pour leurs circulations non commerciales et la masse totale à charge de leurs circulations commerciales. À cet égard, la table des matériels roulants voyageurs avec les masses totales attendues est reprise en annexe 5.7.

Cas d'absence de tonnage

En cas d'absence de déclaration de tonnage par l'entreprise ferroviaire pour une circulation ou du rejet de la déclaration de la composition réelle du convoi, le barème de RC correspondant à son parcours multiplié par le tonnage maximum de référence des activités Voyageurs sera appliqué.

Les règles de gestion de la donnée tonnage utilisée pour facturer ainsi que les valeurs du tonnage de référence ~~sont~~seront explicitées dans le document technique « Règles de gestion de la donnée tonnage pour la facturation HDS ~~2027~~2028 » disponible sur le site de SNCF Réseau~~.~~ dès septembre 2027.

SNCF Réseau se réserve le droit de contrôler la donnée tonnage saisie dans la déclaration de composition réelle des convois et d'opérer la régularisation de la tarification afférente.

- Dispositif applicable aux entreprises ou autres candidats de fret

La redevance de circulation (RC) est acquittée par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat le cas échéant, selon les modalités suivantes, en deux (2) temps :

1) Une facture d'acompte annuelle en novembre ~~2026~~2027

Un acompte annuel est facturé à l'attributaire du sillon sur la base des sillons-jours attribués par SNCF Réseau en réponse aux demandes au service pour tous les services de transport de fret :

- pour les trains HLP, l'acompte annuel correspond à 15% de la RC nette du tarif de la première classe de tonnage [1 – 350 T [;
- pour les autres trains, l'acompte annuel correspond à 15% de la RC nette du tarif de la quatrième classe de tonnage [1 050 – 1 550 T [. Cette classe est prépondérante parmi les circulations.

Les tarifs de RC retenus pour le calcul de l'acompte annuel sont ceux des barèmes sur lignes UIC 2-6, qui concentrent 98% des circulations.

Précisément, la base de calcul pour cet acompte est la réponse en sillons-jours attribués à la date de publication de l'horaire de service hormis les sillons-jours pour lesquels le client attributaire aura formulé une demande de modification (*) ou de suppression en cours de traitement, entre le ~~8~~07 septembre ~~2026~~2027 et le 31 octobre ~~2026~~2027 dans le cadre des échanges prévus à l'issue de la publication de l'horaire de service. Ceci doit permettre une meilleure prise en compte du plan de transport du client.

(*) *La modification s'entend ici comme impactant ou pouvant impacter le tracé du sillon-jour concerné (par exemple, suite à une modification du convoi, du parcours ou des horaires).*

Le montant de cet acompte est facturé sur la base du barème applicable et est ventilé par mois de prestation. L'acompte annuel est remboursé mensuellement, en même temps que la facturation de la RC pour le mois de prestation (M).

2) Une facture à partir du 20 (M+1)

Le montant de RC est acquitté par l'attributaire du sillon.

Pour un mois de prestation M, la RC facturée porte sur les circulations fiabilisées dont la date de départ est courant le mois M. Ces circulations englobent :

- les circulations captées par le système de suivi des circulations de SNCF Réseau ;
- les circulations réputées avoir été effectuées.

Ces dernières vérifient à la fois les deux (2) critères ci-dessous :

- elles n'ont pas été annulées par l'EF ;
- elles n'ont pas fait l'objet d'un déclaratif de non-circulation par l'EF à travers l'interface unifiée GESICO-DSDM, dans les 24h suivant leur date de départ théorique.

Pour certaines circulations, la facturation de leur RC interviendra les mois suivants, dans un délai maximal de douze (12) mois (cas de fiabilisation tardive par exemple).

Unités d'œuvre de facturation de la RC

Les deux (2) unités d'œuvre utiles à la facturation de la RC sont la tonne brute complète et le train-kilomètre. L'information de la TBC correspond à celle que l'entreprise ferroviaire déclare dans sa déclaration de la composition réelle du convoi. Les entreprises ferroviaires fret devront déclarer la masse totale réelle du train (locomotive + matériel remorqué + chargement). Cette information de TBC permettra d'affecter chaque train à l'une des six (6) classes de tonnage définies dans le barème de la RC.

Cas d'absence de tonnage

En cas d'absence de déclaration de tonnage par l'entreprise ferroviaire pour une circulation ou du rejet de la déclaration de la composition réelle du convoi, le tarif de RC au barème de la classe de tonnage maximale des activités Fret sera appliqué.

Les règles de gestion de la donnée tonnage utilisée pour facturer ~~sont~~seront explicitées dans le document technique « Règles de gestion de la donnée tonnage pour la facturation HDS ~~2027~~2028 » disponible sur le site de SNCF Réseau~~.~~ dès septembre 2027.

SNCF Réseau se réserve le droit de contrôler la donnée tonnage saisie dans la déclaration de composition réelle des convois et d'opérer la régularisation de la tarification afférente.

Renonciation à la réservation ou non circulation de sillons-jours attribués / Pénalité

En cas de renonciation avant J et H, dans les conditions ci-dessous, J étant la date programmée pour l'utilisation du sillon-jour et H l'heure de départ, SNCF Réseau régularise le montant de la RC perçu au titre de l'acompte annuel :

- En cas de renonciation avant J-1 17h, si le sillon-jour est inclus dans le périmètre incitatif réciproque (IR), le dispositif décrit en annexe 5.8 s'applique.
- En cas de renonciation à partir de J-1 17h, la pénalité de renonciation tardive est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 1 € le skm pour les activités fret. Les redevances assises sur la réservation comme sur la circulation ne sont pas dues.

En cas de non-circulation la pénalité de non-circulation est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 1,08 € le tkm pour les activités fret. Cette pénalité est cumulable avec les redevances assises sur la réservation. Les redevances assises sur la circulation, comme la redevance de circulation, ne sont pas dues.

Le candidat est exonéré de la pénalité de renonciation tardive et de la pénalité de non-circulation dans les cas de force majeure, tels que définis à l'article 21 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure et du contrat d'attribution de sillons.

5.9.1.2 Redevance de circulation électrique (RCE)

Pour un mois de prestation M, les circulations relatives aux sillons attribués avec type de motrice électrique et dont la date de départ est courant du mois M sont prises en compte dans le calcul du montant de cette redevance.

La facturation de cette redevance est réalisée en même temps que celle de la RC en (M+1). Elle est acquittée par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat le cas échéant.

5.9.1.3 Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE)

La facturation de la RCTE (composantes A et B) est réalisée en (M+1).

Pour un mois de prestation M, les consommations en kWh, qu'elles soient télé-relevées par DECOFER ou simulées par ORES des circulations relatives aux sillons attribués avec type de motrice électrique et dont la date de départ est courant le mois M sont prises en compte dans le calcul du montant de la RCTE.

Les charges d'acheminement de l'énergie électrique relevant de la composante B (coût de transport et de distribution et frais associés - prestation diverse) sont distinguées des charges relevant de la

Document de comparaison automatique – document informatif

composante A (couverture des pertes des systèmes électriques - prestation minimale) sur la facture de la RCTE. Ces deux (2) redevances sont acquittées par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat le cas échéant.

5.9.1.4 Redevance de marché (RM) applicable aux EF ou autres candidats voyageurs

- Dispositif applicable aux entreprises ferroviaires ou autres candidats de voyageurs non conventionnés

La redevance de marché est acquittée par le client attributaire de la capacité, en trois (3) temps :

1) Une facture d'acompte annuelle en novembre ~~2026~~2027

Un acompte annuel de 15% du montant de la RM est facturé sur la base des sillons-jours attribués par SNCF Réseau en réponse aux demandes au service pour tous les services de transport voyageurs.

Précisément, la base de calcul pour cet acompte est la réponse en sillons-jours attribués à la date de publication de l'horaire de service hormis les sillons-jours pour lesquels le client attributaire aura formulé une demande de modification (*) ou de suppression en cours de traitement, entre le ~~08~~07 septembre ~~2026~~2027 et le 31 octobre ~~2026~~2027 dans le cadre des échanges prévus à l'issue de la publication de l'horaire de service. Ceci doit permettre une meilleure prise en compte du plan de transport du client.

(*) *La modification s'entend ici comme impactant ou pouvant impacter le tracé du sillon-jour concerné (par exemple, suite à une modification du convoi, du parcours ou des horaires).*

Le montant de cet acompte est facturé sur la base du barème applicable et est ventilé par mois de prestation. Pour l'activité TAGV, la valorisation de l'acompte annuel est basée sur les caractéristiques de l'engin de référence du sillon en version US.

2) Une facture d'acompte mensuelle est émise à M-2 pour les prestations du mois M (pour les sillons-jours dont la date de départ est courant le mois M)

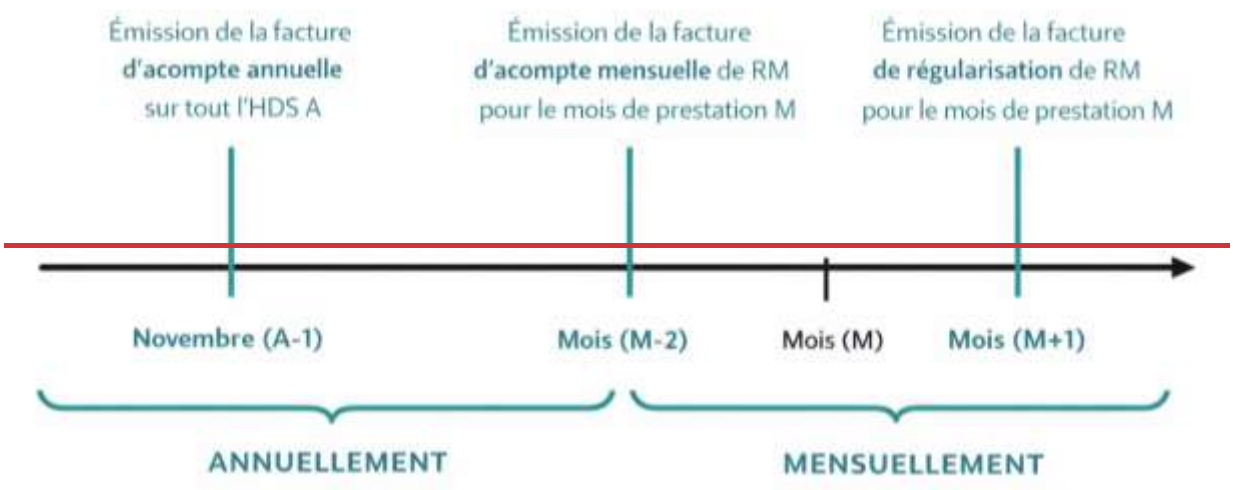
Cette facture est calculée sur la base des sillons-jours attribués et de leur taux d'utilisation estimé au vu de l'activité passée. En outre, la part mensuelle de l'acompte annuel sur le mois M est déduite de la facture d'acompte mensuelle. Pour l'activité TAGV, la valorisation de l'acompte mensuel est basée sur les caractéristiques de l'engin de référence du sillon en version US.

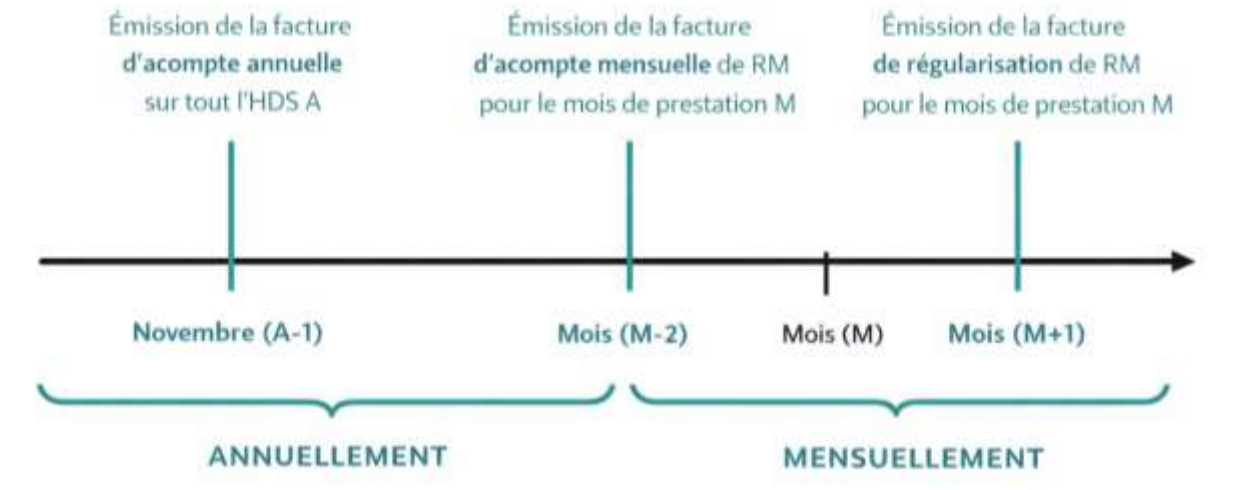
3) Une facture de régularisation à partir du 10 du mois (M+1) est établie sur la base des sillons-jours arrêtée le même jour

Le montant de l'acompte mensuel déjà facturé à M-2 est déduit de la facture de régularisation. Pour l'activité TAGV, le montant de régularisation de la redevance de marché tient compte du coefficient C2 basé sur les caractéristiques de l'engin de référence du sillon.

Comme indiqué en annexe 5.2, le calcul du nombre de rames (unité simple (US) ou unité multiple (UM)) est déduit du tonnage déclaré (dans le délai de déclaration précisé dans le document technique « Règles de gestion de la donnée tonnage »)).

Document de comparaison automatique – document informatif





Renonciation à la réservation ou non circulation de sillons-jours attribués / Pénalité

En cas de renonciation avant J et H, dans les conditions ci-dessous, J étant la date programmée pour l'utilisation du sillon-jour et H l'heure de départ, SNCF Réseau régularise le montant de la RM perçu au titre de l'acompte annuel et de la facture d'acompte mensuel :

- En cas de renonciation, avant J-1 17h, si le sillon-jour est inclus dans le périmètre incitatif réciproque (IR), le dispositif décrit en annexe 5.8 s'applique.
- En cas de renonciation à partir de J-1 17h, la pénalité de renonciation tardive est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 3,3 € le skm pour les activités voyageurs. Les redevances assises sur la réservation comme sur la circulation ne sont pas dues.

En cas de non-circulation, la pénalité de non-circulation est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 3,6 € le tkm pour les activités voyageurs. Cette pénalité est cumulable avec les redevances assises sur la réservation, comme la redevance de marché. Les redevances assises sur la circulation, comme la redevance de circulation, ne sont pas dues.

Le candidat est exonéré de la pénalité de renonciation tardive et de la pénalité de non-circulation dans les cas de force majeure, tels que définis 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).

- Dispositif applicable aux entreprises ferroviaires ou autres candidats de voyageurs conventionnés

La redevance de marché est acquittée par le client attributaire de la capacité, en deux (2) temps :

1) Une facture d'acompte annuelle en novembre ~~2026~~2027

Un acompte annuel de 15% du montant forfaitaire pour l'HDS ~~2027~~2028 par AOM de la RM est facturé à chaque client conformément à la méthodologie décrite au point 5.3.4.2.

2) Une facture de régularisation en (M-2) est émise pour les prestations du mois M

Cette facture est calculée comme le douzième du montant forfaitaire pour l'HDS ~~2027~~2028 par AOM. Elle est facturée à chaque client conformément à la méthodologie décrite au point 5.3.4.2. En outre, un douzième de l'acompte annuel est déduit de la facture de régularisation.

En outre, SNCF Réseau se réserve le droit de procéder à une actualisation du montant de la redevance de marché en cas de transfert de ligne entre AOM et/ou en cas de transfert de ligne prévue à l'article L2111-1-1 du Code des transports.

Renonciation à la réservation ou non circulation de sillons-jours attribués / Pénalité

En cas de renonciation avant J et H, dans les conditions ci-dessous, J étant la date programmée pour l'utilisation du sillon-jour et H l'heure de départ, des pénalités peuvent s'appliquer :

- En cas de renonciation, avant J-1 17h, si le sillon-jour est inclus dans le périmètre incitatif réciproque (IR), le dispositif décrit en annexe 5.8 s'applique.
- En cas de renonciation à partir de J-1 17h, la pénalité de renonciation tardive est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 3,3 € le skm pour les activités voyageurs. Les redevances assises sur la circulation ne sont pas dues..

En cas de non-circulation, la pénalité de non-circulation est appliquée à l'attributaire du sillon-jour, de 3,6 € le tkm pour les activités voyageurs. Cette pénalité est cumulable avec les redevances assises sur la réservation. Les redevances assises sur la circulation, comme la redevance de circulation, ne sont pas dues.

Le candidat est exonéré de la pénalité de renonciation tardive et de la pénalité de non-circulation dans les cas de force majeure, tels que définis à l'article 21 des conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure et du contrat d'attribution de sillons.

5.9.1.5 Redevance d'accès (RA)

Le montant de la redevance d'accès est acquitté mensuellement par douzième, à terme à échoir, par Ile de France Mobilités pour l'activité voyageurs conventionnée par l'AOM Ile de France Mobilités, par l'État pour l'activité voyageurs conventionnée par l'AOM État et au titre des régions pour les activités voyageurs conventionnées par des AOM, hors AOM Ile de France Mobilités et État. Les factures doivent être acquittées au plus tard le 15 de chaque mois, de décembre ~~2026~~2027 à novembre ~~2027~~2028.

5.9.1.6 Redevances particulières (RP)

Les redevances particulières, listées au point 5.3.6, sont facturées aux clients attributaires de la capacité.

La facturation de ces redevances se fait en 2 étapes :

- Une première facture d'acompte mensuelle (M-2) ;
- Une seconde de régularisation (M+1).

5.9.1.7 Redevances de saturation (RS)

La redevance de saturation est acquittée par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat. La redevance est facturée sur la base du sillon théorique, selon l'heure théorique de passage aux PR considérés, à une fréquence mensuelle.

En cas d'attribution du sillon sur une section de ligne déclarée prévisible puis en saturation constatée, l'ensemble des redevances lié au sillon (hors redevances liées à la circulation) est exigible immédiatement. En cas d'annulation ou de modification substantielle par le client postérieure à l'attribution, le montant de ces redevances reste dû à 100%.

5.9.2 FACTURATION DES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES

Les redevances pour les prestations complémentaires sur voies principales décrites au point 5.4 sont acquittées suivant les modalités ci-dessous.

5.9.2.1 Redevance pour les prestations complémentaires de service SI

Les accès aux services SI sont facturés annuellement à terme échu (avril A+1) au candidat. Les tarifs étant fixés pour un HDS, le calcul du prix d'un accès créé ou supprimé en cours d'HDS se fait au prorata temporis. Pour tout accès ouvert ou supprimé le mois M, le mois entier est dû.

Les formations aux services SI sont facturées au fil de l'eau, sur la base des prestations réalisées dans les conditions définies au catalogue des formations SI.

5.9.2.2 Redevance pour l'ouverture supplémentaires des lignes, gares et postes non ouverts en permanence

La facturation de cette redevance se fait trimestriellement, sur la base des devis fournis par SNCF Réseau et acceptés par le client.

5.9.2.3 Redevance pour la fourniture de courant de traction électrique (RFE)

Cette redevance ne concerne que les clients « entreprises ferroviaires » qui font le choix de s'approvisionner en électricité de traction chez SNCF Réseau.

Pour un mois de prestation M, le montant de cette redevance prend en compte :

- Pour la partie du parc télérelevé par DECOFER ou par un autre système de télé-relevage communiquant avec DECOFER, la consommation en kWh relative au mois M ;

- Et par défaut pour la partie du parc non télérelevé, la consommation estimée en kWh des circulations réelles de l'ensemble du parc électrique concerné, établies à partir du journal de circulation fourni par ORES, dont la date de départ est courant le mois M.

Par ~~Dans le cas où une entreprise ferroviaire résilie de façon anticipée son engagement d'approvisionnement en courant de traction auprès de SNCF Réseau, une pénalité est facturée conformément au point 5.4.3, le mois suivant la fin du préavis.~~

ailleurs, comme indiqué au point 5.~~1.6.3, toute entreprise ferroviaire qui circule sans fournisseur d'énergie sera redevable de~~4.3, certaines entreprises ferroviaires peuvent faire l'objet d'une facturation adaptée, en cas de non-respect des volumes prévues à la souscription à la RFE ~~au double du tarif applicable, et ce jusqu'à ce qu'elle contractualise~~ou en cas de défaut de contractualisation avec un fournisseur~~, sans possibilité de régulariser a posteriori les consommations antérieures à la signature du contrat~~ d'énergie.

5.9.2.4 Redevance pour prestation optionnelle de coordination de gestion des situations de crise

La facturation de cette redevance se fait au fil de l'eau sur la base des prestations réalisées.

5.9.3 FACTURATION DES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES

5.9.3.1 Redevance pour la réalisation d'études de faisabilité internationale

La facturation de cette redevance se fait au fil de l'eau sur la base des études réalisées.

5.9.3.2 Redevance pour la réalisation d'études préalables à la demande d'ATE pour les TEPE

La facturation de cette redevance se fait au fil de l'eau sur la base des études réalisées.

5.9.3.3 Redevance pour les services de communications ferroviaires de liaison radio GSM (GSM-R et GSM-GFU ARES) avec les trains

Les modalités de facturation des redevances pour les différents services GSM-R et GSM-GFU sont précisées dans le contrat spécifique conclu entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

5.9.3.4 Redevance pour les services de communications ferroviaires dites « de veille »

Ces redevances sont facturées annuellement courant janvier A+1 à l'entreprise ferroviaire, sur la base du nombre de liaisons de veille radio locale ouvertes durant l'horaire de service A.

5.9.3.5 Redevance pour l'étude et la délivrance de l'attestation de compatibilité des fréquences de radiocommunication

L'étude de compatibilité et l'attestation de compatibilité des fréquences sont facturées annuellement courant janvier A+1 à l'entreprise ferroviaire, sur la base du nombre d'études et d'attestations réalisées durant l'horaire de service A.

5.9.4 FACTURATION DES PRESTATIONS DIVERSES

5.9.4.1 Remboursement des coûts de transport et de distribution de l'énergie de traction et des frais associés (RCTE - Composante B)

Les modalités de facturation de la RCTE (composante B) sont décrites au point 5.9.1.3.

5.9.4.2 Redevance pour autres prestations

Le mode de facturation des autres prestations de SNCF Réseau est prévu par le contrat conclu avec le client.

5.9.5 CONDITIONS DE RÉGLEMENT ET DE CONTESTATION DES FACTURES

Les conditions de règlement et de contestation des factures figurent dans les conditions générales applicables aux contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et aux contrats d'attribution de sillons sur le réseau ferré national (annexe 3.1).

Document de comparaison automatique – document informatif

CHAPITRE 6. EXPLOITATION FERROVIAIRE

Liste des principaux systèmes d'information « circulation » ouverts aux entreprises ferroviaires

ARTIC	Avis de restriction temporaire d'information aux conducteurs pour les incidents de circulation
CŒUR INCIDENT FERROVIAIRE	Regroupe les outils suivants : - DURANDAL 2 : Outil de gestion des incidents de circulation et de crise - SPID : Service de partage de l'information en direct - @ BOR : Cartographie des capacités de circulation sur le RFN en période de mouvement social. - ISITRAC : Outil de suivi des trains en temps réel - DBC : Cartographie et état des lieux des Détecteurs de Boîtes Chaudes. - SYNTHESE : ▪ CIRCULATION : permet de consulter en temps réel le parcours réel d'une circulation, ses retards et leurs motifs. ▪ INCIDENT : permet de consulter en temps réel les informations d'un incident ainsi que l'ensemble des circulations qu'il a impactées.
DECLIC	Dépôt des contestations et complétude des incidents de la circulation (demande de redressement des minutes perdues affectées)
DINAMIC	Dispositif d'interface entre acteurs matérialisant des informations de circulation
DOCEXPLORE	Consultation de la documentation d'exploitation
VisionSillons ~~(anciennement E-HOUAT)~~	Interface de consultation du plan de transport
ORE	Observatoire de la régularité
SEE-TRAINS	Graphiques espace-temps (théoriques et réels)
EIDA EQUILIBRE (*)	Outil permettant de gérer les demandes de modification d'équilibre exprimées par les entreprises ferroviaires.

(*) EIDA Equilibre communique avec un outil de gestion des Graphiques d'Occupation des Voies (GOV) afin que le Chef Circulation puisse valider ou refuser directement ces demandes.

Il est aujourd'hui déployé dans les gares suivantes : Amiens, Bordeaux-St-Jean, Chambéry, Creil, Dijon-ville, Europe-Flandres, Grenoble, Marseille-St-Charles, Metz, Montpellier Saint-Roch, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nîmes, Paris Lyon-Paris Bercy, Paris Montparnasse, Paris St-Lazare, Paris-Austerlitz, Paris-Est, Persan-Beaumont, Paris-Nord / Paris-Nord Banlieue, Pontoise, Rennes, Strasbourg, Toulouse.

Document de comparaison automatique – document informatif

Il n'est pas prévu de déployer la version actuelle de cet outil dans d'autres gares. Des travaux sont actuellement menés pour intégrer directement EIDA Equilibre en tant que fonctionnalité au sein d'un outil de gestion des GOV. La fin de ces développements est prévue pour début 2027.

Une étude des conditions de mise à disposition de la version actuelle d'EIDA Equilibre reste possible pour toute nouvelle demande dans les gares où l'outil est déjà déployé

6.1 OBLIGATIONS DU GI ET DES AUTRES EXPLOITANTS FERROVIAIRES

Ce chapitre décrit les principes relatifs à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ainsi que les principales règles et procédures y concourant.

L'application de l'ensemble de ces règles est opposable à SNCF Réseau (ci-après désigné dans ce chapitre « SGC » signifiant service chargé de la gestion des circulations) et aux exploitants ferroviaires (comprenant notamment les entreprises ferroviaires, le gestionnaire des gares « Gares & Connexions » et autres GI).

Ce chapitre tient notamment compte des règles en vigueur et de l'expérience de l'exploitation du réseau ferré national, il est donc amené à évoluer chaque année.

La gestion opérationnelle des circulations comporte deux (2) phases successives au cours desquelles sont mises en œuvre des dispositions spécifiques :

1. Une phase opérationnelle (de J-1 17 heures jusqu'à J, 23h59) comprenant les dispositions liées à la circulation effective du train sur le réseau ferré national (point 6.3) ;
2. Une phase post-opérationnelle (à partir de J+1) intégrant les dispositions liées à l'analyse des résultats opérationnels et au retour d'expérience (point 6.8).

6.1.1 RELATIONS ENTRE SNCF RÉSEAU ET LES EXPLOITANTS FERROVIAIRES

La relation entre SNCF Réseau et les EF se fait à travers la gestion opérationnelle des circulations. Celle-ci a pour but d'assurer la circulation des trains, des mouvements de manœuvre guidée et non guidée, conformément au graphique de circulation validé par SNCF Réseau et aux conditions générales au contrat d'utilisation de l'infrastructure du RFN reprises en annexe 3.1.

En toute circonstance, et particulièrement en cas de dysfonctionnements pouvant provenir de causes liées à l'infrastructure (réductions de capacité, incidents de fonctionnement, etc.), aux entreprises ferroviaires (retards, suppressions, etc.) ou à des causes externes au réseau (intempéries, actions de tiers, etc.), le SGC applique les principes suivants dans ses relations avec les EF.

Les processus de décision ne peuvent être mis en œuvre que par du personnel du SGC, connu des EF, et construisant ses choix en appliquant des règles objectives et publiques.

Les informations relatives à la circulation théorique (telle que prévue au graphique de circulation), prévisionnelle (prenant en compte la situation connue au moment de l'établissement de la prévision) et réelle des trains sont accessibles à tous les utilisateurs du réseau, de même que celles collectées dans le cadre du service d'information des EF sur la circulation de leurs trains.

6.1.2 OBLIGATIONS DU SGC

Le SGC gère les circulations en application des réglementations en vigueur, en mettant en œuvre un système de production spécifique dénommé système de production de la circulation.

Ce système permet d'exploiter l'ensemble des infrastructures de manière conforme au graphique de circulation et de manière non discriminatoire vis à vis des EF et des autres exploitants.

6.1.2.1 Informations à la disposition du SGC

Le SGC dispose de la liste actuelle des EF en possession d'un certificat de sécurité valide pour accéder au système ferroviaire national, et notamment les lignes, les services de transport et les matériels roulants exploités par ces EF. Il en est de même pour les entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité unique délivré par l'autorité nationale de sécurité d'un État limitrophe (ou par l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur un domaine d'exploitation incluant cet état membre), dont le domaine d'exploitation porte sur le réseau de cet état membre avec extension de validité jusqu'à une gare frontière située sur le territoire national.

Le SGC a également connaissance des dispositions particulières ayant un impact sur la gestion opérationnelle des circulations qui pourraient figurer dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

6.1.2.2 Mise à disposition de l'EF de l'ensemble des informations nécessaires à la circulation sur la ligne concernée

Le graphique de circulation, comportant « sillons » et « capacités travaux », est réputé être connu des EF via SEE TRAINS. L'application VisionSillons ~~(anciennement e-HOUAT)~~ précise les informations « composition » et « horaires » associées à chaque sillon.

Conformément aux modalités d'exploitation du réseau ferré national et en complément, notamment de la documentation d'exploitation et d'utilisation du réseau publiée sur DocExplore (point 3.4.7) et sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau, le SGC fournit en temps utile aux EF :

- Par courriel : la liste, les coordonnées, les conditions d'appel et les missions des correspondants du SGC pouvant être joints par l'EF, au cours des phases « avant circulation » (guichet capacité) et opérationnelle (ces listes sont distribuées a minima deux (2) fois par an ou en cas d'actualisation) ;
- Via le SI ARTIC (abonnement obligatoire pour les EF circulant sur le RFN) : les restrictions (notamment limitations de vitesse) liées aux modifications de l'infrastructure (voie, traction électrique…), qu'elles soient permanentes ou temporaires.

6.1.3 OBLIGATIONS DES EF

6.1.3.1 Désignation du correspondant opérationnel

Chaque EF est tenue de désigner un interlocuteur unique à SNCF Réseau. S'il y a lieu, elle peut désigner un interlocuteur différent pour chaque niveau du système de production de la circulation.

Les EF doivent tenir à jour la liste de leurs correspondants opérationnels et aviser le SGC de toute évolution par le biais de l'adresse électronique suivante correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr.

6.1.3.2 Documentation à fournir

Préalablement à l'utilisation d'un matériel roulant de voyageurs, chaque EF notifie aux centres de secours de la sécurité civile des départements traversés les documents techniques d'intervention (DTI) à utiliser pour ce matériel.

De même, simultanément à la mise en circulation de nouveaux matériels sur le RFN, ou de leur modification, les EF fournissent au département cœur opérations réseau (~~DGCE/ Département Opérations Performance Système~~DGOP / DOS) la documentation (ainsi que ses mises à jour) relative au relevage de ce matériel en cas de déraillement ou équivalent.

À ce titre, les EF doivent transmettre ces informations à l'adresse électronique suivante : relevage.dcf@sncf.fr.

6.1.4 INFORMATIONS RELATIVES AU SUIVI DES TRAINS

Dans le cadre de sa mission de gestion opérationnelle des circulations, le SGC assure le suivi des trains et fournit aux EF les informations utiles sur les conditions de circulation de leurs trains (accidents, incidents, limitations inopinées de vitesse…).

Afin de permettre aux acteurs opérationnels de prendre les mesures adaptées, par anticipation, de façon à réduire les conséquences sur le plan de transport, et à mieux informer les clients, un service de partage de l'information en direct (outil SPID) est déployé.

Les EF peuvent également contacter le personnel désigné du SGC dans la liste et suivant les conditions visées au point 6.1.2 ci-avant pour obtenir toute information complémentaire, ou pour fournir une information nécessaire au SGC.

Le contenu et les modalités de transmission des différentes informations sont repris dans le document d'utilisation du réseau RFN-IG-TR 04 C-01-n°001 (ci-après désigné « Règles de la GOC »).

De plus, SNCF Réseau met à disposition des EF l'information provenant des dispositifs de détection d'anomalies (détecteurs de boites chaudes, stations de détections de défauts des roues par exemple).

6.1.5 TRAÇABILITÉ DES INFORMATIONS ET DES DÉCISIONS

6.1.5.1 Principes

Les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents du SGC chargés de la gestion opérationnelle des circulations sont permanents, notamment entre le personnel opérationnel de l'EF d'une part, et les agents des postes d'aiguillage ou de régulation/coordination d'autre part.

Il en est de même pour les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents chargés de l'exploitation des installations de traction électrique au sein des centraux sous-stations (CSS).

Ces échanges ne font normalement pas l'objet de traçabilité, mais cette dernière peut néanmoins être requise lors des échanges entre les acteurs opérationnels de l'EF désignés par elle comme ses représentants et ceux de SNCF Réseau, lorsqu'ils résultent d'obligations d'information ou valent notification de la documentation d'exploitation ou d'utilisation du réseau (point 6.1.3.2). Il peut s'agir par exemple des cas de proposition de détournement, d'annonce de trains transportant des matières radioactives, d'annonces de trains longs…

Document de comparaison automatique – document informatif

6.1.5.2 Enregistrement des communications avec le SGC et les centraux sous-stations

Dans le cadre de la gestion opérationnelle de la circulation, les acteurs opérationnels de SNCF Réseau, (CNOC, COGC, agents des postes d'aiguillage…) et les centraux sous-stations procèdent à l'enregistrement de toutes les communications en lien avec l'exploitation effectuées à partir des téléphones de service, de la radio sol-train ou de la radio locale d'entreprise. Ces enregistrements constituent un traitement de données à caractère personnel portant sur les conversations des salariés des EF, ce traitement ayant pour finalité de concourir au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire.

La base légale de ce traitement est l'intérêt légitime de SNCF Réseau, conformément au RGPD, consistant :

- au maintien et à l'amélioration de la performance de l'exploitation et du niveau de sécurité des processus ;
- à la nécessité pour SNCF Réseau d'assurer sa mission de dirigeant d'enquête.

En sa qualité de responsable de ce traitement, SNCF Réseau définit les modalités de traitement des enregistrements, en garantissant le respect de la Protection des Données Personnelles et des libertés individuelles (RGPD).

Le traitement des données en lien avec l'enregistrement des communications a pour finalités :

- la conduite d'enquêtes relatives à des faits sécurité ferroviaire (fait lié à l'activité ferroviaire ayant ou pouvant avoir un impact sur la sécurité du système ferroviaire) et SST (Sécurité et Santé au Travail) réalisée par SNCF Réseau ou toute autorité légitime (Officier de Police Judiciaire, l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire, Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre, Inspection du travail…);
- le Retour d'Expérience (REX) à la suite d'incident /accidents par l'EF concernée ou le prestataire de SNCF Réseau concerné ;
- La veille et le contrôle de la qualité de l'application des procédures, ainsi que le management et l'animation sécurité et régularité par SNCF Réseau ;
- Le REX à la suite d'incident et de la formation (formation des opérateurs circulation et des opérateurs maintenance et travaux sur les procédures et gestes métiers) par SNCF Réseau.

La durée de conservation des données est fixée à 2 mois à partir de l'enregistrement pour les données stockées sur l'enregistreur.

Il s'agit d'un archivage glissant où les données arrivées à échéance sont automatiquement écrasées par les suivantes.

La durée de conservation, à partir de l'export des données, peut être prolongée :

- De deux (2) mois pour réaliser des retours d'Expérience (REX) sécurité à la suite d'incident par SNCF Réseau ou des formations pour les agents de SNCF Réseau ;
- D'un (1) an pour les finalités d'enquêtes sur des faits sécurité ferroviaire et de Sécurité et Santé au Travail (SST). Mais en cas d'accident grave (avec pertes humaines par exemple) les données seront stockées pendant toute la durée du contentieux sans excéder dix (10) ans à compter de l'extraction.

L'écoute des enregistrements est strictement limitée aux personnes autorisées de SNCF Réseau mais aussi, dans le cadre d'opérations de REX sécurité, aux représentants autorisés des EF impliquées ou des prestataires de SNCF Réseau, ou encore à toute autorité légitime ayant pouvoir de solliciter l'accès à ces enregistrements ou leur réquisition (les autorités de police et judiciaires, BEAT-TT, EPSF, inspection du travail, inspection du travail).

Considérant l'objet pour lequel SNCF Réseau accepte que les EF puissent accéder à ces enregistrements, SNCF Réseau rend compte, en toute transparence, à la demande de l'EPSF, des autorisations d'accès aux enregistrements accordées aux EF.

Les conditions d'accès pour les EF sont précisées dans le texte « Règles de le GOC ».

Conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 et au règlement 2016/679 du Parlement Européen et du Conseil du 27 avril 2016, les personnes concernées par les enregistrements disposent, dans les conditions et limites prévues, du droit de demander l'accès à leurs données personnelles, la rectification ou l'effacement de celles-ci, la limitation du traitement les concernant, ainsi que du droit de s'opposer au traitement de leurs données (en cas de motif légitime), du droit de définir des directives sur le sort de leurs données après la mort et du droit à la portabilité.

Les personnes concernées pourront exercer leurs droits en s'adressant à dpo@reseau.sncf.fr.

Par ailleurs, si les personnes concernées considèrent que le traitement les concernant constituent une violation de la règlementation, elles disposent du droit d'introduire une réclamation auprès de la CNIL ou de toute autre autorité de contrôle équivalente compétente.

Il appartient à chaque entreprise ferroviaire, en sa qualité de responsable du personnel concerné, de prendre toutes mesures utiles pour informer ses salariés de l'existence, des modalités et des finalités du traitement de données à caractère personnel relatif à l'enregistrement et, le cas échéant, à l'écoute des communications échangées avec les agents de SNCF Réseau, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 (RGPD). À cet effet, les entreprises ferroviaires peuvent utilement renvoyer leurs salariés vers le présent article du DRR, qui précise les conditions dans lesquelles ce traitement est mis en œuvre par SNCF Réseau, de manière à compléter leur propre dispositif d'information en application du RGPD.

6.2 PRINCIPES D'EXPLOITATION

Les principales missions de gestion opérationnelle des circulations de SNCF Réseau sont les suivantes :

- Le tracé d'itinéraires, hormis la manœuvre d'installations de sécurité considérées comme simples ;
- Le suivi et l'ordonnancement des circulations, réalisées pour l'essentiel dans les centres opérationnels de gestion des circulations (COGC, CNOC) ;
- La veille opérationnelle de sécurité, la prise de mesures conservatoires en cas d'incidents ou de risque potentiel pour la sécurité, ainsi que l'information des autorités externes ;
- La coordination de la gestion des situations de crise (document technique « Coordination de la gestion des situations de crise »).

Les règles détaillées sont décrites dans le document d'utilisation du réseau « Règles de la GOC » dont la prise de connaissance est indispensable en complément de ce chapitre 6. Il est cité de nombreuses fois dans le présent document.

6.2.1 LANGUE

La langue utilisée dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations est la langue française, sauf sur certaines sections frontières où l'usage d'une autre langue peut être prévu. Les consignes locales d'exploitation de ces sections précisent la langue dans laquelle ces communications sont effectuées.

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné.

Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit notamment être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI « Exploitation ».

6.2.2 OPÉRATIONS PRÉALABLES À LA CIRCULATION DES TRAINS

6.2.2.1 Déclaration de composition réelle du convoi par l'EF

Les EF doivent obligatoirement mettre à disposition des opérateurs de la circulation les informations sur la composition réelle des trains qu'elles font circuler chaque jour dans les sillons attribués.

La liste des données à déclarer (tonnage réel, transports particuliers de type transport exceptionnels ou transport de marchandises dangereuses…) est issue des spécifications techniques d'interopérabilité européennes (STI-TAF et STI-TAP).

La déclaration de composition réelle du train doit être effectuée avant le départ de la circulation (et à chaque remaniement), suffisamment à temps pour permettre le départ dans de bonnes conditions.

Elle doit être réalisée via un flux informatique normé STI ou via l'interface du SI DINAMIC (qui est alimenté par les données HOUAT et dispose ainsi de l'ensemble des sillons devant circuler un jour donné), par les EF fret et voyageurs. Les déclarations non conformes tant sur le format que sur le contenu seront considérées comme n'ayant pas été effectuées.

Les EF utilisant le flux devront utiliser a minima les versions françaises des messages TCO 2.1.6 pour les activités fret et PTC 2.1.6 pour les activités voyageurs. Le contenu de ces messages est présenté dans un fichier téléchargeable sur la page « Documents cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Tout changement de version de message sera notifié par SNCF Réseau avec un préavis minimum de six (6) mois.

Les circulations à marche indéterminée ainsi que certaines circulations de SNCF Réseau destinées à l'acheminement et à l'approche chantier ne sont pas soumises à déclaration de composition réelle.

Lorsque les caractéristiques du train sont modifiées en cours de route alors que ce n'était pas prévu, l'EF doit en informer les opérateurs de la circulation préalablement au départ du train du lieu de remaniement et modifier en temps utile la composition réelle initialement déclarée.

Les procédures « Sécurité » par ailleurs décrites dans les documents d'exploitation restent intégralement applicables.

Lorsque SNCF Réseau constate ou est informé que les caractéristiques ou la composition d'un train sont non conformes aux informations transmises par l'EF préalablement au départ du train de son lieu d'origine ou de son lieu de remaniement, l'EF sera considérée comme n'ayant pas rempli son obligation de déclaration pour ce train.

Document de comparaison automatique – document informatif

Afin d'inciter les EF au respect de l'obligation de déclaration de composition réelle des trains, un dispositif de possible retenue de train avant départ est défini au point 5.6.7.4.

6.2.2.2 Demande d'acceptation de non-conformité

Dès lors que l'EF détecte avant départ une possible dégradation de la performance du sillon ou une modification liée à un arrêt, elle doit demander l'acceptation de la circulation de son train au SGC, au moyen du processus de demande d'acceptation de non-conformité (DANC).

L'EF doit réaliser la demande via le SI DINAMIC ou le flux DANC avant le départ du point origine et y préciser le type de non-conformité ainsi que les conséquences estimées par l'EF en termes de circulation du train.

La demande doit être transmise dans un délai suffisant pour l'étude et la mise en œuvre des mesures utiles par le SGC.

Le SGC peut refuser la DANC, en particulier si les conséquences en termes de circulation ne sont pas acceptables.

Ce processus est décrit dans le texte « Règles de la GOC ».

6.2.2.3 Modifications liées au régime et horaires du sillon

Par principe, le train circule conformément aux particularités associées au sillon alloué.

En cas de divergence entre le régime, l'itinéraire ou les horaires du sillon et la circulation effective d'un train dans ce sillon, il appartient à l'EF de demander à SNCF Réseau la modification du régime du sillon, suivant l'un des cas ci-après :

- La régularisation (totale ou partielle) : cas d'un train inscrit dans un sillon facultatif et circulant effectivement sur tout ou partie du parcours du sillon facultatif ;
- La dérégularisation (totale ou partielle) : cas d'un train régulier ne circulant pas sur tout ou partie du parcours du sillon régulier, le sillon sur le parcours non utilisé restant réservé et devenant facultatif le jour considéré ;
- La suppression (totale ou partielle) : cas d'un sillon, régulier ou facultatif, supprimé sur tout ou partie du parcours pour un jour considéré. La capacité correspondante n'est alors plus maintenue à la disposition de l'EF ;
- La substitution : cas du sillon à substituer pour le tracé d'un nouveau sillon demandé, à condition que les caractéristiques du train du sillon demandé soient identiques à celles du sillon à substituer. Le demandeur précise dans ce cas les caractéristiques obligatoires et en particulier l'origine et le terminus du sillon à créer.

6.2.2.4 Opérations non prévues au sillon (mouvement de manœuvre guidé, mouvement non tracé de manœuvre non guidé, croisement de rames, train plus long que prévu…)

La préparation du train au point origine du sillon ainsi que les opérations effectuées lors des arrêts en cours de route et à l'arrivée au point terminus du sillon peuvent nécessiter l'exécution par l'EF de services de manœuvre (y compris la manœuvre des installations de sécurité) par ses propres moyens.

Document de comparaison automatique – document informatif

Dans le cas où ces précisions n'auraient pu figurer dans la demande de sillon, l'EF communique au niveau local du SGC ses besoins d'utilisation du RFN en termes de mouvements de manœuvre guidé et non guidé et de stationnement de matériel roulant.

Toute modification du plan de transport impactant le graphique d'occupation des voies (GOV) (train plus long que prévu, augmentation du temps de stationnement en gare origine/terminus…) doit être concertée avec le SGC local qui peut la refuser. Le processus « Trains Longs » est détaillé dans le texte « Règles de la GOC ».

Dans tous les cas, les informations doivent être transmises dans un délai suffisant pour la mise en œuvre des mesures utiles par le SGC.

Dans certaines gares, des normes de service ont été établies et figurent dans les consignes locales d'exploitation. Le dépassement de ces normes peut être accordé par SNCF Réseau aux EF qui en font la demande motivée.

Par ailleurs, pour certains sites, il existe un recueil d'exploitation décrivant les installations du complexe ferroviaire et en précise les conditions d'exploitation pour obtenir une utilisation optimale du site garantissant un fonctionnement performant et robuste pour l'ensemble de ses utilisateurs.

Outre une description fonctionnelle des installations utiles à la production des trains, il détaille les règles d'exploitation du complexe.

Ces règles, établies en concertation avec les Entreprises Ferroviaires utilisant le site, s'imposent à tous les utilisateurs.

6.3 RÈGLES DE LA GESTION OPÉRATIONNELLE DES CIRCULATIONS

6.3.1 PRINCIPES

La gestion opérationnelle des circulations est organisée par le SGC à différents niveaux de responsabilité :

- Un niveau local : postes de commande contrôle des installations d'aiguillage et de signalisation, secteurs circulations (SC) (*) ;
- Un niveau territorial : le centre opérationnel de gestion des circulations (COGC) (*) ;
- Un niveau national : le centre national des opérations circulation (CNOC).

(*) *: les niveaux « local » et « territorial » peuvent être regroupés physiquement en commande centralisée du réseau (CCR) et équivalent. Certaines fonctions ont alors une autre dénomination précisée dans le texte.*

Document de comparaison automatique – document informatif

Le tableau ci-dessous fixe pour chacun des niveaux de responsabilité les missions lui incombant. Celles-ci étant ensuite décrites plus finement :

Structure et acteur		Local (poste d'aiguillage)		Territorial (COGC, CCR ou équivalent)		National (CNOC)	
Mission (1)		Agent circulation (AC)	Chef circulation (CCL)	Coordonnateur du COGC (CRC)	Régulateur	Coordonnateur national (CNC)	Coordinateur d'axe
1	Commande des installations	X					
2	Suivi actif de la circulation et reporting	●	●	●	d	●	d
3	Coordination locale		O				
4	Régulation		O		●		●
5	Coordination d'axe						O

(1) Acteur en charge des décisions du SGC
X : Mission exercée par un responsable unique **d** : Mission déléguée
● : Mission systématique assurée à différents niveaux de responsabilité **O** : Mission assurée en tant que de besoin

6.3.1.1 Commande des installations

L'agent circulation (AC) organise la circulation sur son secteur-circulation (SC) et anticipe son déroulement de manière à pouvoir prendre les mesures imposées par les circonstances ou provoquer leur mise en œuvre selon qu'elles sont de son niveau de compétence ou non. Dans certains postes, l'agent-circulation est renforcé d'un ou plusieurs aiguilleurs. Dans les grands ensembles ferroviaires, l'agent-circulation peut être placé sous l'autorité d'un chef circulation (CCL).

Dans les cas précisés par les consignes locales d'exploitation, la manœuvre de certaines installations « simples » (par exemple : appareils de voie à pied d'œuvre ou autorisations donnant accès à des voies de service ou à des embranchements) est effectuée par des agents dûment habilités de l'EF sous sa responsabilité et à ses frais.

L'agent-circulation ou le chef circulation possèdent des moyens de liaison qui leur permettent de joindre les convois de l'EF ou d'être joints par eux (soit de manière permanente par la radio sol-train sur les lignes où ce dispositif est installé, soit de manière ponctuelle par les différents téléphones implantés le long des voies).

6.3.1.2 Suivi actif de la circulation et reporting

Ces missions fondamentales conditionnent la qualité du service fourni par la gestion opérationnelle des circulations et la fourniture des services obligatoires aux EF, notamment l'information sur la circulation de leurs trains. Permanentes et systématiques, elles sont confiées à tous les niveaux de production et adaptées aux besoins de l'exploitation du réseau dans le respect des normes de service applicables sur le réseau.

Le suivi actif consiste à confronter en permanence le sillon théorique et sa circulation réelle pour détecter les écarts, d'en analyser leurs impacts et de trouver des solutions.

Les acteurs réalisant cette mission :

- L'agent-circulation (ou le chef de ligne sur les lignes où cette fonction existe, ou le chef circulation).

Grâce aux indications des moyens mis à sa disposition permettant de connaître la circulation réelle, il confronte les résultats obtenus à la situation théorique pour déterminer les écarts, expliciter leur origine (selon sa connaissance) et réagir selon ses prérogatives en la matière (différentes selon qu'il est situé ou non sur ligne régulée, et soumis ou non à coordination locale).

  - Sur ligne régulée, le régulateur assure la mission de suivi actif de la circulation de manière autonome, par délégation du Coordonnateur du COGC, et alerte au besoin ce dernier.
  - Sur LGV, par délégation du Coordonnateur National, le CODAX réalise le suivi actif de la circulation.

Les acteurs assurant un suivi global permanent :

- Le coordonnateur du COGC

Il exerce un suivi permanent, exploitant les indications fournies par ses outils et les avis reçus pour exercer une surveillance précise sur une zone d'action de son territoire opérationnel (COGC, CCR...). Il est notamment à l'origine du déclenchement de processus opérationnels tels que rétention, détournement, mise en œuvre des règles de restriction de capacité, engagement de moyens de secours ou de relevage éventuellement mis à disposition par les EF, demande d'intervention extérieure, avis, etc… Il est l'un des interlocuteurs du conducteur en cas de retard en ligne.

- Le coordonnateur national

Au sein du CNOC, il exerce un suivi permanent global sur l'ensemble du réseau ferré national et réagit aux avis reçus (généralement d'un coordonnateur du COGC) pour exercer une surveillance plus précise sur une zone critique nécessitant une intervention à son niveau. Il est à l'origine du déclenchement de processus conséquents tels que le pilotage direct d'un incident à impact supra territorial, la coordination des mesures à prendre par les COGC, les avis, ...

6.3.1.3 Coordination locale

Dans certains ensembles ferroviaires à forte densité de trafic, la gestion opérationnelle des circulations ne peut être effectuée de manière efficace par le régulateur. Ces ensembles constituent des centres-circulation (ou secteur de coordination (SCo) en CCR ou équivalent) dans lesquels la coordination de la circulation est exercée par un chef circulation (CCL). L'exercice de cette mission implique un suivi actif de la circulation sur l'ensemble ferroviaire concerné.

6.3.1.4 Régulation

Sur les lignes les plus chargées du réseau où les enjeux ne peuvent se satisfaire des résultats de la seule mission de suivi actif exercé par le coordonnateur du COGC, il est adjoint à celui-ci un ou plusieurs régulateurs.

Ceux-ci prennent en charge sur leurs zones le suivi et l'ordonnancement des circulations pour les lignes dites « régulées », ce qui leur permet d'exercer une mission permanente de détection de conflits

Document de comparaison automatique – document informatif

potentiels de circulation et de prendre les décisions d'actions correctives qu'ils font exécuter par les agents circulation (AC) ou chefs circulation (CCL).

En complément de cette action préventive, le régulateur est chargé de prendre les mesures palliatives lors d'événements contrariant la circulation. Il assure également les missions de sécurité que la réglementation met à sa charge.

6.3.1.5 Missions au sein du CNOC

Sur les Lignes à Grandes Vitesse et les axes du réseau où le trafic de longue distance est important et constitue un enjeu fort, il peut être nécessaire d'adjoindre au coordonnateur national du CNOC un coordinateur d'axe (CODAX).

Sur les lignes à grandes vitesse, le coordinateur d'axe assure les missions (hors sécurité) d'ordonnancement des circulations et de pilotage des incidents à destination des représentants du SGC local et territorial.

Sur les axes de trafic longue distance définis, le coordinateur d'axe et les superviseurs longs parcours (TLP) sont chargés d'assurer un suivi spécifique et systématique des trains de long parcours. Ils coordonnent les actions élémentaires des différents régulateurs concernés par ces trains potentiellement soumis à un nombre plus élevé d'aléas.

Le Superviseur Trains Long Parcours (TLP) est chargé d'assurer le suivi permanent de Trains Long Parcours. Un TLP est un train dont le sillon traverse, en principe, au moins quatre (4) COGC.

Le Superviseur TLP, en relation directe avec l'ensemble des CRC et les opérateurs des différentes EF désignées, effectue un suivi des TLP selon une liste prédéfinie et validée en début de service annuel (portefeuille trains). Le Superviseur TLP coordonne l'ensemble des COGC des parcours et sollicite le Coordonnateur National si besoin de déroger aux règles de priorité des circulations, en application des dispositions de l'article 304.1.5.3 relatif aux circulations des trains Longs Parcours du texte « Règles de la GOC ».

L'ensemble de ces circulations TLP est communiqué à tous les COGC par la diffusion quotidienne d'une liste de trains longs parcours dans l'outil ISITRAC.

6.3.2 GESTION OPÉRATIONNELLE EN SITUATION NORMALE

En situation nominale, le graphique de circulation est mis en œuvre par les agents-circulation qui établissent les itinéraires prévus et accordent les travaux en temps utile.

La robustesse de l'exploitation ferroviaire nécessite de minimiser et de maîtriser les écarts entre le service conçu et le service produit. Le respect de la marche tracée est un facteur essentiel. La rigueur de mise en œuvre opérationnelle est primordiale. « Faire l'heure » est un objectif commun à toutes les parties prenantes (GI et EF) (Voir texte AR01424 (OG 01 B) « Robustesse des services ferroviaires – Application aux graphiques de circulation », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR »)

La réalisation fluide de la circulation théorique peut être contrariée par un certain nombre d'événements affectant les infrastructures, la production propre des EF et par des événements extérieurs au réseau. La fluidité de la circulation appelle alors des interventions basées sur l'application des règles d'exploitation décrites dans les articles suivants et plus précisément dans le document « Règles de la GOC ».

Document de comparaison automatique – document informatif

6.3.2.1 Mise en œuvre par le SGC de l'acheminement des circulations

Le SGC met en place les organisations décrites au point 6.3.1 ci-dessus et y affecte les moyens lui permettant de réaliser la circulation sur la base des capacités allouées à l'EF par SNCF Réseau, et des aléas normaux de l'exploitation.

Cette préparation concerne notamment l'ouverture des lignes (comprenant le fonctionnement des installations de traction électrique sur les lignes et pour les circulations concernées) et l'équipement des postes d'aiguillage avec des moyens compatibles avec la circulation prévue par le graphique de circulation.

Le SGC met en œuvre une organisation particulière pour les aléas importants de circulation.

A. La déclaration train prêt / train non prêt

Tout train prêt à accéder au RFN pour la première fois via un sillon, après les arrêts en cours de route si modification de la composition, doit, outre la déclaration de composition réelle décrite au point 6.2.2.1 ci-dessus, faire l'objet d'une « déclaration de train prêt » au SGC, auprès du secteur circulation autorisant l'accès au RFN. La déclaration de train prêt a pour but de signaler au SGC qu'il peut prendre en charge (ou reprendre en charge après un arrêt) la circulation du train.

Sur certains sites, désignés dans les consignes locales d'exploitation, la déclaration de train prêt n'est pas nécessaire et la prise en charge est réalisée pour un départ à l'heure théorique du train. Ainsi, en cas de train non prêt, le SGC doit être informé suffisamment en amont de l'heure de départ théorique puis lorsque le train sera prêt, l'EF devra en informer le SGC.

Courant 2027, dans les sites pour lesquels la consigne locale d'exploitation le prévoit et selon les modalités correspondantes, l'EF doit utiliser le message « Train Ready Message », via un flux SI dans l'Interface Commune, pour les déclarations de train prêt et les déclarations de train non prêt, selon le règlement UE n° 2026/253 du 6 février 2026 (*Telematics Applications TSI*).

B. Départ à l'heure (H00)

Le management de la ponctualité au départ et de la régularité des trains concoure à la robustesse de l'exploitation et à la performance du système ferroviaire. Pour être à l'heure, chaque seconde compte : elle se mesure à 0 minute. Cette robustesse se travaille à chaque étape du parcours, à toutes les échelles de temps et est conditionnée par la performance de l'ensemble des acteurs impliqués : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les EF. Dans ce cadre, neuf (9) standards ont été définis et chaque EF s'engage à les respecter afin de garantir le départ à l'heure de ses trains dans les complexes voyageurs.

Ces standards (ci-après désignés « standards H00 Système Gare + Ligne ») sont décrits dans le document « Livret des 9 standards Gare Ligne H00 Système », qui précise les attendus et les différents niveaux de maturité. Ce document est publié sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau.

- Les standards de conception
  - Recueil d'exploitation
  - Robus'test
  - Horairisation des mouvements locaux
  - GOV H00
- Les standards H00 opérationnels
  - Mesure

Document de comparaison automatique – document informatif

- Rituels inter métiers
- Chronogramme
- Main courante
- Supervision du complexe

Le contenu des standards, leur déploiement et les objectifs associés sont pilotés par SNCF Réseau et leur mise en œuvre implique tous les acteurs du système sur site et sur les territoires.

Pour améliorer la performance d'exploitation, via notamment le déploiement de ces standards, SNCF Réseau propose également des prestations optionnelles, décrites dans le catalogue d'Offres de services.

C. Acceptation de la circulation d'un train en avance

La circulation d'un train en avance est soumise aux prescriptions de sécurité prévues par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation.

La circulation d'un train en avance fait l'objet d'un accord explicite du SGC qui en étudie l'impact sur la circulation en cours de COGC en COGC, y compris en termes de gestion de la capacité des voies en gare (voies de service, voies utilisées pour les besoins du SGC, etc.).

L'avantage résultant de la circulation en avance ne doit pas être source de perturbations par ailleurs. De plus, elle ne garantit pas la conservation de cette avance jusqu'à destination.

D. Acceptation d'un train remis en retard du fait de l'EF, au départ de la gare origine du sillon

- Lorsque le retard est inférieur à cinq (5) minutes au départ de la gare origine du sillon, l'acheminement est en principe garanti.
- Lorsque le retard est supérieur à cinq (5) minutes sans excéder trois (3) heures, le SGC s'efforce de minimiser les conséquences du retard et d'insérer le train retardé dans la circulation. Cette recherche gagne en efficacité si l'EF a pu préaviser le SGC du retard et estimer son ampleur.

  Cette concertation préalable, pour autant que l'estimation de l'ampleur du retard soit fiable, permet au SGC d'organiser au mieux l'inscription du train retardé dans le graphique et de déterminer un horaire probable d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire.

  L'estimation du SGC (appréciée de COGC par COGC) se fonde sur l'état de la circulation et des événements connus au moment où il la formule : il ne s'agit donc ni d'un recalcul de sillon, ni d'une garantie, mais d'une projection de la circulation prévisionnelle du train s'inscrivant dans la circulation générale.

  En l'absence de concertation préalable, le SGC peut, à la demande de l'EF, déterminer un horaire probable d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire dans les conditions ci-dessus.

  Le train est inséré le moment venu dans la circulation, compte tenu de l'application des règles de priorité (article point 6.3.2.2), en saisissant toute opportunité non pénalisante pour l'ensemble de la circulation afin de permettre au train de diminuer son retard.
- Dans le cas d'une détresse, le SGC doit s'efforcer de faire circuler au plus tôt le train ayant porté le secours.

- Lorsque le retard est supérieur à trois (3) heures (du fait de l'EF), le droit au sillon est perdu et le SGC le supprime. Le demandeur de capacité désirant faire circuler le train doit alors présenter une demande d'un nouveau sillon. Cette règle n'est pas applicable aux trains en provenance du réseau ferré d'un autre pays et remis en retard au point de contact avec le réseau ferré national. Dans certains cas appropriés (particularité de transport, longs parcours, adaptabilité à un contexte pandémique, environnemental ou social, transport de matières radioactives…), le SGC peut, après demande d'une EF, surseoir à l'application de la règle de suppression d'office en cas de retard supérieur à trois (3) heures.

  Dans le cas d'un train en provenance d'un GI étranger et remis avec un retard maximum de dix-huit (18) heures, le sillon n'est pas supprimé d'office et le SGC ne revendique pas une nouvelle demande de sillon. Toutefois, le SGC s'assurera que le numéro de sillon ne génère pas un doublon.

E. Respect des conditions de remorque

Un train doit respecter les conditions de remorque garantissant une remise en marche en tout point de la section de ligne donnée sauf exceptions concertées avec le SGC et reprises dans les renseignements techniques (RT). Le SGC pourra imposer des contraintes supplémentaires en cas d'aléas (point 6.8.5).

Les conditions d'acceptation sont définies, sur une section de ligne donnée, par le respect :

- d'une charge maximale pour un train assuré avec du matériel ordinaire ;
- d'une motorisation minimale pour un train assuré avec du matériel spécialisé.

L'EF est informée qu'en cas de risque grave ou imminent lié au non-respect des règles de sécurité, le SGC peut décider d'immobiliser un train à titre conservatoire et doit alors en informer sans délai l'EPSF.

Lorsque la dégradation de la performance d'un train par rapport au sillon réservé intervient en cours de circulation, le conducteur doit aviser le SGC. Celui-ci en étudie l'impact prévisible et les conséquences sur le graphique de circulation. Le SGC peut autoriser la poursuite de la circulation du train (avec retard, voire en proposant détournement) ou décider de le garer. Toute opération réalisée en cours de route, ayant une incidence sur la vitesse des circulations (essai de frein dynamique par exemple), doit être portée à la connaissance du SGC.

F. Itinéraires équivalents

Le SGC fait circuler les trains par l'itinéraire prévu dans le tracé horaire du sillon attribué.

Toutefois, à l'intérieur des nœuds ferroviaires et sur les lignes pour lesquelles la documentation d'exploitation prévoit des itinéraires équivalents, le SGC peut faire circuler les trains (voir document d'utilisation du réseau RFN-IG-TR04 C-01-n°001 « Règles de la Gestion Opérationnelle des Circulations ») sur un quelconque des itinéraires ainsi désignés au document d'exploitation (article 20 de l'arrêté du 09 décembre 2021) appelé « renseignement technique », dans le respect de la réglementation sécurité en vigueur.

En conséquence, les EF doivent être en capacité (connaissance de ligne, compatibilité du matériel roulant, masse de tracé…) d'emprunter l'ensemble de ces itinéraires. Pour ce faire, elles doivent se conformer aux prescriptions des renseignements techniques de chaque ligne considérée où sont précisées les limites maximales sur les aspects suivants :

- Freinage des trains ;
- Conditions particulières de traction ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- Masse maximale des trains ;
- Longueur maximale particulière des trains.

Cela implique notamment que dans le cadre de deux (2) itinéraires équivalents ayant une masse de tracé maximale différente, l'EF doit se conformer au seuil le plus bas afin d'être en mesure d'emprunter l'un ou l'autre des deux (2) itinéraires.

6.3.2.2 Règles d'exploitation lorsque les conditions théoriques de circulation ne peuvent pas être assurées

Tout événement avéré ou potentiel perturbant la compatibilité entre trains, ou entre trains et travaux, fait l'objet d'une détection et d'un diagnostic des conflits de la part des acteurs en charge de la veille active de la circulation.

- Priorité de circulation entre trains

Lors d'un conflit de circulation, des trains empruntant des sillons compatibles lors de la construction du graphique, circulent de telle manière qu'ils se gênent ou vont inévitablement se gêner.

Le SGC décide, le cas échéant, d'un nouvel ordonnancement de ces trains, c'est-à-dire la modification de l'ordre dans lequel ils vont circuler.

Les principes d'application de règles de priorité sont les suivants :

- L'ordonnancement ne s'applique que si celui-ci est physiquement possible (infrastructure permettant le dépassement des trains).
- Un train est considéré à l'heure si son retard est inférieur à cinq (5) minutes.
- Un train à l'heure ne peut être désheuré pour un train en retard, notamment un train de marchandises empruntant un corridor de fret.

Cette règle n'est cependant pas absolue et le SGC peut y déroger dans l'intérêt global du trafic pour garantir la performance du système, lorsque l'application des règles précédentes devient impossible, du fait d'une dégradation significative du débit et de la fluidité du trafic qu'elles entrainent.

Le traitement non discriminatoire des EF par le SGC se traduit par les règles de priorité dans les cas suivants :

- Conflits entre trains d'EF différentes :
  - Si les trains en conflit sont tous en retard, ils sont classés par ordre décroissant de vitesse (c'est la vitesse moyenne résultant du service assuré par les trains sur la section de ligne concernée qui est prise en compte).
  - En cas de nouvelle équivalence, la priorité est accordée au train transportant des voyageurs par rapport à celui n'en transportant pas.
  - Puis, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train international.
  - Enfin, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train dont l'horaire théorique est antérieur à celui du second (respect de l'ordre théorique).
  - Conflits entre trains d'une même EF (dont la production est répartie entre plusieurs entités opérant chacune de manière plus ou moins autonome sur un service de transport) :

    L'ordonnancement est réalisé selon les principes communiqués au préalable (pour un horaire de service) par l'EF concernée, dans la mesure où ils n'entraînent pas de réduction de la capacité

Document de comparaison automatique – document informatif

du réseau et qu'ils sont validés par le SGC. A défaut de communication de tels principes, le SGC applique les règles définies ci-dessus.

L'ensemble de ces règles prévaut également sur les règles particulières propres aux EF. L'ultime choix opérationnel revient au SGC.

La règle ne s'applique pas si le train gêné circule en avance. Elle ne s'applique pas non plus si la gêne du train prioritaire se traduirait par un retard ne dépassant pas un seuil de cinq (5) minutes.

La règle n'est pas absolue au sens où le SGC peut y déroger dans l'intérêt justifié de la fluidité ou la recherche d'un débit maximal.

Le document « Règles de la GOC » donne des précisions sur l'application de cet article.

Par ailleurs, certains trains de fret peuvent faire l'objet d'une priorisation. Il s'agit de trains de fret ayant une importance d'intérêt général pour la nation :

- Pour l'industrie (risque d'arrêt de la production).
- Pour les personnes (besoins alimentaires de première nécessité, produits frais…).
- Pour la santé (risque d'épidémie lié à l'usage de l'eau…).
- Pour des contraintes de sûreté (matières dangereuses)

La circulation de ces trains se fait en cohérence avec les ouvertures des postes d'aiguillage et, en accord avec les entreprises ferroviaires concernées, en ayant recours à de possibles regroupements des trains, en batterie ou sur des périodes limitées.

- Priorité de circulation entre trains et travaux

Hors cas de force majeure, les capacités travaux sont normalement allouées suivant l'horaire prévu.

Elles peuvent cependant être allouées avec un retard maximum de quinze (15) minutes en cas de retard du train ouvrant. Le délai ainsi reporté peut être compensé, si nécessaire, par une possibilité de rétention maximum de quinze (15) minutes du train fermant l'intervalle. Cette compensation doit être demandée par le responsable des planches travaux (RPTx) auprès du SGC qui en étudie la faisabilité et l'accorde le cas échéant. Ce dispositif s'applique également pour les travaux dits « nuits rouges », qui désignent des travaux à très grands enjeux pour le réseau, insécables et présentant peu de marge.

Par ailleurs, le mainteneur, qu'il soit SNCF Réseau ou autre GI, définit tous les jours la liste des travaux dits « sévérisés ». Il s'agit des travaux prioritaires et/ou sensibles (de par leur nature, les enjeux sur la disponibilité du réseau…), pour lesquels une attention particulière doit être portée. Ces travaux peuvent faire l'objet de scenarios de replis auxquels les EF sont associées.

Enfin, hors blanc travaux, relève de dérangement ou situation exceptionnelle, la circulation de trains de travaux sur LGV n'est pas autorisée entre les circulations de trains commerciaux.

6.3.3 SITUATIONS PERTURBÉES ET CRISES

Tout incident ou perturbation sur le RFN ne se transforme pas nécessairement en crise ferroviaire. Il convient donc de distinguer les situations perturbées et les situations de crise.

La gestion des situations perturbées et des crises fait l'objet d'un pilotage et d'une coordination spécifiques portant sur des organisations, des modes de fonctionnement et des processus qui permettent de répondre à quatre (4) enjeux :

- Le retour à une production ferroviaire nominale dans les meilleurs délais.
- La mise en place d'un dispositif efficace de prise en charge et d'information de la clientèle.

Document de comparaison automatique – document informatif

- L'alerte et l'information en continu des représentants institutionnels partenaires et de l'opinion.
- L'efficacité du travail avec les services publics dans les situations d'urgence.

6.3.3.1 Situations perturbées

Une situation perturbée est un incident avec répercussion sur le plan de transport dont les conséquences restent mineures et dont la gestion relève des organismes opérationnels permanents.

Le pilotage des situations perturbées relève de SNCF Réseau et ne génère pas d'ouverture des salles de crise.

Lorsqu'un incident survient sur le RFN, un pilote d'incident est désigné au sein du service en charge de la gestion opérationnelle des circulations. Il décide à la fois de la stratégie de gestion de la perturbation de la circulation et de celle du retour à la situation nominale. Il informe les exploitants ferroviaires et les niveaux supérieurs du service en charge de la gestion opérationnelle des circulations.

Le SGC doit mesurer rapidement l'impact de toute perturbation du trafic sur le réseau ferré national, et son évolution probable. Il doit établir les prévisions de retour à la situation nominale ou à un stade intermédiaire stabilisé qu'il communique aux EF.

Pour faciliter le retour à la situation nominale et optimiser la circulation, des scénarios sont établis par les EF.

Ne sont pas considérés comme des incidents, au sens de ce présent point, les conflits de circulation entre trains en dehors de tout incident.

6.3.3.2 Situations de crise

Une situation de crise ferroviaire se caractérise par :

- Une perturbation importante de l'exploitation ferroviaire occasionnant des dégradations majeures sur les plans de transport des EF, associée à un fort degré d'incertitude quant au retour à la situation nominale dans des délais rapides.
- Un risque élevé d'impact sur la clientèle et/ou l'image du système ferroviaire.

La gravité des incidents est évaluée sur une échelle d'un (1) à six (6). Une situation de crise est établie à partir du niveau 2. Une ou plusieurs salles de crise sont ouvertes afin d'orienter le pilotage de l'incident en prenant en compte les intérêts des GI, GG et EF concernés.

SNCF Réseau assure la coordination opérationnelle de la gestion des crises au sein de salles de crise opérationnelles. Cette coordination est systématiquement réalisée en distanciel et en présentiel (dans la limite des possibilités d'accueil). Il existe deux (2) niveaux de salles de crise opérationnelles :

- Les salles territoriales, réparties selon une maille définie par SNCF Réseau ;
- Une salle nationale, également appelée salle de crise du CNOF.

Les principes de la coordination de la gestion de crise sont décrits au Chapitre 5 - Services et tarification et dans le référentiel OP00321 « La coordination de gestion de crise du système ferroviaire », disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau. Chaque salle de crise opérationnelle est dirigée par un représentant de SNCF Réseau rapidement mobilisable, le dirigeant territorial opérationnel (DTO) pour les salles territoriales ou le directeur national des opérations (DNO) pour la salle de crise du CNOF. Elle réunit en distanciel ou en présentiel les représentants des EF, du gestionnaire des gares (GG) et des GI concernés par une crise, ainsi que les représentants des différents métiers et directions de SNCF Réseau : circulation ferroviaire et maintenance de l'infrastructure. Un même représentant peut recevoir plusieurs mandats.

Document de comparaison automatique – document informatif

Les salles de crise ne se substituent pas aux équipes opérationnelles des GI, GG et EF qui demeurent chargées des procédures opérationnelles, ni aux équipes de SNCF Réseau sur le terrain. Elles ont en revanche le pouvoir d'orienter l'action des acteurs opérationnels, en prenant des décisions sur la conduite des opérations de rétablissement ainsi que sur les mesures permettant de minimiser les conséquences des crises sur l'acheminement des clients voyageurs et du fret (restrictions de vitesse, reconnaissance de lignes, « Stop Circulation » etc…).

Afin d'assurer un traitement efficace d'une crise dans ses différentes composantes, les salles de crise mettent en œuvre les standards et principes majeurs de la gestion de crise. Les décisions sont en principe adoptées par consensus. A défaut le DTO (ou le DNO en cas d'activation de la salle du CNOF) décide des mesures à prendre dans l'intérêt du système. Ces décisions s'imposent aux membres et aux équipes opérationnelles de SNCF Réseau, des GI, GG et EF. Les salles opérationnelles assurent un traitement global de la crise en veillant à l'équilibre des différents intérêts en présence des GI, GG et EF. La recherche de cet équilibre peut parfois conduire à écarter l'application systématique des règles énoncées au présent chapitre 6.

Les autres gestionnaires d'infrastructure et le gestionnaire des gares peuvent aussi adhérer à ce dispositif de coordination de gestion des crises.

6.3.3.3 Impact et évolution probable

Le déroulement de la circulation des trains reste connu des EF en vertu du service d'information de localisation.

Le SGC informe les EF concernées selon les modalités fixées dans le texte « Règles de la GOC » en prenant en compte l'évolution probable de la situation. Cette information repose sur un diagnostic de l'impact de la perturbation fondé sur des informations que le SGC collecte.

Ces informations peuvent la concerner exclusivement (dérangement d'installation, etc.) ou concerner la production d'une EF à l'origine de la perturbation (train en détresse, etc.).

Pour faciliter le diagnostic à partir duquel le SGC arrête ses décisions de gestion de la perturbation, l'EF à l'origine de la perturbation ou concernée par une situation perturbée informe en permanence le SGC (par téléphone et via l'application Cœur Incident Ferroviaire...), des éléments factuels ou prévisionnels dont elle dispose.

L'EF peut aussi en informer le SGC via le message « Train Running Interruption Message » de la STI TAF-TAP, notamment dans les cas d'un stationnement prolongé au-delà de la durée prévue ou lors d'un arrêt accidentel.

L'écoulement perturbé de la circulation s'effectue selon les règles d'exploitation décrites précédemment (point 6.3.2).

6.3.3.4 « Stop Circulation »

Le « Stop circulation » est une phase (décidée) de la gestion d'une crise pendant laquelle une partie de la circulation est stoppée. C'est une pause voulue, à l'initiative du pilote d'incident de la salle de crise territoriale ou nationale (en fonction du niveau de gravité) pour atteindre plusieurs objectifs intermédiaires. Le « Stop circulation » peut donc être mis en œuvre par le DNO à partir d'un incident quoté G3.

La finalité est d'éviter ou de limiter l'accumulation des trains en amont d'un point où la capacité d'exploitation est réduite, ou d'en accélérer ainsi la résorption.

Document de comparaison automatique – document informatif

Il appartient au pilote de la crise de mettre un terme à cette phase de « Stop circulation » lorsque l'évolution de la situation terrain a permis de retrouver des conditions d'exploitation nettement plus favorables.

La traçabilité des décisions et l'information aux EF se fera par l'intermédiaire de CIF.

6.3.3.5 Gestion opérationnelle des situations d'urgence

En cas d'accident ou d'incident grave, SNCF Réseau et les EF doivent prendre les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement.

Afin de gérer les situations d'urgence, chaque établissement local du service gestionnaire des circulations a établi en concertation avec les autorités administratives compétentes un plan d'intervention et de sécurité (PIS) selon les exigences de l'arrêté du 12 août 2008 (*). Des annexes au PIS décrivent les sites susceptibles de présenter des risques particuliers au regard des conditions d'exploitation, des particularités de l'infrastructure ou des difficultés d'accès. C'est le cas en particulier pour les plans d'urgence internes (PUI) relatifs au transport de marchandises dangereuses.

Ce plan est distribué à chaque exploitant ferroviaire concerné. Les exploitants ferroviaires sont tenus d'adapter leur organisation aux exigences de ces plans.

Selon le type de l'événement de sécurité au sens de l'arrêté du 12 août 2008 (*), le service gestionnaire des circulations avise les services de secours publics et informe sans délai le préfet territorialement compétent.

Le PIS doit être alimenté de la description des organisations mises en place par les exploitants ferroviaires et des moyens humains, matériels et techniques qu'ils mettent en œuvre ou à disposition pour répondre aux sollicitations du service gestionnaire des circulations et notamment :

- Les locaux, moyens humains, matériels et techniques qu'elles mettent en œuvre ou à disposition ;
- L'organisation et les modalités d'information et de prise en charge des familles ;
- L'organisation de l'information, de l'avitaillement ou de l'évacuation des voyageurs.

Un dispositif de remplacement et de permanence des dirigeants doit permettre d'assurer la continuité du service, afin de poursuivre la gestion des situations d'urgence.

La représentation d'une EF sur un événement est assurée par cette EF ou une autre avec qui elle a contractualisé.

(*) *: Arrêté du 12 août 2008 pris en application* des articles 45 et 46 du décret n°2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire.

6.3.3.6 Constatation des faits en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave et imminent

Afin de relever les faits en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave et imminent, un relevé de constatations immédiates (RCI) doit être établi de manière contradictoire entre les représentants de SNCF Réseau ayant fait l'objet d'une habilitation et les représentants désignés de chaque EF concernée.

Il précise au plus tôt la nature de l'évènement en cause, ses circonstances et ses conséquences lorsqu'elles sont connues avec une description des faits précise et objective. Ce relevé doit être signé

Document de comparaison automatique – document informatif

par chaque représentant des parties intéressées qui peut, le cas échéant, indiquer des réserves motivées sur tout ou partie des éléments du relevé de constatations immédiates.

SNCF Réseau peut faire appel à des « experts » dans les conditions fixées par le document RFN-IG-TR 04 D-03-n°001 « Incidents et accidents – Avis – Mesures conservatoires et Enquête ».

6.3.4 MESURES PARTICULIÈRES À PRENDRE EN CAS DE PERTURBATIONS INTERNATIONALES

a. Une perturbation internationale est une perturbation prévue ou imprévue, d'une durée estimée à trois (3) jours ou plus, ayant un impact élevé sur la régularité et la production du RFN.

b. Les perturbations de durée estimée inférieure à trois (3) jours sont gérées avec soin sur la base de la coopération quotidienne essentiellement bilatérale des centres nationaux de gestion du trafic.

c. Les EF sont invitées à élaborer leurs propres plans de circulation s'ils n'existent pas encore.

d. Pour les exploitants ferroviaires répondant aux conditions d'accès sur le réseau national :

- Lorsqu'un incident nécessite un détournement déplaçant le point frontière, des conférences téléphoniques sont mises en place par SNCF Réseau avec les GI voisins en vue de coordonner le trafic (dénommées « salle de crise virtuelle »). Des communications en anglais y sont aussi possibles. RailNetEurope a créé une liste des coordonnées des points de contacts des GI européens.
- Lorsque l'incident ne nécessite pas un détournement déplaçant le point frontière, il n'est pas nécessaire en règle générale de recourir à la salle de crise virtuelle. Si nécessaire, une coordination bilatérale normale peut être utilisée.
- Les itinéraires empruntant un autre point frontière que celui initialement prévu sont définis en concertation inter GI avec évaluation de leur capacité conformément au présent document, puis portés à la connaissance des EF internationales comme « itinéraire de déviation ».
- Une cellule d'adaptation ad hoc est déployée par SNCF Réseau le temps de la perturbation en vue de faciliter le traitement des demandes de sillons de dernière minute des EF autorisées.

6.4 OUTILS D'INFORMATION ET DE SUIVI DES TRAINS

6.4.1 OUTILS NATIONAUX

- SEE-TRAINS

Permet de visualiser le graphique théorique et réel des sillons et des planches travaux.

- ORE

Permet de consulter en temps différé (J+1) les données de circulation, les retards et leurs motifs et extraire les données.

- DINAMIC

Dispositif d'interface et de dialogue entre les EF et GI matérialisant des informations sur la circulation (composition réelle, demande d'acceptation de non-conformité…)

- COEUR INCIDENT FERROVIAIRE qui regroupe :
  - DURANDAL 2

Document de comparaison automatique – document informatif

Outil de partage des exploitants ferroviaires pour la gestion des situations perturbées et des crises. Assure la traçabilité des décisions.

- SPID

  Outil de partage des acteurs opérationnels pour prendre les mesures adaptées avec anticipation, afin de réduire les conséquences sur le plan de transport, et une meilleure information. Permet de consulter en temps réel les données de circulation, les retards et leurs motifs.

- @ BOR : Bulletin d'Ouverture du Réseau

  Cartographie des capacités de circulation sur le RFN en période de mouvement social.

- ISITRAC

  Inventaire temps réel des circulations du jour au service de la supervision, de l'information et de la coordination de la gestion de la crise

- DBC

  Cartographie et état des lieux des Détecteurs de Boîtes Chaudes.

- SYNTHESE

  ✓ CIRCULATION : permet de consulter en temps réel le parcours réel d'une circulation, ses retards et leurs motifs.
  ✓ INCIDENT : permet de consulter en temps réel les informations d'un incident ainsi que l'ensemble des circulations qu'il a impactées.

6.4.2 OUTILS INTERNATIONAUX

- TIS

Outil concernant la gestion des trains internationaux et délivrant les données de circulation en temps réel. Ces données sont issues des systèmes d'information de chaque pays.

6.5 RÈGLES DE MAINTIEN DE LA DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU

6.5.1 GESTION DE LA RESTRICTION DE CAPACITÉ

- Garage des trains

En cas d'aléas, lorsque la circulation des trains n'est plus possible ni par l'itinéraire prévu ni par un itinéraire équivalent ou de détournement, le SGC peut garer certains trains. Il informe alors l'EF concernée en lui indiquant les prévisions de remise en circulation du ou des trains concernés ainsi que les éventuelles restrictions liées à la reprise ultérieure des trains. Si la situation le permet, le SGC consulte l'EF sur le choix du site de garage.

Lorsqu'un train fait l'objet d'un garage en cours de route non prévu au sillon, son numéro de sillon reste valable dix-huit (18) heures maximums après son horaire théorique de passage au point de garage correspondant.

Au-delà de ce délai :

- le sillon est supprimé :

- Sur le parcours restant, circulation en marche indéterminée sur décision du SGC, après entente avec l'EF, en l'absence d'incompatibilité avec une prescription de sécurité (demande de MI par l'EF avec attribution par le SGC d'un numéro de MI),
- Sinon, l'EF doit faire une nouvelle demande de sillon au départ du point de garage, notamment en cas de prescription de sécurité (TE, matières radioactives…)

- Cependant, sur décision du SGC et après entente avec l'EF, le sillon peut être conservé à condition que le numéro de sillon ne soit pas déjà utilisé et ne génère pas de doublon. Une attention particulière est portée lors de sa remise en circulation (prescription de sécurité, outils, avis AC…). Par ailleurs, les règles de circulation des trains en retard restent applicables.

En cas de garage non prévu et relevant de la responsabilité du SGC, l'EF ayant besoin d'un sillon de dernière minute (SDM) pour repartir du point de garage a priorité dans le traitement de sa demande. L'EF devra le signaler dans sa demande, en indiquant le numéro d'incident BREHAT concerné. Cette règle sera applicable à la modification du texte RFN IG TR1 B1 n°1 « Capacité de dernière minute ».

Une EF peut faire appel à SNCF Réseau pour une prestation de manœuvre d'installations de sécurité simples en vue du dégarage de son train ou autre prestation, suite à aléa de circulation, dans les conditions décrites dans le présent document.

- Détournements

Lorsqu'une indisponibilité temporaire du réseau affecte la capacité et la circulation des trains, le SGC peut proposer aux EF, selon la nature de l'événement, sa localisation et sa durée prévisible, le recours au détournement de tout ou partie des circulations concernées.

Sur l'itinéraire de détournement, les trains détournés sont insérés dans le trafic avec le minimum de conséquences pour les circulations qui sont normalement prévues sur cet itinéraire. Ainsi, le COGC peut demander aux trains détournés de respecter une vitesse limite favorisant l'écoulement maximal ou toute autre mesure tendant à domestiquer les trains, y compris ceux aptes à circuler à grande vitesse.

Le processus de détournement est repris dans le document « Règles de la GOC ».

- Restrictions de capacité

En cas d'incident important engendrant des restrictions de capacité affectant le débit prévu, c'est à dire entraînant l'impossibilité d'écouler tout le trafic prévu, il est appliqué aux trains non encore en circulation et devant emprunter l'itinéraire ou le point restreint, une règle de répartition de la capacité résiduelle. La règle s'applique aussi bien à l'itinéraire restreint qu'aux itinéraires utilisés pour écouler le trafic.

Le SGC décompte par période horaire (pour tenir compte des phénomènes de pointe) le nombre de sillons empruntant l'itinéraire restreint et, le cas échéant, tout itinéraire de détournement utilisable, et estime la capacité disponible. Il en résulte généralement un nombre de sillons supérieur à celui que l'état du réseau permet de supporter. Le SGC fixe à chaque EF un nombre de sillons autorisés en proportion du nombre de sillons initialement prévus et le délai dans lequel le choix doit être effectué. L'EF communique son choix parmi les trains devant normalement circuler.

Lorsque le délai de réponse imparti à chaque EF est dépassé, le SGC décide d'office les trains qui pourront circuler.

Les autres sillons excédentaires sont alors supprimés par le SGC qui établit également un graphique de crise se substituant au graphique de circulation théorique. La recherche du débit maximum peut prévaloir sur les règles de priorité entre trains décrites ci-dessus.

Document de comparaison automatique – document informatif

6.5.2 RÈGLE DE DEPANNAGE D'UN TRAIN

Un train immobilisé par une panne sur voie principale doit faire l'objet d'une demande de secours dans un délai maximum de quinze (15) minutes. Le conducteur devra avant toute visite donner ses coordonnées téléphoniques à l'opérateur du SGC concerné.

Passé ce délai et sans prévision de remise en circulation de la part du conducteur, le SGC prend les dispositions utiles pour pré-positionner les moyens de secours adéquats afin de libérer la voie dès que la procédure de sécurité engagée le permettra.

Ce délai de quinze (15) minutes est destiné à couvrir les opérations de diagnostic technique et de réparation palliative à la charge du conducteur, pouvant éviter le dépôt d'une demande de secours ou permettre au train d'atteindre un point de garage plus en aval. Dès qu'il a constaté que ce délai est insuffisant, le conducteur dépose une demande de secours selon les procédures de sécurité en vigueur.

Cette règle peut être adaptée sur certains secteurs du réseau et figure dans ce cas dans la documentation d'exploitation.

6.5.3 RÈGLE DE MISE À DISPOSITION DE MOYENS PROPRES DES EF POUR RÉTABLIR LA CAPACITÉ D'INFRASTRUCTURE

Lorsqu'il est nécessaire d'aller secourir un train en panne ou d'engager des moyens de réparation urgente des infrastructures, le SGC est fondé à imposer aux EF la mise à disposition des moyens adaptés nécessaires au dégagement du RFN (par exemple, secours à un train en panne, acheminement de moyens matériels et humains destinés à la remise en état urgente de l'infrastructure, de moyens de relevage).

Précédée d'une concertation avec les correspondants désignés des EF, cette mise à disposition est notifiée, motivée et limitée dans le temps sur la zone géographique strictement nécessaire. Toute demande de mise à disposition de moyens propres des EF peut donner lieu à indemnisation selon les règles décrites dans les paragraphes suivants.

Les modalités de remise à disposition des moyens des EF sont concertées et font également l'objet d'une notification.

Le chapitre 5 du document « Règles de la GOC » décrit plus précisément ce processus.

6.5.4 RELEVAGE

Dans le cadre de sa mission de dégagement du RFN, le SGC assure le relevage du matériel roulant déraillé.

Les moyens de relevage appartiennent à SNCF Réseau. Ils sont engagés quelle que soit l'EF titulaire du train ou propriétaire des véhicules déraillés selon le principe du point 7.3.7.1.

En dehors du dégagement prioritaire du domaine public géré par SNCF Réseau (sur voie principale et installations de service), ces moyens peuvent être sollicités par les EF au titre de prestations payantes, dans les conditions définies au Chapitre 7 - Installations de service et du texte RFN-IG-TR 04 D-01-n°012.

En dehors de tout impact production / circulation significatif, le dégagement sur voie de service n'a pas de caractère prioritaire.

Conformément aux dispositions du texte RFN-IG-TR 04 D-01-n°012, les agrès de relevage spécifiques à certains types d'engins moteurs devront être en permanence à bord ou à disposition immédiate pour

permettre le dégagement rapide du RFN par les équipes de relevage. Ils devront être conformes à la législation en vigueur.

Dans le cadre des interventions de relevage, les agents des centres de relevage réalisent certaines manipulations de tout ou partie d'organes des véhicules empruntant le RFN qui pourraient présenter un risque pour leur santé (présence d'amiante dans les liaisons bogie-caisse par exemple).

La législation en vigueur impose une protection des salariés adaptée aux risques liés à l'amiante et aux autres risques chimiques (comme les fibres céramiques réfractaires), et les EF sont invitées à le préciser sans délai, via l'adresse relevage.dcf@sncf.fr.

De plus, la documentation de relevage de tous les engins moteurs empruntant le RFN devra être transmise sans délai, ainsi que les mises à jour au pôle « dégagement du réseau » à SNCF Réseau via l'adresse relevage.dcf@sncf.fr.

Seuls les agrès de dégagement validés par SNCF Réseau sont admis pour tout acheminement sur le RFN, quelle que soit l'EF secourue.

Si d'autres agrès devaient être utilisés, en amont d'une opération ou d'une prestation de relevage, la procédure d'analyse est appliquée en s'appuyant sur les normes suivantes :

- NF F58002 pour le gabarit bas des obstacles
- NF EN13977 pour les caractéristiques d'un outillage lorry manipulable à la main
- NF EN15955 et NF EN15954 selon les chapitres concernés pour :
  - Interaction avec l'infrastructure
  - Roues lorrys/contraintes limites dans les rails
  - Profils de roues lorrys ferroviaires
  - Charge admissible aux roues
  - Actionnement des aiguilles talonnables
  - Dispositif de maintien de l'écartement
- NF EN 15663 pour le bilan des masses

Pour permettre cette analyse, le demandeur devra transmettre :

- les données techniques (profil de voie, charges, interfaçage avec engin concerné, profil de roue, conditions d'assemblage, bilans masses et CMU, ...) ;
- les études techniques avec plans, dessins et notes de calcul ;

  Pour permettre une éventuelle validation par SNCF Réseau qui saisira pour étude et analyse les services compétents :

  - pour étudier l'outillage concerné et le comportement dynamique notamment lorsqu'il supporte un véhicule ferroviaire ;
  - conformément à la norme NF 00800, et dans le cadre de l'application du texte IN 2802 Homologation des outillages destinés à la maintenance des voies et des caténaires, qui concerne tout outillage guidé par le rail, afin d'évaluer la conformité des outillages à la règlementation en vigueur.
- la réalisation de prototype (en cas de conception d'un nouvel outillage de dégagement) ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- les essais sur le terrain et reprise éventuelle, afin de s'assurer que ces agrès peuvent être utilisés sans dommages.

La demande devra être transmise au pôle dégagement du RFN, par courriel à l'adresse relevage.dcf@sncf.fr, et la prise en charge des frais d'étude ainsi que la responsabilité de cet acheminement seront supportés par l'EF demandeuse.

Lors du processus, le demandeur doit se tenir disponible pour répondre à toutes questions ou sollicitations, diffuser ses documents ainsi que communiquer en Français.

Conformément aux dispositions du texte RFN-IG-TR 04 D-01-n°012, toute EF devra :

- préciser sans délai si l'un des véhicules empruntant le RFN possède des pièces soumises aux risques cités ci-dessus à l'adresse électronique suivante relevage.dcf@sncf.fr ;
- fournir la documentation de relevage de tous les engins empruntant le RFN sans délai ainsi que les mises à jour au pôle « dégagement du réseau » de SNCF Réseau via l'adresse relevage.dcf@sncf.fr. Cette documentation de relevage comportera a minima :
  - la méthodologie de relevage ;
  - la méthodologie de contrôle permettant de réaliser la visite de type A, réalisée sur les lieux de l'incident, une fois les opérations de relevage achevées, dont le but est de vérifier la capacité des véhicules à être exploités. Cette visite de type A, dont le compte rendu est remis au représentant de l'EF présent sur place, est nécessaire pour connaitre les conditions d'acheminement des véhicules vers le point de garage le plus proche.
  - le document technique constructeur de l'engin mentionnant les points de relevage et les masses.
- permettre le maintien des compétences des équipes de relevage sur certains types de matériel, en mettant leur matériel à disposition pour réaliser des exercices de relevage.

6.5.5 MISE À DISPOSITION DU SGC DE MOYENS DES EF POUR ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE

Pour pallier le risque de mauvais fonctionnement des circuits de voie, il est prévu, lors de la conception du service, la circulation de trains désignés sur certains itinéraires, en concertation avec l'EF concernée.

En phase opérationnelle, le SGC est en droit d'utiliser toute circulation utile dont les caractéristiques (masse sur rail) correspondent à ce besoin. Il doit également s'assurer que cette circulation pourra s'effectuer en toute sécurité. Cette mesure peut se traduire par le dévoiement de cette circulation par rapport à son itinéraire normalement prévu. Si cela est possible, l'EF concernée est renseignée à l'avance.

La perturbation engendrée pour la circulation doit être modérée et le retard qui en découle doit, si possible, être inférieur à trois (3) minutes.

La procédure est décrite de façon plus détaillée à l'article 501 du document « Règles de la GOC ».

Document de comparaison automatique – document informatif

6.5.6 RECONNAISSANCE SUITE À UNE INTERRUPTION PROLONGÉE DE LIGNE ET/OU ALEAS CLIMATIQUE

L'interruption prolongée de la circulation peut entraîner des difficultés d'exploitation résultant notamment de la connaissance insuffisante de l'état de l'infrastructure (avaries à la voie, présence d'obstacle, actes malveillants, intempéries…). Il est alors nécessaire de réaliser une reconnaissance de la ligne concernée avec présence de représentants de la maintenance et des travaux de SNCF Réseau, avant la circulation du premier train commercial. Cette reconnaissance peut permettre la vérification du bon fonctionnement des circuits de voie, l'absence d'obstacle sur la voie, le dérouillage de la voie, le bon cylindrage de la voie, etc…

Afin de réaliser cette reconnaissance, le SGC est fondé à utiliser la règle de mise à disposition décrite au point 6.5.3.

Pour les cas décrits à l'article 502.1, quatrième tiret, du document « Règles de la GOC », SNCF Réseau dédommagera l'entreprise ferroviaire sollicitée selon les modalités suivantes.

Pour un horaire de service donné, l'entreprise ferroviaire peut choisir d'être dédommagée sur une base forfaitaire ou au réel. Le choix du défraiement au forfait ou au réel s'effectue avant le début de l'horaire de service et sera effectif pour la totalité de l'horaire de service considéré. Ce choix est communiqué avant le 30 novembre de l'année A pour l'HDS A+1 par courrier électronique à l'adresse balvalorisation@reseau.sncf.fr.. Dans le cas d'une toute première sollicitation qui n'était pas prévisible en début d'horaire de service, l'entreprise ferroviaire peut préciser, lors sa première demande de dédommagement, si elle souhaite être dédommagée au réel ou de façon forfaitaire.

Procédure de dédommagement :

L'entreprise ferroviaire transmet sa demande de défraiement accompagnée de la fiche intitulée « Mise à disposition de moyens d'entreprises ferroviaires » préalablement transmise par le COGC et précisant le cadre de l'intervention à l'adresse balvalorisation@reseau.sncf.fr. En cas d'indemnisation forfaitaire, le montant proposé pour l'HDS 2027 s'élève à 2200 € par intervention. En cas d'indemnisation au réel, l'entreprise ferroviaire transmettra l'ensemble des justificatifs des frais engagés.

6.5.7 VISITE DES INSTALLATIONS DE LA LIGNE OU DÉPLACEMENT D'AGENTS POUR LES BESOINS DU SERVICE

Afin de faciliter la réalisation des tournées techniques pour vérifications de la ligne, ou l'acheminement sur une zone d'un agent qualifié lors d'un évènement s'opposant à la circulation des trains, les EF accueillent les agents qualifiés appartenant à SNCF Réseau ou un autre GI en mission. Les modalités des tournées techniques sont stipulées dans les conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national (annexe 3.1).

Cette mission, motivée et limitée dans le temps sur une zone géographique strictement nécessaire, est précédée, si possible, d'un avis via les correspondants désignés des EF.

Les personnes admises à prendre place dans les cabines de conduites, indépendamment des agents autorisés par l'exploitant ferroviaire selon la règle de mise à disposition décrite au point 6.5.2 sont les agents munis d'une autorisation d'accès aux cabines de conduites dans le document RFN OG 01 B-00 n°002 « Accès aux cabines de conduite des trains des exploitants ferroviaires ».

Document de comparaison automatique – document informatif

6.6 SÛRETÉ

6.6.1 SITUATIONS PERTURBÉES POUR FAIT DE SÛRETÉ

Dans le cadre de la sûreté du réseau et de ses utilisateurs, les EF doivent respecter toutes les mesures associées que SNCF Réseau pourrait leur notifier, en déclinaison de plans gouvernementaux (VIGIPIRATE…) à l'occasion de la gestion de situations d'urgence ou de la mise en place de mesures conservatoires (colis suspect, alerte à la bombe…).

Le document « Règles de la GOC » apporte des précisions sur la gestion des situations perturbées pour fait de sûreté.

6.6.2 EXIGENCES DE SÛRETÉ EN LIEN AVEC LE SÉJOUR TEMPORAIRE DE WAGONS MD SUR CERTAINS SITES

En application du plan gouvernemental Vigipirate, un plan de sûreté spécifique aux sites de séjours temporaires de wagons de marchandises dangereuses soumis à étude danger peut être élaboré par SNCF Réseau.

La rédaction des plans de sûreté établis par ailleurs par chaque EF en regard du 1.10.3.2 du RID doit tenir compte le cas échéant de l'existence des plans de sûreté spécifiques établis par SNCF Réseau.

Le plan de sûreté spécifique prescrit un certain nombre d'exigences applicables sur l'ensemble du site et destinées à limiter l'exposition au risque d'actions malveillantes sur les zones de séjour temporaire de marchandises dangereuses.

Il appartient à chaque exploitant ferroviaire concerné d'en décliner les exigences en procédures opérationnelles pour son propre personnel.

6.6.3 CONTRIBUTIONS DES EF ET DU GESTIONNAIRE DE GARES (GARES & CONNEXIONS)

Le SGC est fondé à demander aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de gares leur contribution, en termes de mise à disposition de moyens matériel, technique ou de personnel, aux exercices sûreté en vue de la validation des procédures en déclinaison de plans de sûreté ainsi qu'aux exercices demandés par les services de l'État. Cette contribution s'étend de la préparation à la phase de retour d'expérience, en passant par la réalisation de l'exercice.

Les coûts liés à ces exercices (mise en place de matériels et de personnel…) sont à la charge des entreprises ferroviaires contributrices.

6.7 ENQUÊTES TRINÔME PANTO INCIDENTS CATÉNAIRES

6.7.1 LA NOTION D'ENQUÊTE

L'enquête est une procédure visant à prévenir les accidents et incidents. Elle consiste à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité (article 3 §14 de la directive UE 2016/798 du 11 mai 2016 relatif à la sécurité ferroviaire). L'enquête permet également de garantir la fiabilité et la robustesse du système.

Document de comparaison automatique – document informatif

Les enquêtes Trinôme Panto ne sont pas systématiques ni immédiates mais lorsqu'elles sont déclenchées, elles doivent être réalisées au plus proche de la finalisation du RCI.

6.7.2 CONSTITUTION D'UN TRINÔME PANTO TERRITORIAL

Le Trinôme Panto est constitué :

- d'un expert Matériel représentant l'EF concernée par l'événement.
- d'un expert Traction représentant l'EF concernée par l'événement.
- d'un expert Caténaire appartenant à SNCF Réseau ou un représentant du GI concerné.

Les enquêtes Trinôme Panto sont opposables et font l'objet du document RFN-IG-TR 04 D-03-n°006 « Incidents caténaire Enquêtes Trinômes Panto ».

NOTA : un seul expert peut porter les compétences « Matériel » et « Traction ».

6.7.3 DÉCLENCHEMENT DU TRINÔME PANTO

Chaque incident ayant eu de façon directe ou indirecte des conséquences sur les installations de traction électrique et les pantographes, doit faire l'objet d'une information à l'EF concernée et au COGC.

Le représentant local sécurité (RLS), pilote de l'enquête, appartenant à SNCF Réseau, déclenche l'intervention du Trinôme Panto lorsque les éléments connus lors de la finalisation du RCI ne lui permettent pas d'envisager un rapport d'analyse causale conclusif.

6.7.4 ABSENCE D'UN REPRÉSENTANT D'UNE EF À L'ENQUÊTE TRINÔME PANTO

La présence de l'EF concernée à une enquête trinôme panto est obligatoire lorsque l'enquête immédiate n'a pas permis de déterminer la cause origine et que le RLS (Représentant Local Sécurité) décide de déclencher l'ouverture d'une enquête trinôme panto. Le correspondant de l'EF concernée doit être présent ou se faire représenter à la réunion d'ouverture de déclenchement de l'enquête trinôme panto décidée par le RLS. Les composantes matériel et traction d'une EF peuvent être représentées par la même personne, en application du texte « RFN-IG-TR 04 D-03-n°006 ».

Les experts sollicités sont à considérer comme un apport de compétences dans le domaine ferroviaire pour permettre au rédacteur du rapport Trinôme Panto, (qui est le représentant SNCF Réseau, expert Maintenance et Travaux du Trinôme Panto) de mener à bien sa mission.

La désignation de l'expert de l'EF concernée est formalisée par une fiche d'appel à expert établie sur la base du modèle repris dans le texte « RFN-IG-TR 04 D-03-n°006 ».

6.8 PHASE POST-OPÉRATIONNELLE

6.8.1 MANAGEMENT DE LA PERFORMANCE D'EXPLOITATION

Le management de la régularité vise l'amélioration continue de la performance globale de l'exploitation. À ce titre, le SGC coordonne l'ensemble du système ferroviaire et pilote aux différents niveaux organisationnels les instances quotidiennes, hebdomadaires et mensuelles sur les différents maillages (territorial, axe, national), avec les méthodes de l'excellence opérationnelle. Ces instances sont décrites

notamment dans le texte RFN–IG–OG-01 B–00-n°001 (OP 00515) « Management de la performance de l'exploitation », en cours d'évolution.

L'analyse des événements perturbateurs s'appuie sur la collecte d'informations factuelles. Il appartient à chacun de compléter a posteriori les événements lui ayant été affectés par les informations qu'il juge utiles pour étayer ensuite son propre management. Le processus et les prescriptions sont régis par le texte RFN-IG-TR- 04 C-01-n°002 « Directives de documentation des événements production et des événements circulation ». L'outil de redressement de l'affectation des incidents est l'application DECLIC. Le délai pour contester l'affectation d'un incident est de quinze (15) jours après sa clôture.

Un nouvel espace d'analyse des données de régularité (tableaux de bords, …), ouvert aux EF et acteurs de SNCF Réseau est créé : l'Observatoire de la régularité (ORE), en remplacement de e-Bréhat.

6.8.2 VEILLE SÉCURITÉ - RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LES CONDITIONS RÉELLES DE CIRCULATION

Afin d'assurer sa mission de surveillance opérationnelle de l'exploitation du RFN, SNCF Réseau doit être informé de la survenance de tout événement présentant des risques pour la sécurité sur le RFN.

Pour ce faire, SNCF Réseau a mis en place une veille sécurité du système ferroviaire qui s'intègre dans son dispositif général de la gestion de la sécurité.

De plus, chaque EF devant garantir la sécurité de sa propre production effectue sa propre veille. Dans ce cadre, celle-ci doit porter à la connaissance du SGC tous les incidents et accidents graves.

De même, SNCF Réseau doit aussi porter à la connaissance de l'EF toute non-conformité de la responsabilité de l'EF, constatée aussi bien dans l'application des consignes et instructions de sécurité que dans l'état technique de son matériel roulant. La veille sécurité consiste à :

- Collecter et enregistrer les données ;
- Assurer le suivi des indicateurs de sécurité ;
- Examiner les accidents, quasi-accidents, incidents et signes avant-coureurs de performances insuffisantes ;
- Analyser les résultats enregistrés ;
- Aviser les entreprises ferroviaires des événements susceptibles de les concerner ;
- Communiquer les résultats ;
- Cette veille sécurité est complétée d'un dispositif de bouclage.

Au titre des articles 103, 106 et 108 du décret n° 2019-525, SNCF Réseau et les EF contribuent à la veille sécurité du système ferroviaire en appliquant notamment les dispositions suivantes :

- SNCF Réseau informe selon les cas, l'EPSF, le CMVOA ou le BEA-TT, en cas de manquements graves ou répétés d'une EF à la réglementation de sécurité ou d'insuffisance dans l'état technique de son matériel roulant ;
- Les EF signalent les incidents et accidents graves à SNCF Réseau (via le SGC), au BEA-TT et à l'EPSF ;
- Les EF communiquent à SNCF Réseau et à l'EPSF, chaque trimestre, la valeur des indicateurs de sécurité communs définis par la directive n° 2016/798 qui les concernent et des indicateurs

Document de comparaison automatique – document informatif

complémentaires éventuellement requis. La communication à SNCF Réseau des valeurs des indicateurs doit être adressée à la Direction de la Sécurité, Sûreté et des Risques de SNCF Réseau.

6.8.3 RÔLE ET MISSIONS DU RESPONSABLE DU SUIVI DES ÉCARTS EXPLOITATION

Le texte RFN–IG–OG-01 B–00-n°001 « Management de la performance de l'exploitation » prévoit que SNCF Réseau assure une veille sur le respect des règles d'exploitation du réseau ferré national (sont exclues de ce périmètre les infractions « sécurité »).

Le responsable du suivi des écarts exploitation (RSEE) recueille les écarts sur les thématiques suivantes :

- Non-respect du droit au sillon (train circulant sur un sillon alloué à une autre EF, utilisation d'un sillon inexistant…) ;
- Absence d'information d'acheminement sur l'enchaînement des trains (notamment sur les gros chantiers et/ou faisceaux relais…) ;
- Refus de mise à disposition (point 6.5.3) ;
- Prestation au sol défaillante (absence d'un agent pour la manœuvre des installations de sécurité…) ;
- Non-respect du délai des demandes de secours (point 6.5.2) ;
- Défaut de signalement de non-conformité (point 6.2.2.2) ;
- Occupations abusives des voies de service ;
- Défaut d'annonce de train long (article 204 du document « Règles de la GOC ») ;
- Défaut d'accusés réception d'avis ARTIC, DBC hors service… ;
- Défaut de déclaration de composition réelle (point 6.2.2.1 et article 201 - du document « Règles de la GOC »).

6.8.4 RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LES CONDITIONS RÉELLES DE CIRCULATION

Deux (2) instances hebdomadaires, le comité de coordination anticipation du réseau Fret (CCAR Fret) et le comité de coordination anticipation du réseau Voyageurs (CCAR Voyageurs) organisent des téléconférences dans le cadre de la coordination de la gestion des situations de crise et du management de la performance de l'exploitation.

Dans les territoires, ce point hebdomadaire pourra être organisé dans la continuité du brief d'astreinte des salles de crises territoriales.

Un espace partagé et un fichier commun « Alerting » pour l'alimentation de l'ordre du jour du CCAR voyageurs ainsi que l'ensemble des ordres du jour, échanges, relevé de décision et suivi de l'amortissement des sujets traités sont disponibles dans l'espace partagé.

6.8.5 ANTICIPATION DES ÉVÉNEMENTS CLIMATIQUES

Les démarches de prévention des phénomènes saisonniers sont pilotées par le SGC au niveau national et au niveau territorial.

Document de comparaison automatique – document informatif

En particulier, des « journées transverses » froid et neige, fortes chaleurs, adhérence sont organisées avec l'ensemble des exploitants.

Outre le traitement opérationnel des aléas climatiques, il s'agit également d'anticiper les phénomènes météo. Cette anticipation, animée par le SGC, doit permettre de préparer et pré-positionner les moyens nécessaires (acheminements, ressources matériels et personnel…), voire de décider de réductions de capacité d'exploitation.

Suite à l'analyse des retours d'expérience réalisés les années précédentes sur le sujet « patinage/enrayage », le SGC peut être amené, lors des campagnes automnales à demander aux EF fret de limiter le tonnage de leur train ou d'imposer une puissance de traction suffisante (unité multiple au lieu d'unité simple par exemple) sur des zones définies avec les EF pour éviter des problèmes d'adhérence.

Document de comparaison automatique – document informatif

CHAPITRE 7. INSTALLATIONS DE SERVICE

7.1 INTRODUCTION

7.1.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Au sens des dispositions de la directive n° 2012-34 du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen dans sa version modifiée en vigueur, une «installation de service» désigne toute installation (y compris les terrains, bâtiments et équipements) qui a été spécialement aménagée, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2 (accès et services de base), 3 (prestations complémentaires aux services de base) et 4 (prestations connexes aux services de base).

La notion « d'exploitant d'installation de service » désigne, quant à elle, toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive n° 2012-34 précitée.

7.1.2 TEXTES APPLICABLES

Le présent chapitre du DRR spécifiquement applicable aux installations de service se fonde notamment sur les textes législatifs et réglementaires suivants :

- Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et directive 2016/2370/UE du 14 décembre 2016 la modifiant ;
- Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;
- Code des transports, partie législative ;
- Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire et le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif au réseau ferroviaire et aux services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire, le modifiant.

7.1.3 CONTACTS

7.1.3.1 Installations de service exploitées par SNCF Réseau

Les clients souhaitant des informations sur l'accès aux installations de service exploitées par SNCF Réseau peuvent contacter la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF) :

- par courrier électronique : services.psef@sncf.fr
- via le site internet : www.psef.sncf-reseau.fr
- par courrier à l'adresse postale :

Document de comparaison automatique – document informatif

SNCF Réseau - Direction Générale Clients et Exploitation
Plateforme de services aux entreprises ferroviaires
12, rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001
93212 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex

Ils peuvent également contacter leur chargé de compte s'ils en ont un, ou à défaut le guichet unique par courriel à l'adresse : guichetunique@reseau.sncf.fr.

7.1.3.2 Installations de service exploitées par d'autres entités que SNCF Réseau

NOTA : Il est précisé que la propriété des installations de service est déconnectée au sens du présent chapitre de leur exploitation. Notamment, certaines installations de SNCF Réseau sont exploitées par des entités tierces. On ne parle dans le présent chapitre que des entités exploitantes, pas des propriétaires.

Au préalable :

- Il est rappelé que tout exploitant d'installation de service est invité par SNCF Réseau à lui transmettre les informations relatives au service qu'il fournit et à l'installation qu'il gère, soit par le biais d'un lien vers le site Internet qui définit son offre, soit par la transmission d'un document prêt à publier.
- Les exploitants d'installations de service sont invités à recourir au formulaire suivant établi par RNE : https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/Common_template_for_service_facility_information_clean-1.pdf
- Le délai pour la communication des informations ou du lien à publier dans le DRR, en vue de sa publication avant le début de l'HDS, est fixé au 15 juillet de A-1 pour les HDS A et A+1. Les offres sont publiées simultanément aux parutions des différentes versions du DRR.

Ainsi, les clients souhaitant des informations sur l'accès aux installations de service exploitées par des tiers sont invités à contacter les interlocuteurs référencés ci-dessous et à consulter l'annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11).

7.2 VUE D'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS DE SERVICE

Conformément aux articles 4.1 et 5.1 du règlement d'exécution n°2017-2177 de la Commission européenne du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire, les exploitants d'installations de service établissent une description des installations de service et des services dont ils sont responsables et mettent gratuitement à disposition la description de leurs installations de service en la publiant sur leur portail internet, sur le portail européen commun ou en communiquant à SNCF Réseau les informations utiles prêtes à être publiées dans le DRR.

Les informations relatives aux installations de service exploitées par SNCF Réseau figurent ci-après au point 7.3.

Les informations relatives aux installations de service gérées par d'autres exploitants d'installations de service figurent aux points 7.2.1 à 7.2.8 ainsi qu'en annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11). Elles ont été communiquées par les exploitants des installations de service à SNCF Réseau.

L'EIS est responsable de l'allocation de capacité sur l'installation de service qu'il gère. Dans ce cadre, il sollicite au besoin SNCF Réseau qui s'engage à coopérer, notamment en cas de demandes concurrentes.

7.2.1 GARES DE VOYAGEURS

Les prestations fournies en gares de voyageurs ouvertes au public par Gares & Connexions et la tarification associée sont décrites dans le document de référence des gares (DRG), disponible sur le site internet de Gares et Connexions.

7.2.2 TERMINAUX DE MARCHANDISES

7.2.2.1 Chantiers de transport combiné

A. Services rendus par les exploitants de chantiers de transport combiné de SNCF Réseau

Exploitant	Chantiers (en tout ou partie)	Site internet ou offre annexée au DRR
Rail Sider France Cour Bidassoa BP 142 64700 HENDAYE + 33 (0)5 59 20 02 86	HENDAYE	Voir annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11)
Naviland Cargo 26 Quai Charles Pasqua CS 10095 92309 LEVALLOIS-PERRET CEDEX + 33 (0)1 41 05 33 01	DIJON Gevrey BORDEAUX Hourcade MARSEILLE Canet 1 TOULOUSE St-Jory PARIS Valenton LYON Vénissieux TOURS Saint-Pierre des Corps	www.naviland-cargo.com Voir annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11)
Novatrans Tour Onyx 10 Rue Vandrezanne CS 91397 75634 PARIS CEDEX 13 + 33 (0)1 85 34 49 00	AVIGNON Courtine NOISY-LE-SEC PARIS Valenton LYON Saint-Priest	https://novatrans-greenmodal.eu/fr/ Voir annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11)
BTM 1 rue Pierre Sémard 94460 VALENTON + 33 (0)1 41 94 16 50	PARIS Valenton	Voir annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11)
BTM 5 rue Seveso 31150 FENOUILLET	TOULOUSE Fenouillet	Voir annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11)
Groupe COMBRONDE 2 rue de l'industrie 63360 GERZAT + 33 (0)4 73 92 74 30	CLERMONT-FERRAND Gerzat	Voir annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11)

Document de comparaison automatique – document informatif

Exploitant	Chantiers (en tout ou partie)	Site internet ou offre annexée au DRR
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal SAEML 320 avenue de Barcelone 66000 PERPIGNAN + 33 (0)4 68 81 96 09	PERPIGNAN SAINT-CHARLES	www.pscct.com/
SASU SE3M 9 chemin de la Rompure 54250 CHAMPIGNEULLES + 33 (0)3 83 36 27 14	NANCY CHAMPIGNEULLES	Infrastructures | CCI Grand Nancy Métropole Meurthe-et-Moselle
Rennes Terminal 21 avenue Chardonnet 35000 RENNES +33 (0)2 23 06 05 80	RENNES	Donnée non communiquée

Cette liste est valable à la date de publication du présent document. Certaines conventions d'occupation ou de mise à disposition des chantiers ci-dessus arrivant à leur terme au cours de l'horaire de service, les exploitants d'installation de service correspondants sont susceptibles de changer. Le site de Cognac n'a pas d'exploitant connu à la date de publication du présent document. Pour une information actualisée sur ces sites et leurs exploitants, il convient de contacter la PSEF (point 7.1.3.1). D'autres informations sur les chantiers de transport combiné sont données ci-dessous et dans l'annexe 7.6.3.

B. Services rendus par d'autres exploitants

- Services rendus par LDCT

LDCT est exploitant du chantier de transport combiné de Dourges.

- Services rendus par Novatrans (annexe 7.9)

Outre les services rendus sur les chantiers de transport combiné de SNCF Réseau, Novatrans fournit aux entreprises ferroviaires des services sur les chantiers de transport combiné de Bayonne Mouguerre etMiramas Clésud. Les services sont décrits sur le site https://novatrans-greenmodal.eu/fr/.

- Services rendus par VIAA Connect (annexe 7.9)

Les services proposés par VIAA Connect sur les chantiers de Bourgneuf Aiton, de Le Boulou, de Sète et de Calais sont décrits sur le site https://www.viia.com/le-reseau/nos-terminaux/.

- Services rendus par Cargo Beamer (annexe 7.9)

Cargo Beamer est exploitant du chantier de transport combiné de Calais Beau Marais. Les services proposés sont décrits sur le site https://www.cargobeamer.fr/reseau.

- Services rendus par AMBROGIO (annexe 7.9)

Les services proposés par AMBROGIO sur les chantiers de Le Boulou et de Mouguerre sont décrits sur le site Terminal services - Ambrogio Trasporti.

Document de comparaison automatique – document informatif

- Services rendus par Groupe COMBRONDE (annexe 7.9)

Le Groupe COMBRONDE est exploitant des chantiers de transport combiné d'Arles, d'Izon, de Clermont-Ferrand La Combaude, de Loire-sur-Rhône, de Veauche, de Vergèze et de Vierzon.

- Services rendus par Brittany Ferries

Les services proposés par Brittany Ferries sur le site de Bayonne Mouguerre sont décrits au lien suivant : https://corporate.brittany-ferries.com/iso_album/conditions_generales_d_utilisations_finales_correction_09_01_26.pdf

7.2.2.2 Cours de marchandises

- Services rendus par GEODIS

Les services proposés par GEODIS sur le site de Puyoo sont décrits sur le site https://geodis.com/fr.

7.2.3 VOIES DE TRI, FORMATION, MANŒUVRE ET GARAGE

7.2.3.1 Services rendus par Normandie Rail Services

Les services proposés par Normandie Rail Services sur le parc logistique du Pont de Normandie sont décrits sur le site https://normandie-rail-services.com.

7.2.4 INSTALLATIONS D'ENTRETIEN

7.2.4.1 Services rendus par Technis (anciennement Fret SNCF)

Technis fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations de service des centres d'entretien de matériel roulant et aux services offerts dans ces installations, aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son document de référence de maintenance, consultable sur le site de Technis ou à la demande, à l'adresse : **guichet.fret.sncf@sncf.fr.**

Le document de référence de maintenance de Technis contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires.

7.2.4.2 Services rendus par RTM (annexe 7.9)

RTM est exploitant d'ateliers de maintenance à Arles et Marignane.

7.2.4.3 Services rendus par SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations de service des centres d'entretien du matériel roulant et aux services offerts dans ces installations, aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son offre de référence de maintenance, consultable sur le site PAVIS (https://pavis.sncf-voyageurs.com/fr).

L'offre de référence de maintenance de SNCF Voyageurs contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires. Les demandes de prestations doivent être adressées à PAVIS, depuis le site ou à l'adresse pavis@sncf.fr.

7.2.4.4 Services rendus par Normandie Rail Services

Les services proposés par Normandie Rail Services sur le parc logistique du Pont de Normandie sont décrits sur le site https://normandie-rail-services.com.

7.2.5 INSTALLATIONS TECHNIQUES, Y COMPRIS NETTOYAGE ET LAVAGE

7.2.5.1 Services rendus par Technis (anciennement Fret SNCF)

Technis fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations techniques, y compris nettoyage et lavage, et aux services offerts dans ces installations, aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son document de référence de maintenance, consultable sur le site de Technis ou à la demande, à l'adresse : guichet.fret.sncf@sncf.fr.

Le document de référence de maintenance de Technis contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires.

7.2.5.2 Services rendus par SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations techniques, y compris nettoyage et lavage, et aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son offre de référence de maintenance, consultable sur le site de la PSEF~~site (~~.

L'offre de référence de maintenance de SNCF Voyageurs contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires. Les demandes de prestations doivent être adressées à la PSEF dont les coordonnées sont indiquées au point 7.1.3.1.

7.2.5.3 Services rendus par Trenitalia France

Trenitalia France propose l'accès à une passerelle de visite à Paris Bercy.

7.2.5.4 Services rendus par Normandie Rail Services

Les services proposés par Normandie Rail Services sur le parc logistique du Pont de Normandie sont décrits sur le site https://normandie-rail-services.com.

7.2.6 INFRASTRUCTURES D'ASSISTANCE

Sans objet

Document de comparaison automatique – document informatif

7.2.7 INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE

7.2.7.1 Services rendus par SNCF Combustible

SNCF Combustible fournit aux entreprises ferroviaires, dans les conditions définies dans ses offres de référence les accès et services relatifs à l'utilisation des installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible depuis le RFN. Les offres correspondantes ainsi que les données techniques des sites d'approvisionnement sont consultables sur le site de la PSEF. Les demandes de contractualisation doivent être adressées à la PSEF dont les coordonnées sont indiquées au point 7.1.3.1.

7.2.7.2 Services rendus par Normandie Rail Services

Les services proposés par Normandie Rail Services sur le parc logistique du Pont de Normandie sont décrits sur le site https://normandie-rail-services.com.

7.2.8 AUTRES INSTALLATIONS

7.2.8.1 Services rendus par Europorte Channel

Europorte Channel propose à Fréthun des services de prestations au sol et de gestion ferroviaire.

7.2.8.2 Services rendus par Transfesa France (annexe 7.9)

Transfesa France, en tant qu'exploitant des sites d'Hendaye et de Cerbère, fournit aux entreprises ferroviaires les services de changement d'essieux entre la France et l'Espagne, tels que définis dans son offre.

7.2.8.3 Services rendus par Normandie Rail Services

Les services proposés par Normandie Rail Services sur le parc logistique du Pont de Normandie sont décrits sur le site https://normandie-rail-services.com.

7.3 INSTALLATIONS DE SERVICE EXPLOITÉES PAR SNCF RÉSEAU

Conformément à l'article 2111-9 du code des transports, « *La société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale :*

…

6° la gestion et la mise en valeur d'installations de service ».

Document de comparaison automatique – document informatif

7.3.1 DISPOSITIONS COMMUNES

7.3.1.1 Règles générales d'utilisation des installations de service

SNCF Réseau offre, dans le cadre des prestations minimales, l'accès par le réseau aux installations de service accessibles depuis le RFN.

SNCF Réseau fournit un service de base sur chacune des installations de service qu'il gère, ainsi que des prestations complémentaires définies ci-après.

Les candidats doivent utiliser les installations de service de façon strictement conforme à l'usage qui en est prévu.

Cependant, si les candidats souhaitent utiliser les installations de service dans un but différent ou complémentaire à leur destination initiale, ils doivent présenter une demande à la PSEF ou à leur chargé de compte national ou régional. Si la faisabilité est confirmée, la PSEF leur proposera le modèle contractuel adapté, et ce, afin de réaliser les opérations souhaitées en toute sécurité.

En particulier, toute opération de maintenance sur le matériel roulant n'est autorisée sur les installations de service :

- Qu'après accord exprès et préalable de SNCF Réseau au travers d'une convention de mise à disposition, et dans le respect des conditions liées à l'exploitation des installations de maintenance.
- Qu'en cas d'urgence dûment justifiée par le candidat.

Au titre du présent article, ne sont pas considérées comme des interventions de maintenance :

- Les visites du train (constats, reconnaissance) ;
- Les visites techniques ;
- Les interventions légères sur le matériel, avec de l'outillage portatif, sans aucun dépôt de matériel ou de matériaux au sol, tels que par exemple réglages, petits nettoyages simples d'accès.

7.3.1.2 Tarification des installations de service

L'article 3 du décret n° 2012-70, dans sa version modifiée par le décret n° 2016-1468 dispose que « la fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable ».

Les redevances relatives aux prestations régulées rendues sur les installations de service définies ci-après, dont le barème est présenté en annexe 7.8 (anciennement annexe 7.9), s'appliquent pour l'horaire de service 2027.

Pour plus d'information sur les principes de tarification des installations de service, se référer à l'annexe 7.7 (anciennement annexe 7.8).

7.3.1.3 Facturation

Les modalités de facturation des redevances pour l'usage des installations ferroviaires sont reprises dans le tableau ci-dessous.

En cas d'écart entre l'utilisation contractualisée/déclarée et l'utilisation avérée, la pénalité visée au point 7.3.5.4.2.c s'applique.

Document de comparaison automatique – document informatif

Types de redevance pour les prestations réalisées **au cours d'un (1) mois M**		Novembre de **l'année A-1**	M-2	M-1	M (mois de prestation)	M+1	A+1
Services de base	**Redevances pour l'usage** des voies de service				Facture (contrat)	Facture (déclaratif)	
	Redevance pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la bosse,					Facture	
	Redevance pour l'usage des chantiers de transport combiné				Facture (contrat ferme)	Facture (contrat open)	
	Redevance pour l'usage des cours de marchandises				Facture (contrat ferme)	Facture (contrat open)	
Prestations complémentaires	**Manoeuvre d'installations de** sécurité simples	Facture au fil de l'eau					
	Manoeuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne	Facture au fil de l'eau					

7.3.2 GARES

7.3.2.1 Informations générales

SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, est le gestionnaire unifié des gares.

Les services et tarifs proposés par SNCF Gares & Connexions sont définis dans le document de référence des gares (DRG) (point 7.2.1).

Document de comparaison automatique – document informatif

7.3.2.2 Prestations pouvant être fournies par SNCF Réseau aux transporteurs dans le périmètre de certaines gares de voyageurs

Selon la disponibilité des agents des Établissements Infrastructure Circulation (EIC) (disponibilité pouvant varier d'une gare à une autre ainsi que d'un service annuel à un autre), SNCF Réseau peut proposer des prestations spécifiques aux transporteurs dans les gares de voyageurs.

Ces prestations sont réparties en trois (3) domaines d'expertise, chaque prestation pouvant être réalisée par SNCF Réseau de façon indépendante :

- Les prestations relatives à la préparation du train :

- Gestion de rame : opérations d'accroches/décroches, essais de frein, bulletins de freinage, manœuvre des aiguilles à pied d'œuvre, etc. … nécessaires à la manœuvre ou à l'évolution d'un train ;
- Préparation technique et commerciale du train :
  - opérations techniques effectuées sur un train à quai ou dans un chantier avant une circulation commerciale ;
  - vérification de la conformité aux règles de confort du train telles que pancartage, fermeture/déverrouillage des portes et fenêtres, etc…
- Aide au départ du train : opérations de vérifications jugées nécessaires par le transporteur, préalables à l'autorisation de mise en mouvement ;
- Prestations logistiques : opérations de remplissage des sablières, nettoyage des vitres, remplissage en gasoil, plans froid, etc…
- Visite avant expédition :
  - vérification qu'aucun voyageur n'est présent dans une rame ;
  - fermeture des portes d'accès.
- La supervision transporteur :
  - opérations en pré-opérationnel du bureau d'études escale : aide à la construction du recueil des contraintes en gare (en prenant en compte les contraintes non liées à l'infrastructure telles que gestion des flux, opérations de produit train, etc.), pré- alimentation locale de certains outils, fiches de travail, notes de gare, etc… ;
  - suivi de la production des ressources en opérationnel du centre opérationnel escale telles que l'alimentation des systèmes d'information/rapports d'incidents/suivi régularité de l'escale, le suivi des étapes de la préparation technique et commerciale, etc… ;

- Les prestations d'accueil spécifiques au transporteur en gare :

- Accueil spécifique au train : présence d'un agent au moment de l'embarquement ou du débarquement afin d'accueillir et d'informer les voyageurs pour le compte de l'entreprise ferroviaire (en appui du personnel de l'EF ou par délégation de celle-ci) ;
- Mise en œuvre de dispositifs de prise en charge particuliers : bons taxis, bons hôtels, accueil groupe, distribution de plateau repas…

Document de comparaison automatique – document informatif

- Les prestations de billettique :

- La vente de titres de transport aux guichets, y compris l'information relative au voyage (renseignement des voyageurs sur leur voyage à l'occasion de la vente d'un titre de transport) et l'après-vente aux guichets ;
- La vérification du bon fonctionnement et réalisation de l'entretien courant des Distributeurs Billetterie Régionale (DBR), composteurs et valideurs présents en gare et installés par l'entreprise ferroviaire, y compris l'appel à l'entreprise ferroviaire en cas de dépannage lourd ;
- La manipulation de fonds dans le cadre de la vente de titres de transport, y compris l'arrêté de caisse et le transfert de la caisse au coffre de la gare.

La fourniture de ces prestations, strictement dépendantes de la disponibilité d'un agent des EIC, donne lieu à la conclusion d'un contrat entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire bénéficiaire du service.

Ces prestations l'objet des redevances présentées en annexe 7.8 (anciennement annexe 7.9).

Le prix résulte du volume commandé et du tarif horaire standard (c'est-à-dire, à coût complet) d'un agent Circulation.

Pour la billettique, le prix résulte du volume commandé (heure d'ouverture et de fermeture du guichet) et du tarif horaire standard (c'est-à-dire, à coût complet) d'un agent Circulation selon la quote-part de temps de travail des agents Circulation qui est consacré à cette mission.

Les modalités de facturation sont précisées dans le contrat spécifique conclu entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

7.3.3 TERMINAUX DE MARCHANDISES

7.3.3.1 Informations générales

SNCF Réseau met à disposition de ses clients l'accès et l'usage de plateformes d'échange dédiées au transfert de marchandises entre le mode de transport ferroviaire et le mode de transport routier. Deux (2) types d'installation sont exploitées par SNCF Réseau : les chantiers de transport combiné, dont la liste et la localisation des installations sont présentées en annexe 7.6.3 et les cours de marchandises, dont la liste est établie en annexe 7.6.1 et 7.6.2.

- Un chantier de transport combiné (CTC) se définit comme un espace essentiellement utilisé pour le transport rail/route, qui permet de charger ou décharger les unités de transport intermodal (UTI) par grue mobile ou portique.
- Une cour de marchandises est un espace qui permet le transbordement de marchandises de la voie ferrée vers un mode routier et inversement.

De façon exceptionnelle, temporaire et après accord exprès de SNCF Réseau, un CTC peut être utilisé pour un transbordement rail-route sans UTI, et inversement une cour marchandises peut être utilisée pour des transbordement rail-route d'UTI.

7.3.3.2 Services

- Pour les chantiers de transport combiné

Document de comparaison automatique – document informatif

Le service de base comprend l'usage des voies ferrées, cours et installations aménagés pour le chargement et le déchargement des marchandises depuis le train, l'accès à la voie publique des véhicules routiers transportant ces marchandises, l'utilisation des installations de traction électrique, la fourniture des informations nécessaires à l'utilisation normale du terminal et, le cas échéant, l'utilisation des services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par le gestionnaire de l'installation de services.

Il couvre également la manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces installations de service et que la réglementation réserve au gestionnaire de l'installation de services.

L'usage des halles ou bâtiments situés dans les emprises des chantiers de transport combiné n'est pas compris dans le service de base. Il s'agit de prestations diverses éventuellement fournies par SNCF Réseau sur demande.

Les prestations de manutention/stockage d'UTI sont fournies par les exploitants de chantier de transport combiné identifiés au point 7.2.2.1.

- Pour les cours de marchandises

Le service de base comprend l'usage des voies, des quais, cours et installations aménagés pour le chargement et le déchargement des marchandises depuis le train, l'accès à la voie publique des véhicules routiers transportant ces marchandises, l'utilisation des installations de traction électrique, la fourniture des informations nécessaires à l'utilisation normale du terminal et, le cas échéant, l'utilisation des services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par le gestionnaire de l'installation de services.

Il couvre également la manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces installations de service et que la réglementation réserve au gestionnaire de l'installation de services.

Le service de base peut également comporter des prestations de programmation et de reprogrammation de tranches horaires.

L'usage des halles ou bâtiments situés dans les emprises des cours de marchandises n'est pas compris dans le service de base ; il s'agit de prestations diverses éventuellement fournies par SNCF Réseau sur demande.

7.3.3.3 Description de l'installation de service

- Chantiers de transport combiné

Développé pour répondre aux besoins de transport de caisses mobiles, conteneurs et semi-remorques routières (unité de transport intermodal), le transport combiné est un mode de transport intermodal qui utilise le mode routier pour le pré et post acheminement de et vers des chantiers spécialisés et le mode ferroviaire ou fluvial ou maritime sur le parcours principal.

Les chantiers de transport combiné de SNCF Réseau sont des espaces dédiés au transport rail/route, qui permettent de charger ou décharger les UTI par grue mobile ou portique. Ce principe n'interdit pas l'utilisation des voies de manutention pour l'ajout d'un lot conventionnel à un lot de transport combiné, entre l'achèvement des opérations de constitution de celui-ci et le départ du convoi. De même, l'arrivée d'un convoi comportant un lot conventionnel sur une telle voie est autorisée par l'exploitant, sous réserve de l'évacuation rapide de ce lot après l'arrivée. L'activité combinée ne doit pas être pénalisée par ces opérations complémentaires. Les modalités pratiques, notamment liées à la sécurité des personnels et des manutentions, mais également les créneaux spatio-temporels affectés à ces séquences de manœuvres ferroviaires, seront indiquées par l'exploitant de la cour de manutention concernée du chantier de transport combiné.

Document de comparaison automatique – document informatif

Les chantiers de transport combiné de SNCF Réseau sont composés :

- d'une ou de plusieurs voies ferrées de manutention à l'intérieur du site
- et, selon le site, de voies ferrées d'appui au terminal qui leur sont exclusivement dédiées aux fins de manœuvre et de stationnement.

Les plateformes routières de ces sites sont spécialement conçues pour la circulation des poids lourds et pour l'utilisation de grues routières dont la charge à l'essieu est particulièrement importante.

La liste des chantiers de transport combiné de SNCF Réseau figure en annexe 7.6.3 et présente les caractéristiques principales des voies ferrées de manutention.

Les caractéristiques principales des voies des chantiers de transport combiné telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, le type d'alimentation, ainsi que les caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, certaines fonctionnalités et services disponibles, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent dans la liste des voies de service commercialisables qui se trouve sur le site internet de la PSEF.

La PSEF (point 7.1.3.1) doit être consultée pour toute demande concernant la localisation précise des sites concernés et les possibilités offertes.

- Cours de marchandises

Les cours de marchandises permettent le transbordement de marchandises du mode ferroviaire au mode routier et vice versa. Elles sont composées :

- d'une ou de plusieurs voies ferrées de manutention à l'intérieur du site ;
- selon le site, de voies ferrées d'appui au terminal qui leur sont exclusivement dédiées, aux fins de manœuvre et de stationnement ;
- d'un accès routier permettant aux camions d'accéder au site
- et, le cas échéant, de halles, quais ou bâtiments.

Les cours de marchandises de SNCF Réseau immédiatement accessibles, avec leur localisation et caractéristiques techniques principales, sont listées en annexe 7.6.1.

Les cours de marchandises de SNCF Réseau accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle sont listées en annexe 7.6.2.

Les caractéristiques principales des voies ferrées des cours marchandises telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, le type d'alimentation, ainsi que les caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, certaines fonctionnalités et services disponibles, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent dans la liste des voies de service commercialisables qui se trouve sur le site internet de la PSEF.

7.3.3.4 Tarification

A. Redevances d'usage des chantiers de transport combiné

L'usage des installations ferroviaires des chantiers de transport combiné se traduit par la facturation d'une redevance par train accédant au terminal de transport combiné. Cette redevance est identique pour l'ensemble des sites.

Document de comparaison automatique – document informatif

B. Redevances d'usage des cours de marchandises

- Cours de marchandises immédiatement accessibles

L'usage des cours de marchandises immédiatement accessibles se traduit par la facturation d'une redevance par train accédant au terminal. Cette redevance est identique pour l'ensemble des sites.

Pour chaque installation demandée, l'entreprise ferroviaire choisit entre une offre dite « ferme » (réservation de tranches horaires fixes) et une offre dite « open » (réservation de jours possible jusqu'à J-3 ouvrés).

L'usage des cours de marchandises implique deux (2) types de tarifications :

- La tarification systématique qui correspond à la redevance d'usage courant du site (tarif unique pour l'ensemble des sites) ; en outre, pour les offres dites « open », elle comprend une redevance forfaitaire de programmation ;
- La tarification additionnelle qui correspond aux redevances de reprogrammation des tranches horaires, quel que soit le contrat, ferme ou open. Les tarifs sont forfaitaires pour la reprogrammation.

- Cours de marchandises accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle

Le tarif est établi sur la base de la redevance d'usage des cours de marchandises immédiatement accessibles, le cas échéant complété du montant des travaux de remise en état. SNCF Réseau fournit un devis de ce tarif qui doit être préalablement accepté par l'entreprise ferroviaire avant le début de la prestation. Un calendrier de réalisation des travaux et d'accessibilité au site est également fourni et doit être accepté par le demandeur.

7.3.3.5 Conditions d'accès

L'accès aux installations ferroviaires des terminaux de marchandises est conditionné à l'application des conditions contractuelles communes aux contrats d'utilisation des installations de service (annexe 7.1) et à la conclusion d'un contrat national pour l'utilisation des cours de marchandises (annexe 7.3) ou d'un contrat national pour l'utilisation des chantiers de transport combiné (annexe 7.4).

Les contrats nationaux sont complétés de contrats locaux.

Pour une utilisation ponctuelle des terminaux de marchandises, et s'il n'a pas été possible d'établir préalablement un contrat local (notamment en cas de demande de dernière minute), l'utilisateur devra en déclarer l'utilisation à la PSEF (point 7.1.3.1), en vue de sa facturation.

Les consignes locales d'exploitation (CLE) fixent les conditions d'accès aux terminaux de marchandises depuis le réseau ferré national.

Les offres de service des exploitants des chantiers de transport combiné, propriété de SNCF Réseau et propriété d'autres entités, sont consultables en annexe 7.9 (anciennement annexe 7.11).

Les entreprises ferroviaires et autres candidats doivent s'adresser à ces derniers concernant leurs besoins en manutention / stockage d'UTI.

7.3.3.6 Allocation de capacité commerciale

Les demandes d'utilisation des terminaux de marchandises se font dans le même calendrier que celui des voies de service (point 7.3.5.6). Le calendrier des réponses de SNCF Réseau aux demandes est également aligné sur celui des voies de service.

Les demandes d'accès concurrentes aux terminaux de marchandises font l'objet d'une coordination avec les demandeurs de capacité. Cette coordination débouche, si nécessaire, sur la mise au point d'une charte locale d'exploitation décrivant les espace-temps alloués à chaque demandeur.

- Dans le cas où les demandes ne peuvent être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination, les critères suivants guideront l'arbitrage par SNCF Réseau (sans ordre de priorité ou d'importance) :
  - quand l'information est disponible, utilisation effective des terminaux en A-1 en comparaison avec la capacité demandée ;
  - nombre de jours d'utilisation prévisionnelle, fréquence et saisonnalité ;
  - motivation et justification de la demande ;
  - réajustement de la capacité commerciale attribuée en cas de perte de marché en cours d'année ;
  - origine de la demande : initiative du demandeur ou adaptation pour une cause GI ;
  - ordre chronologique d'arrivée des demandes, pour les demandes tardives et en cours d'HDS ;
  - longueur du parcours en ligne ;
  - complexité et impact global du thème de manœuvre sur le complexe ferroviaire.
- À l'issue de l'arbitrage par SNCF Réseau, cette dernière et le demandeur qui n'a pas pu voir sa demande satisfaite déterminent ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service concerné dans des conditions économiquement acceptables.
- Lorsqu'à l'issue de la procédure, SNCF Réseau et le demandeur concluent qu'il n'existe pas d'alternative viable et qu'il n'est pas possible de satisfaire la demande, cette dernière est rejetée.

7.3.4 SITES DE TRI À LA GRAVITE

7.3.4.1 Informations générales

Les installations de tri à la gravité désignent les sites d'exploitation disposant d'un système spécifique permettant de trier les wagons par gravité.

7.3.4.2 Services

Le service de base rendu sur les sites de tri à la gravité (usage de la fonctionnalité de tri à la gravité) consiste en l'utilisation des buttes de triage ainsi qu'aux prestations de débranchement et de freinage des coupons.

Ce service ne comprend pas l'utilisation des voies de service en amont et en aval de la bosse.

7.3.4.3 Description de l'installation de service

Les sites de tri à la gravité sont composés d'une bosse, de systèmes de freinage automatisés ou semi-automatisés et de voies de service permettant le tri des wagons et la recomposition des wagons en trains du lotissement.

Les sites de tri à la gravité en activité sont Le Bourget, Miramas, Sibelin et Woippy.

Les caractéristiques principales des sites de tri à la gravité telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, ainsi que les caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, certaines fonctionnalités et services disponibles, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent sur le site internet de la PSEF dans le fichier des voies de service commercialisables.

7.3.4.4 Tarification

- **Redevance pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité**

La redevance pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité couvre à la fois l'usage des infrastructures spécifiques et les prestations correspondantes liées à la fonctionnalité de tri à la gravité.

L'utilisation des voies de service en amont et en aval de la bosse n'est pas comprise dans la redevance.

La prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité fait l'objet d'une déclaration par l'entreprise ferroviaire.

L'entreprise ferroviaire s'engage à déclarer à SNCF Réseau, pour chaque mois M, cette prestation, les trains accédant à cette fonctionnalité, par courriel à l'adresse dmc_valorisation_ventes@reseau.sncf.fr au plus tard le vingt (20) du mois M+1.

La redevance est facturée à la fin du mois M+1 sur la base de la déclaration de l'entreprise ferroviaire reprenant les données réelles concernant le nombre de trains accédant aux sites de tri à la gravité, au plus tard le vingt (20) du mois M +1 pour l'ensemble de ce mois M.

- **Redevance pour l'usage courant des voies de service amont et aval de la gravité**

L'usage courant des voies de service des sites de tri à la gravité donne lieu à la facturation de la redevance définie au point 7.3.5.4.

7.3.4.5 Conditions d'accès

Les conditions d'accès aux sites de tri à la gravité sont définies au point 7.3.5.5 ci-après (à l'exception des mises à disposition d'espaces industriels qui ne s'appliquent pas au tri à la gravité).

7.3.4.6 Allocation de capacité ~~commerciale~~

Les modalités de demandes et de réponses aux demandes d'accès aux sites de tri à la gravité sont identiques à celles des voies de service et définies au point 7.3.5.6.

Document de comparaison automatique – document informatif

7.3.5 VOIES DE SERVICE

7.3.5.1 Informations générales

L'infrastructure de SNCF Réseau dispose de voies de services affectées, de manière générale, à la production des entreprises ferroviaires hors sillon et aux besoins du gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation et la maintenance du réseau.

Les principales caractéristiques des voies de service sont mentionnées dans les consignes locales d'exploitation (CLE) accessibles dans le système d'information DocExplore.

SNCF Réseau distingue les voies de service en fonction de leur utilisation, qui peut être commerciale ou non.

Cette distinction se fait, en principe, de la façon suivante.

- Les voies non commercialisables sont en règle générale :

- Les voies affectées exclusivement à la gestion opérationnelle des circulations, dénommées voies « VGC » dont l'objet est de permettre de gérer les aléas de production de SNCF Réseau ou de fluidifier les circulations, notamment :

    - les aléas de circulations,
    - les opérations de rebroussement,
    - la réception des trains en provenance des voies principales,
    - la préparation des départs vers les voies principales et arrêts-circulation,
    - la détection de boîtes chaudes,
    - les besoins ponctuels et inopinés de stationnement court (<30 min) décidés par SNCF Réseau.

    Par nature, une utilisation de ce type de voie pour les besoins cités ci-dessus ne peut faire l'objet d'une facturation de redevance au titre des installations de service. En outre, ces voies ne doivent pas servir pour les manœuvres et le stationnement des entreprises ferroviaires dans un cadre différent de celui décrit ci-dessus.

    Enfin, lors d'aléas de production ou de travaux inopinés, le service de gestion des circulations de SNCF Réseau peut décider de retenir les trains ou proposer des itinéraires et stationnement alternatifs. Si un stationnement était prévu contractuellement (au titre de l'usage courant décrit ci-après) et que SNCF Réseau n'a pas pu honorer la demande de l'Entreprise Ferroviaire pour cause d'aléas de production alors, le stationnement alternatif proposé par SNCF Réseau ne fera pas l'objet d'une facturation supplémentaire.

- Les voies affectées exclusivement de manière permanente aux besoins de maintenance de l'infrastructure.

- Les voies commercialisables sont :

- Les voies de service destinées à un usage courant sont les suivantes : voies de travail, affectées à la production des entreprises ferroviaires hors sillon (garage, tri, manœuvre et formation de trains, stationnement temporaire amont et aval de ces opérations, relais…) ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- Les voies de garage, affectées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions (voies seules sans intervention sur le matériel roulant, à l'exception des interventions visées au point 7.3.1.1 ci-dessus) ;
- Les voies de travail et/ou garage auxquelles sont associés un foncier et/ou un équipement fixe, le tout constituant un espace industriel.
- Les voies de gestion des circulations « VGC » à usage mixte :
    - certaines voies de gestion des circulations sont dites « mixtes » car elles ne sont pas affectées exclusivement aux besoins du service de gestion des circulations de SNCF Réseau, et peuvent être allouées par SNCF Réseau au titre de l'usage courant. En réponse à une demande de capacité, et sous réserve de l'accord du service de gestion des circulations de SNCF Réseau. Une Entreprise Ferroviaire peut ainsi se voir attribuer une VGC à usage mixte à des fins de manœuvre ou de stationnement long (>30min).
    - Ces voies sont en général accessibles depuis les voies principales et situées sur les faisceaux réception, relais, attente départ et formation des sites de triage. L'utilisation des voies VGC à usage mixte par les entreprises ferroviaires est facturée selon le tarif applicable aux voies à usage courant en fonction de la durée d'utilisation effectivement constatée. La durée de stationnement maximale sur VGC à usage mixte est inscrite dans chaque Consigne Locale d'Exploitation (CLE) et dépend de la contrainte capacitaire propre à chaque site. Les durées peuvent varier de 30 minutes à 36 heures sur certains sites. Dans le cas d'un stationnement d'une Entreprise Ferroviaire au-delà du temps maximum prévu dans la CLE (pouvant notamment occasionner des goulets d'étranglement des circulations), l'Entreprise Ferroviaire se verra appliquer une pénalité de suroccupation par le Service de Gestion des Circulations de SNCF Réseau.

SNCF Réseau peut également proposer aux entreprises ferroviaires voyageurs, en supplétif de la prestation de garage, une prestation de remisage de matériel roulant voyageurs de nuit sur les voies principales des gares de voyageurs. Cette prestation de remisage de matériel voyageurs de nuit sur voie principale en gares de voyageurs est décrite au point 7.3.5.7 ci-après.

7.3.5.2 Services

- Voies commercialisables affectées à un usage courant (dont voies de gestion des circulations à usage mixte)

Les voies de service destinées à un usage courant sont définies au point 7.3.5.1et font l'objet du processus d'allocation de capacité décrit au point 7.3.5.6. Elles peuvent être utilisées par plusieurs entreprises ferroviaires à l'exception des voies auxquelles sont associées un foncier et/ou un équipement fixe.

Il existe deux (2) modalités d'utilisation des voies de service pour usage courant, à savoir :

- L'utilisation récurrente, qui correspond à une utilisation régulière sur une période donnée (a minima la même réservation un (1) jour par semaine pendant un (1) mois), qui peut s'appliquer à chacune

Document de comparaison automatique – document informatif

des utilisations ci-avant ; une utilisation permanente 7j/7 et 24h/24 sur la durée de l'HDS entre dans cette catégorie ;

- L'utilisation ponctuelle, qui correspond à toute autre utilisation, au fil de l'eau, qui ne s'applique pas à l'allocation d'un espace industriel.

- **Voies faisant l'objet d'une occupation sans mouvements ferroviaires réguliers**

D'autres voies de service, commercialisables ou non, peuvent également être proposées par SNCF Réseau sur demande de candidats désirant une occupation sans mouvements ferroviaires réguliers (voir point 7.4.2.1).

7.3.5.3 Description de l'installation de service

Pour chacun de ces sites, la liste des voies de service commercialisables (y compris les VGC à usage mixte) ainsi que leurs caractéristiques principales telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, le type d'alimentation, ainsi que leurs caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent sur le site internet de la PSEF, dans la rubrique voies de service dans les offres de SNCF Réseau.

Ci-après le lien vers cette rubrique : https://www.psef.sncf-reseau.fr/content/nos-produits-et-services#taxonomy_term_voies_de_service

La liste des sites non utilisés depuis plus de 2 ans et ne faisant l'objet d'aucun potentiel commercial identifié à la date de publication du DRR est consultable sur le site internet de la PSEF, dans le fichier « Sites inutilisés depuis plus de 2 ans et ne faisant l'objet d'aucun potentiel commercial identifié ». A défaut de demandes, les voies de ces sites sont susceptibles de faire l'objet d'une reconversion.

7.3.5.4 Tarification

7.3.5.4.1 Redevance

L'usage courant des voies de service, y compris les VGC à usage mixte par des trains, locomotives ou wagons, donne lieu à l'application d'une redevance binôme, avec :

- une composante A due pour chaque train accédant ;

- une composante B due pour chaque jour d'usage en fonction de la longueur utile des voies.

Pour un mois donné, le montant de la composante A est calculé en fonction d'un montant forfaitaire, distinct entre activités Fret et Voyageurs et du nombre de trains accédant. Précisément, ce montant obéit à la règle ci-dessous :

Composante A = Montant forfaitaire * nombre de trains ayant accédé au site dans le mois

De même, le montant de la composante B est calculé en fonction de la longueur utile de la voie, du nombre de jours d'utilisation dans le mois et du prix unitaire (annexe 7.8, anciennement annexe 7.9), distinct entre activités Fret et Voyageurs. Précisément, pour une voie donnée, ce montant obéit à la règle ci-dessous :

Composante B =Longueur utile de la voie en km * nombre de jours d'utilisation dans le mois * prix unitaire

Au total, le client paiera pour un mois donné et pour un site donné :

Document de comparaison automatique – document informatif

Redevance = composante A + composante B

Lorsque les voies de service sont associées à une surface foncière pour former un espace industriel, les redevances suivantes sont ajoutées à celles indiquées ci-avant :

- Redevance foncière hors surfaces sous voies ferrées (non prises en compte dans le calcul de la redevance) ;
- Impôts et taxes ;
- Charges éventuelles d'amortissement.

Pour l'occupation des voies de service sans mouvements ferroviaires réguliers, il convient de prendre contact avec la PSEF pour connaître les modalités de tarification et de facturation.

7.3.5.4.2 Modalités de facturation

a. Voies de service utilisées de façon récurrente et faisant l'objet d'un contrat local

Les voies de service faisant l'objet d'une contractualisation pour une utilisation récurrente sont facturées selon les dispositions prévues aux contrats. En conséquence, elles ne sont plus à inscrire dans le fichier déclaratif mensuel des voies de service.

La facturation des redevances a lieu pour chaque mois M en début de mois M.

b. Voies de service utilisées ponctuellement et faisant l'objet d'un déclaratif par le candidat

Les voies de service utilisées ponctuellement (y compris les VGC à usage mixte) ne font pas l'objet d'un contrat local. Le montant facturé est déterminé par SNCF Réseau sur la base de la déclaration du client reprenant les données réelles concernant les trains ayant accédé aux voies de service au plus tard le vingt (20) du mois (M + 1). La déclaration s'effectue via un modèle de fichier déclaratif transmis à l'EF par SNCF Réseau et expliquant la procédure à suivre.

Ces voies faisant l'objet d'un déclaratif d'utilisation en M+1 pour le mois M, la facturation a lieu en fin de mois M+1.

c. Ecart constaté entre la capacité contractualisée et/ou déclarée et l'utilisation réelle

Dans les deux (2) situations ci-dessus, en cas d'écart entre la capacité contractualisée et/ou déclarée avec l'utilisation réelle mesurée au travers des systèmes d'information de gestion opérationnelle des circulations (notamment GOST), SNCF Réseau applique de plein droit à l'entreprise ferroviaire concernée une pénalité, égale à deux (2) fois le montant de la redevance d'usage due.

En cas de suroccupation des VGC à usage mixte (temps de stationnement au-delà du temps inscrit à la CLE) et pour éviter la saturation du réseau sur certains sites contraints, SNCF Réseau appliquera de plein droit une pénalité financière égale à quatre (4) fois le montant de la redevance d'usage due.

En cas de différentiel à la baisse entre la capacité contractualisée et/ou déclarée avec l'utilisation réelle, seuls les éléments contractualisés ou déclarés seront pris en compte pour la facturation de la prestation.

d. Cas particuliers de l'utilisation de voies de service par des véhicules en stationnement de longue durée n'ayant pas fait l'objet de contractualisation.

Cette utilisation est facturée à l'entreprise ferroviaire qui a déposé le(s) véhicule(s) jusqu'à son(leur) enlèvement. La pénalité visée au point 7.3.5.4.2.c s'applique

Document de comparaison automatique – document informatif

7.3.5.4.3 Redevances des prestations complémentaires régulées sur installations de service

- **Redevance pour la prestation d'assistance à la circulation des trains TEPE sur les sites de voies de service**

Dans le cadre de l'usage des voies de service par les trains de transport exceptionnel particulièrement encombrant (TEPE), la redevance pour la prestation d'assistance à la circulation de ces trains est établie sur la base du coût de tout aménagement ou travail particulier occasionné.

La facturation de la redevance correspondante se fait au fil de l'eau, sur la base d'un devis fourni par SNCF Réseau et accepté par le client avant le début de la prestation.

7.3.5.5 Conditions d'accès

Les demandes d'utilisation de linéaires de voies de service sont adressées à la PSEF ou au guichet unique, suivant la procédure d'allocation décrite au point 7.3.5.6.

Le document RFN-IG-TR-1 A 00-n°004 « Utilisation des voies de service », complété par les consignes locales d'exploitation (CLE), accessibles dans DocExplore, précisent les principes et les conditions d'utilisation pour chaque voie de service.

- Pour un besoin récurrent, il est nécessaire de procéder :

À la signature d'un contrat national voies de service (annexe 7.2) et d'un contrat local pour une durée d'utilisation maximale sur un horaire de service, pour une utilisation en voie de travail et/ou de garage et sans intervention sur le matériel roulant. Les conditions contractuelles communes aux contrats d'utilisation des installations de service s'appliquent (annexe 7.1).

À la signature d'une convention de mise à disposition (CMD) pour l'utilisation d'un espace industriel (conditions générales en annexe 7.5). La CMD n'a pas de durée minimale. En revanche, sa durée maximale est en principe de cinq (5) ans (durée initiale de trois (3) ans, reconductible pour un (1) an, dans la limite de deux (2) fois). La durée peut être modulée en fonction des investissements réalisés par le bénéficiaire de la CMD. La CMD est conclue dans l'optique de réaliser du stationnement dynamique et des interventions sur le matériel roulant, notamment pour y effectuer des opérations de maintenance légère ou de préparation de wagons ou voitures.

Pour la mise à disposition de chacun de ses espaces industriels et conformément à l'article L. 2122 -1-1 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP), SNCF Réseau organise une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant à tout candidat potentiel, porteur d'un projet ferroviaire, de se manifester.

Cette procédure appelée « appel à manifestation d'intérêt » par SNCF Réseau se déroule de la manière suivante :

- Dès que le gestionnaire de l'infrastructure fait l'objet d'une sollicitation, la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF) de SNCF Réseau procède à une publicité sur son site dédié (https://psef.sncf-reseau.fr/publicité) afin de délivrer une information préalable et accessible à tous, destinée à garantir l'équité de traitement des candidats intéressés.
- Cette publicité est ensuite mise en ligne pour une durée de 2 mois (en moyenne) au cours de laquelle chaque candidat intéressé est invité à se manifester par la communication d'un écrit sous un format libre à envoyer à l'adresse suivante : services.psef@sncf.fr

- En réponse à son acte de candidature reçu dans le délai imparti, chaque candidat, reçoit alors le règlement de l'appel à manifestation d'intérêt, lequel comporte notamment un calendrier rappelant les principales étapes pour :
    - La remise de la meilleure offre du/des candidat(s)
    - Le cas échéant, la tenue d'une audition par le/ les candidat(s)
    - Le cas échéant, la remise d'une offre finale
- Les délais de présentation, d'examen et de traitement des candidatures par SNCF Réseau peuvent varier en fonction de la façon dont les candidatures sont formulées, et/ou au vu des délais nécessaires à la remise d'éléments complémentaires dont SNCF Réseau peut avoir besoin et qu'elle peut se réserver le droit de demander en cours de procédure.

Afin d'agir en transparence dans l'appréciation des offres remises, une grille de critères est établie pour chaque appel à manifestation d'intérêt en tenant notamment compte de la spécificité de l'espace industriel proposé à la mise à disposition. En tout état de cause, la liste de ces critères figure systématiquement dans le règlement d'appel à manifestation d'intérêt communiqué aux candidats intéressés (Exemple et de façon non exhaustive : la contribution au développement ferroviaire, la capacité à opérer le site, les investissements proposés, et le montant de redevance)

Après analyses des offres et notations de celles-ci, SNCF Réseau, informe chaque candidat individuellement de sa décision puis entame avec le candidat retenu la mise au point contractuelle de la convention de mise à disposition en vue de sa signature.

SNCF Réseau rappelle que tout projet qui ne présenterait pas le moindre lien avec le développement d'une activité ferroviaire sera considéré comme irrecevable et sera écarté de la procédure d'appel à manifestation d'intérêt par décision expresse signifiée au candidat intéressé par la PSEF.

- Pour une utilisation des voies pour un besoin ponctuel (y compris utilisation des VGC), il est nécessaire de procéder :

À la signature d'un contrat national voies de service (annexe 7.2). L'utilisateur devra ensuite procéder par déclaratif, dans les conditions prévues en son article VI. Les conditions contractuelles communes aux contrats d'utilisation des installations de service (annexe 7.1) s'appliquent.

7.3.5.6 Allocation de capacité

Les procédures d'allocation décrites ci-après viennent préciser les dispositions du règlement d'exécution n°2017/2177 de la Commission européenne du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.

La procédure d'allocation de capacité sur voies de service pour usage courant s'adresse aux candidats, ci-après le « demandeur ».

Les voies de service concernées par cette procédure d'allocation sont les voies relevant de l'usage courant (travail et garage hors espaces industriels) y compris les VGC à usage mixte, telles que décrites au point 7.3.5.1. Les voies de service dédiées à la gestion des circulations (VGC non mixtes) ne sont pas concernées par cette procédure et ne peuvent être allouées aux candidats.

L'occupation des voies peut être temporaire ou permanente. Dans le cas d'une occupation temporaire, une gestion spatio-temporelle des voies entre plusieurs occupants est possible.

Les voies de service des terminaux de marchandises ainsi que les voies des espaces industriels ne sont pas concernées par les procédures décrites ci-dessous. De même, l'occupation de voie de service sans mouvements réguliers n'est pas concernée par cette procédure.

Pour les sites équipés de l'outil GOST, qui permet aux entreprises ferroviaires de demander des ajustements en adaptation de l'HDS, voir le point 7.3.5.6.l ci-après du présent article.

À noter qu'une demande de capacité exprimée moins de cinq (5) jours avant la date d'utilisation demandée se traite en opérationnel directement entre le demandeur et les services de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations. L'utilisateur procède ensuite par déclaratif, conformément au point 7.3.5.4.2.

- Allocation de capacité commerciale (ie, hors capacité nécessaire pour effectuer des travaux)

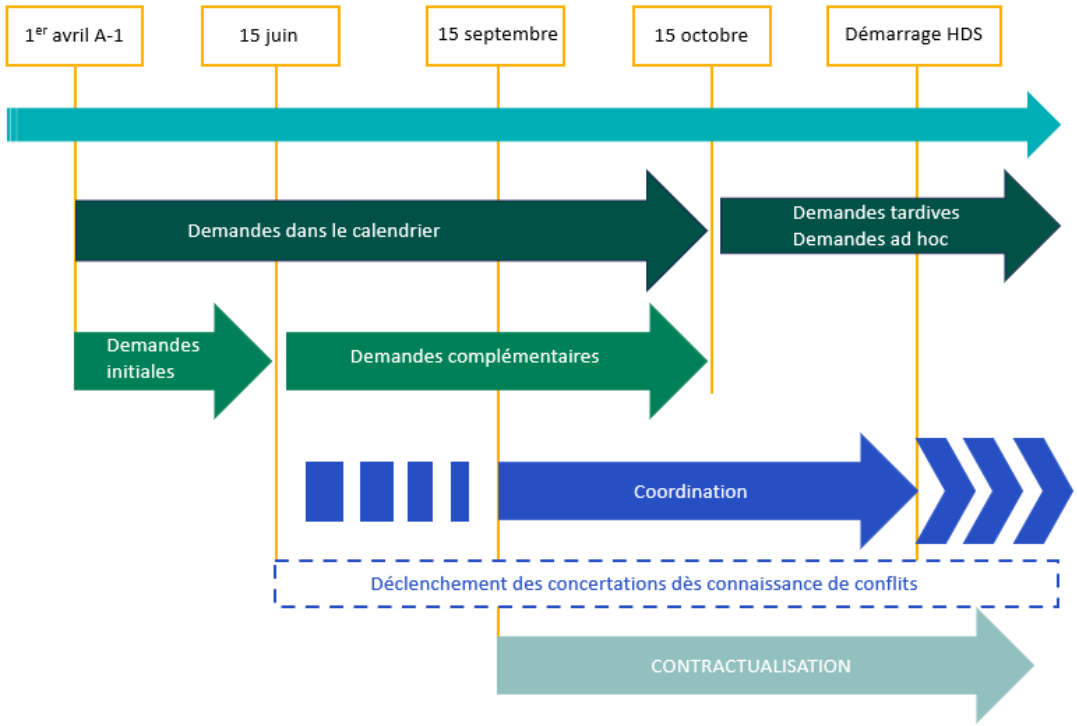
a. Formalisation de la demande

Toute demande d'allocation de voie de service doit impérativement être communiquée par le demandeur via le portail dédié à cet effet. Toute demande d'allocation de voie de service s'entend pour une durée définie ou, par défaut et au maximum, le temps d'un horaire de service.

A compter de l'horaire de service 2027, il est demandé aux candidats de renseigner obligatoirement une durée d'utilisation prévue pour chaque demande de capacité par le biais d'un horaire prévisionnel de début et d'un horaire prévisionnel de fin d'occupation de la voie. A défaut d'utilisation du portail dédié, il ne sera fait aucune réponse à la demande du candidat.

b. Calendrier d'instruction des demandes

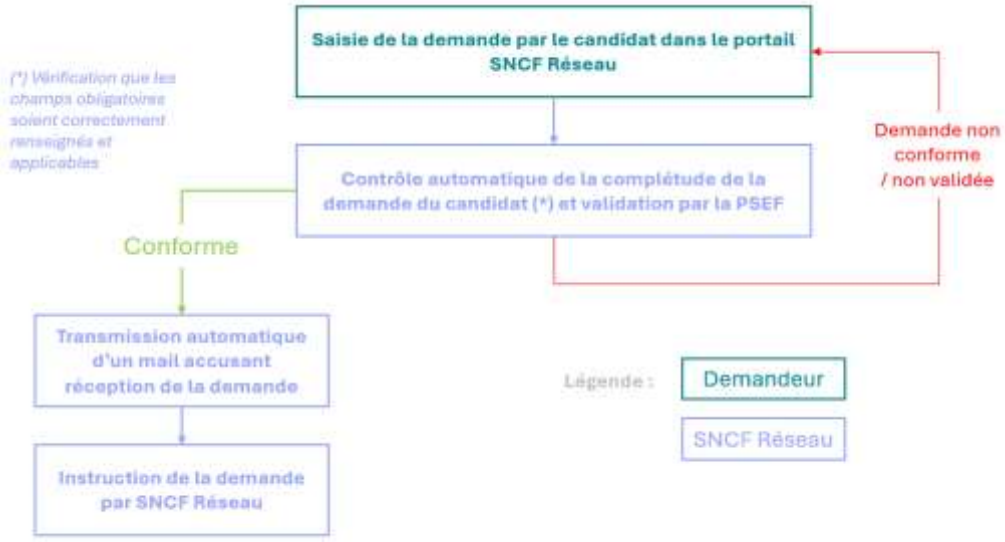
Le calendrier se décompose en 3 grandes périodes de demandes telles qu'exposées ci-dessous (les demandes ad hoc sont un sous-ensemble des demandes tardives) :



c. Processus de traitement des demandes

Le demandeur saisit son expression de besoin via l'interface dédiée à cet effet. Le délai imparti à SNCF Réseau pour fournir une réponse au demandeur commencera à courir à compter de la date d'enregistrement de la demande complète.

L'instruction se fait par les services compétents de SNCF Réseau, en territoire (Direction Territoriale, EIC notamment).



Le calendrier des réponses au demandeur est organisé de la façon suivante :

Délais de réponse aux demandes ne nécessitant pas de coordination		
Demandes dans le calendrier		Demandes tardives
Demandes initiales	Demandes complémentaires	
Réponse le 15 septembre A-1	Réponse entre le 16 septembre A-1 et le 15 novembre A-1	Réponse aux demandes tardives dans un délai de trente (30) jours calendaires
		Réponse aux demandes ad hoc (*) dans un délai de cinq (5) jours ouvrables
Délais de réponse aux demandes nécessitant une coordination		
Un délai supplémentaire de quinze (15) jours calendaires peut être ajouté		

(*) *au sens du règlement d'exécution 2017/2177, une demande couplée à une demande ad hoc de sillon pour un sillon individuel, soit, dans ce cas, 1 demande ponctuelle, 1 seul train accédant.*

d. Modalités de traitement des demandes

Les demandes initiales sont compilées avant d'être traitées globalement par SNCF Réseau. En cas de demande de modification d'une demande initiale avant le quinze (15) juin A-1, la modification est intégrée dans la demande initiale d'origine par le demandeur.

Les demandes complémentaires et les demandes tardives sont traitées dans leur ordre d'arrivée

Pour toutes les demandes :

- En cas de réduction de la capacité demandée, la réduction est intégrée dans la demande d'origine.
- En cas de demande de capacité supplémentaire, cette demande est traitée comme une nouvelle demande, selon calendrier ci-avant en c.

SNCF Réseau se base sur les éléments fournis par le demandeur dans son expression de besoin, et notamment les caractéristiques du convoi, pour rechercher les voies répondant au mieux à la demande exprimée, tout en gardant le souci d'ajuster au mieux la ressource au besoin pour ne pas entretenir d'installations qui ne seraient pas utilisées.

SNCF Réseau intègre les possibilités de l'infrastructure, à savoir notamment :

- La destination première des voies tel que décrite dans les documents locaux d'exploitation ;
- Les autres caractéristiques du site (état des voies, plan des voies, électrification, aptitude aux charges, types d'outils de gestion opérationnelle des circulations, etc.) ;
- Les modalités d'exploitation des sites (consignes locales d'exploitation notamment) ;
- Les travaux prévus.

SNCF Réseau intègre également les besoins et les services opérés par les autres entreprises ferroviaires et les autres acteurs du site, qui recouvrent notamment :

- La saisonnalité de l'activité (certaines voies n'étant utilisées par leurs bénéficiaires que durant des périodes prédéfinies de l'année, de sorte qu'il peut être pertinent de retenir un système de gestion souple) ;
- Les caractéristiques du matériel roulant (matériel moteur et matériel remorqué : mode de traction, gabarit, charge, etc.) ;
- La nature des transports effectués (marchandises dangereuses, transports exceptionnels etc.) ;
- La nature des opérations effectuées par les entreprises ferroviaires (outre les mouvements de tri ou manœuvres, entretien léger, besoins particuliers tels l'approvisionnement en combustible, etc.) ;
- L'articulation, en termes d'exploitation, de l'ensemble des trois (3) familles de critères, ce point comportant évidemment l'agencement des demandes des entreprises ferroviaires entre elles, ainsi que de leurs programmes de travail, de même que les règles de sécurité inhérentes à l'exploitation du site (par exemple la concomitance d'exploitation).

e. Principes de coordination des demandes

En cas de demandes concurrentes, SNCF Réseau coordonne les demandes en concertant avec l'ensemble des demandeurs, avec l'objectif que chacun puisse travailler dans de bonnes conditions et en phase avec son marché.

Toute modification des droits d'accès déjà accordés est soumise à l'accord du candidat concerné.

f. Méthode de répartition des capacités commerciales en cas de conflit résiduel

Document de comparaison automatique – document informatif

Dans le cas où les demandes ne peuvent être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination, les critères suivants guideront l'arbitrage par SNCF Réseau (sans ordre de priorité ou d'importance) :

- Quand l'information est disponible, utilisation effective des voies en A-1 en comparaison avec la capacité demandée ;
- La destination des voies de service (généralement connue par la dénomination usuelle des sites) demandées en fonction de l'activité prévue sur ces voies ;
- Nombre de jours d'utilisation prévisionnelle, période, fréquence et saisonnalité ;
- Motivation et justification de la demande ;
- Réajustement de la capacité commerciale attribuée en cas de perte de marché en cours d'année ;
- Origine de la demande : initiative du demandeur ou adaptation pour une cause relative au gestionnaire d'infrastructure ;
- Ordre chronologique d'arrivée des demandes, pour les demandes complémentaires et tardives ;
- Longueur du parcours en ligne ;
- Complexité et impact global du thème de manœuvre sur le complexe ferroviaire.

g. Modalités de réponse au demandeur

Quatre (4) types de réponses sont possibles :

1. Attribution totale de la capacité :

La capacité souhaitée par le demandeur est disponible et est par conséquent attribuée. Le demandeur en est informé par la réponse figurant dans la fiche d'expression de besoins qui lui est retournée par SNCF Réseau.

2. Attribution partielle de la capacité commerciale :

La capacité souhaitée par le demandeur est partiellement disponible. La capacité disponible est par conséquent attribuée. Le process décrit au point 1 s'applique. Concernant la capacité restante demandée et non attribuée en premier lieu, deux (2) cas sont possibles :

- La capacité restante sollicitée par le demandeur est en conflit avec d'autres demandes et dans ce cas le process décrit au point 3 ci-dessous s'applique ;
- Le demandeur est seul sur le site, mais la capacité globale commerciale du site est atteinte et SNCF Réseau ne peut honorer la demande. SNCF Réseau et le demandeur déterminent alors ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service concerné dans des conditions économiquement acceptables.

3. À l'étude

Certaines demandes de capacité peuvent entrer en conflit les unes avec les autres. Dans ce cas, SNCF Réseau, via la direction territoriale concernée, organise une (ou plusieurs) réunion(s) de concertation dans un délai maximal de trente (30) jours calendaires (suivant la date à laquelle SNCF Réseau a communiqué sa réponse) avec toutes les parties concernées par ce conflit. À noter que cette réunion peut être engagée en amont de la réponse formelle au demandeur, dès détection du conflit.

Document de comparaison automatique – document informatif

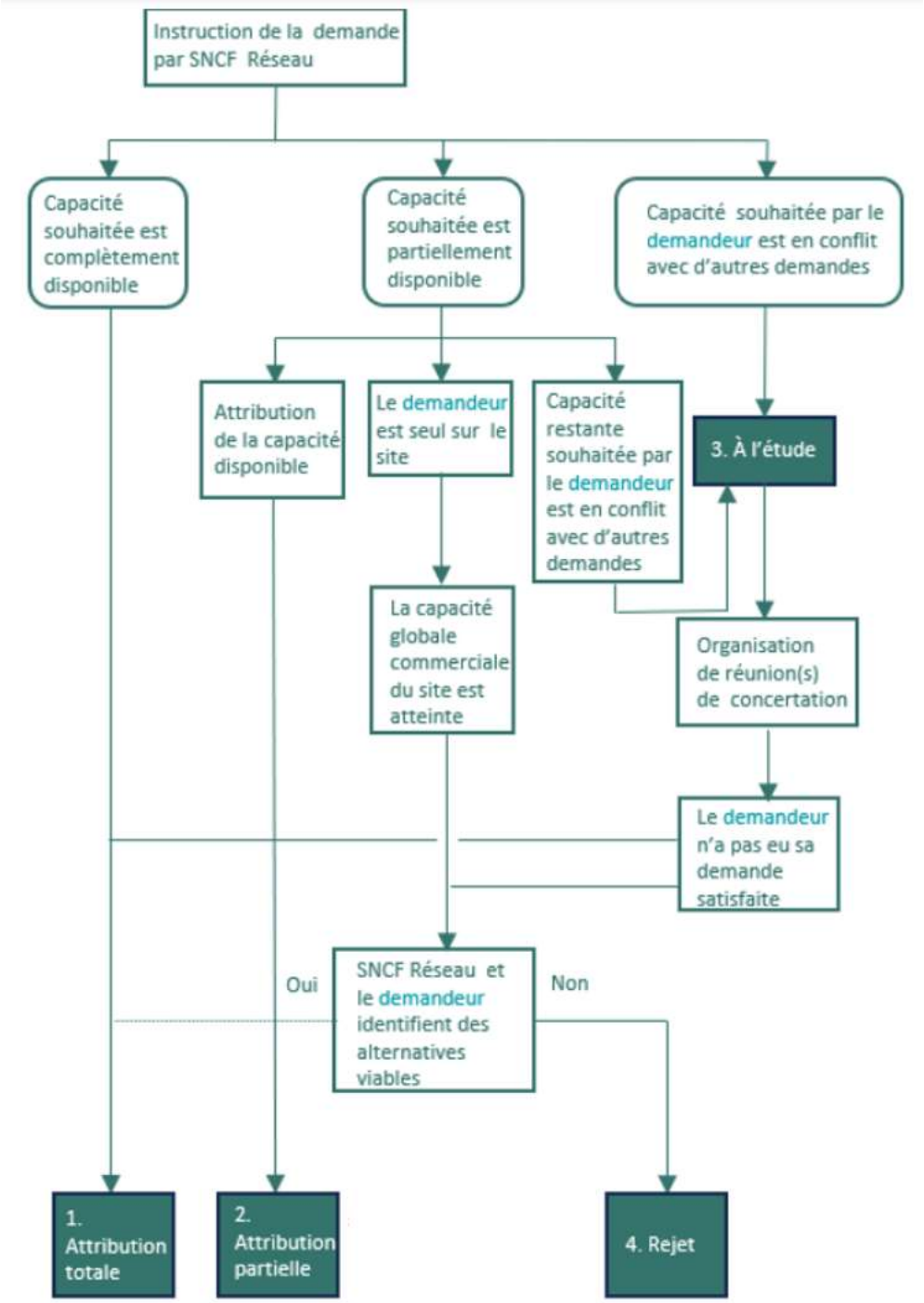
Il est alors demandé à chacun de transmettre à son chargé de compte (selon un modèle type fourni par SNCF Réseau disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau) le programme détaillé de son activité prévue sur les voies de service demandées au plus tard sept (7) jours calendaires avant la tenue de la réunion de concertation. Si un demandeur ne fournit pas son programme détaillé ou fournit un programme non correctement renseigné, la capacité demandée ne lui sera pas attribuée.

À l'issue de la dernière réunion de concertation, la réponse finale d'arbitrage sera transmise par SNCF Réseau aux parties prenantes sous quinze (15) jours calendaires.

SNCF Réseau et le demandeur qui n'a pas pu voir sa demande satisfaite déterminent ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service concerné dans des conditions économiquement acceptables.

4. Rejet

Lorsqu'à l'issue de la procédure, SNCF Réseau et le demandeur concluent qu'il n'existe pas d'alternative viable et qu'il n'est pas possible de satisfaire la demande, cette dernière est rejetée.



Les contrats sont établis à partir des capacités allouées par SNCF Réseau (attribution totale ou partielle de la capacité), sauf réserve formulée dans un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la réponse.

h. Restitution de capacités de voies de service

Une entreprise ferroviaire a la possibilité de restituer ses capacités de voies de service à tout moment (en application d'un délai règlementaire de prévenance d'un (1) mois tel que prévu aux conditions contractuelles communes) au moyen de l'interface SNCF Réseau dédiée.

i. Sites équipés de GOST

Document de comparaison automatique – document informatif

Pour les sites équipés de l'outil informatique GOST, la répartition des capacités en blocs de voies de service entre les EF, telle qu'elle a été décidée à l'issue de la procédure d'allocation par arbitrage du GI, est intégrée directement à l'outil GOST par SNCF Réseau avant le début de l'horaire de service.

En phase d'adaptation de l'horaire de service, les demandes de restitution ou d'attribution de capacité commerciale doivent faire l'objet d'une requête de l'entreprise ferroviaire via l'outil GOST (accès via un lien internet communiqué aux entreprises ferroviaires concernées). SNCF Réseau alloue les capacités sous réserve de la disponibilité sur le site et du respect des procédures sécuritaires en application au moment de la demande.

Afin d'assurer une utilisation optimale de la capacité du site par les clients qui en ont besoin, il est demandé aux entreprises ferroviaires d'annuler les réservations des voies de service qu'elles projettent de ne pas utiliser, de préférence plus de deux (2) mois calendaires avant la date d'utilisation envisagée et au plus tard sept (7) jours calendaires avant.

- Allocation de capacité pour travaux sur voies de service

Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, les travaux (entretien, régénération et développement) concernant les voies de service sont programmés dans les périodes où ces voies ne sont pas utilisées. Lorsqu'il est impossible de connaître par avance l'utilisation réelle des voies ou que la consistance des travaux prévus nécessite un temps ou un espace plus important que celui disponible, les travaux sont programmés en lien avec la gestion opérationnelle des circulations et les travaux sont réalisés en accord avec les entreprises ferroviaires. SNCF Réseau s'efforce de leur communiquer cette information dès que possible pour leur permettre d'adapter leur production.

- Mise en place de comités de site et reporting

Dans le cadre de la coordination des demandes, SNCF Réseau peut mettre en place un comité de site pérenne ou temporaire dont la vocation est de favoriser la concertation sur les attributions de capacité et l'optimisation générale de l'usage des sites qui le nécessitent.

Il réunit, selon une périodicité qu'il définit au regard des besoins de coordination, les entreprises ferroviaires opérant sur le site et les éventuels nouveaux demandeurs de capacités, SNCF Réseau ainsi que ses services ayant également des besoins de capacités sur voies de service. Il fonctionne par recherche de consensus, les décisions étant prises par SNCF Réseau. L'arbitrage final sera motivé et transmis aux parties prenantes via le compte-rendu de la réunion de concertation ou par tout autre document écrit.

Une synthèse annuelle d'affectation des voies de service peut être établie à la demande du candidat.

Par ailleurs, pour les sites sur lesquels un comité de site est institué, SNCF Réseau organise le cas échéant une réunion de site annuelle avec les candidats concernés d'une part, et ses services en charge de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national et ceux en charge de l'entretien de l'infrastructure d'autre part, abordant les points suivants :

- Le REX de l'utilisation de site ;
- L'expression des besoins du candidat d'une part et des services en charge de l'entretien de l'infrastructure au sein de SNCF Réseau d'autre part ;
- L'état des voies et leur classification ;
- La planification de la maintenance à A+1 dans la mesure du possible ;
- La revue des consignes locales d'exploitation ;

Document de comparaison automatique – document informatif

- La revue des allocations de capacité.

7.3.5.7 Prestation de remisage de matériel roulant voyageurs de nuit sur les voies principales des gares de voyageurs

En complément de la prestation d'usage courant des voies de service, SNCF Réseau propose aux entreprises ferroviaires voyageurs qui le demandent et sous leur responsabilité, sous réserve de possibilité technique et d'exploitation, de pouvoir stationner, la nuit, leurs rames sur les voies principales en gare de voyageurs.

Cette prestation de remisage (hors installations de service) consiste en la mise à disposition de la capacité d'une voie pour le stationnement d'un ou plusieurs trains dans une plage horaire comprise pour tout ou partie entre 0h00 et 5h00 (le temps d'usage effectif n'est pas pris en compte).

Le stationnement s'entend de la présence du train à quai hors prestation commerciale à destination du public, notamment les voyageurs et hors prestations de maintenance, sauf à l'intérieur du train.

Cette demande de prestation doit être formulée par l'entreprise ferroviaire pour la phase de construction selon les mêmes formes et calendrier que les demandes de capacités de voies de service pour usage courant, décrits aux points 7.3.5.6.a) et b).

SNCF Réseau y fait droit lorsque rien ne s'y oppose, les besoins de capacités pour les trains commerciaux (arrêts ou circulation) de même que les besoins pour la gestion du réseau étant prioritaires.

En cas de demandes concurrentes pour des besoins de remisage sur voies principales en gare de voyageurs, SNCF Réseau coordonne les demandes en concertant avec l'ensemble des demandeurs, avec l'objectif que chacun puisse travailler dans de bonnes conditions et en phase avec son marché.

Dans le cas de conflit résiduel sur cette prestation, SNCF Réseau applique les critères de priorité suivants, dans l'ordre :

- La priorité est tout d'abord donnée au demandeur pour lequel il n'existe pas de voie sur un faisceau de voies de service appartenant à SNCF Réseau techniquement apte à recevoir le matériel considéré ;
- La priorité est ensuite donnée au demandeur qui préserve le mieux la capacité du graphique d'occupation des voies. (équilibre entre les heures d'arrivée le soir et de départ le matin - encombrement sur la période considérée).

L'utilisation effective de ces voies principales en gare pour des besoins de remisage dans les conditions mentionnées ci-dessus fait l'objet d'un déclaratif par les entreprises ferroviaires concernées. Ces modalités sont susceptibles d'évoluer pour les horaires de services ultérieurs.

La prestation est proposée dans les gares de voyageurs dont la liste figure dans le document de référence des gares, selon les modalités décrites dans les recueils d'exploitation des gares structurantes/non-structurantes, lorsqu'ils existent.

Le remisage de nuit de matériel roulant sur les voies principales des gares de voyageurs fait l'objet d'une redevance présentée en annexe 7.8 (anciennement annexe 7.9).

La prestation sera facturée, dans un premier temps, sur la base du déclaratif du client demandeur. SNCF Réseau se réserve le droit de modifier ce déclaratif en cas de données contradictoires. En cible, la prestation sera facturée sur la base de ce qui aura été contractualisé entre le client et SNCF Réseau.

La composante A de la redevance de remisage de nuit de matériel roulant en gares de voyageurs est facturée par train accédant.

Document de comparaison automatique – document informatif

Pour la facturation de la composante B de ladite redevance, la longueur utile de voie est fixée à 400 mètres linéaires pour l'ensemble des prestations rendues. En outre, la composante B est facturée par nuit, quelle que soit la durée d'utilisation des voies en gares.

Trois (3) cas de figure sont à distinguer concernant la facturation de la prestation :

- Si le remisage de nuit sur les voies principales en gare de voyageurs est demandé par une entreprise ferroviaire et que SNCF Réseau y répond favorablement, la prestation est facturée de ladite redevance ;
- Si le remisage de nuit sur les voies principales en gare de voyageurs est demandé par une entreprise ferroviaire et que SNCF Réseau y répond par du stationnement sur voies de service, la facturation est établie au regard de la redevance d'usage courant sur voies de service pour les activités voyageurs ;
- Si l'entreprise ferroviaire demande à stationner sur voies de service et que SNCF Réseau n'a pas d'autre choix que la faire stationner de nuit sur les voies principales en gare de voyageurs, l'entreprise ferroviaire sera facturée de la redevance pour usage courant des voies de service pour les activités voyageurs.

7.3.6 INSTALLATIONS D'ENTRETIEN

Sans objet

7.3.7 AUTRES INSTALLATIONS TECHNIQUES

Sans objet

7.3.8 INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES PORTUAIRES ET MARITIMES

7.3.8.1 Informations générales

La liste des gestionnaires d'infrastructure des réseaux limitrophes au RFN, dont les infrastructures ferroviaires portuaires et maritimes, est reprise au point 1.6.4.

7.3.9 MOYENS D'ASSISTANCE

7.3.9.1 Informations générales

Comme précisé dans le chapitre 6 - Exploitation ferroviaire, dans le cadre de sa mission de dégagement des parties du réseau ferroviaire et des installations de service gérées et exploitées par SNCF Réseau, SNCF Réseau assure le relevage du matériel roulant déraillé. SNCF Réseau est par ailleurs fondé à imposer aux entreprises ferroviaire la mise à disposition des moyens adaptés nécessaires au dégagement des parties du réseau ferroviaire et des installations de service gérées et exploitées par SNCF Réseau. Cette prestation est comprise dans la tarification des prestations minimales.

En dehors de ces parties du réseau ferroviaire et des installations de service gérées et exploitées par SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure propose une prestation de relevage.

Document de comparaison automatique – document informatif

7.3.10 COMBUSTIBLE

7.3.10.1 Informations générales

L'approvisionnement en combustible doit s'effectuer en priorité dans les installations existantes de distribution de combustible : station-service ou aire d'avitaillement déjà existantes sur le site, que cette installation appartienne à SNCF Réseau ou non.

Il n'est pas toutefois toujours possible pour les entreprises ferroviaires de s'avitailler dans ces installations (éloignement trop important, horaires d'ouverture inadaptés, etc.…). Dans ce cadre, et uniquement dans celui-ci, l'entreprise ferroviaire pourra faire une demande d'approvisionnement hors stations-service moyennant la mise en œuvre de dispositions spécifiques et le respect de la règlementation en vigueur.

L'article est sans objet concernant la fourniture de combustible.

Dans ce cadre, SNCF Réseau peut, en fonction de la capacité disponible, mettre à disposition des espaces industriels permettant à une entreprise ferroviaire d'organiser son propre avitaillement en combustible.

7.3.10.2 Services

Fourniture de voie ferrée et de foncier associé permettant à une entreprise ferroviaire d'organiser son approvisionnement en combustible.

7.3.10.3 Description de l'installation de service

L'installation de service est constituée d'une ou de plusieurs voies de service, d'une aire d'avitaillement construite ou non, d'un accès routier.

7.3.10.4 Tarification

Voir point 7.3.5.4.1.

7.3.10.5 Conditions d'accès

En vue de l'aménagement d'une aire d'avitaillement sur une voie de service, non électrifiée, du RFN (avec convention de mise à disposition), une étude de faisabilité doit être réalisée par l'entreprise ferroviaire demandeuse afin de présenter à SNCF Réseau son projet, pour notamment garantir que la demande est dûment justifiée (absence d'installations à proximité, indisponibilité des installations les jours ou heures souhaitées…) et que les dispositions réglementaires liées à ce type d'installations sont respectées.

Une vérification de la conformité de la demande, à partir de l'étude de faisabilité réalisée par l'entreprise ferroviaire, est ensuite conduite par SNCF Réseau. Cette vérification de conformité est décrite au point 7.3.8.6.

Si elle le souhaite, l'entreprise ferroviaire peut demander à SNCF Réseau la réalisation de l'étude de faisabilité de mise en place d'une aire d'avitaillement en combustible permettant l'approvisionnement par camion-citerne (bord à bord) ou à partir d'une cuve fixe sur une voie et un espace dédié et aménagé à cet effet conformément aux dispositions réglementaires en la matière.

Document de comparaison automatique – document informatif

Si SNCF Réseau a la capacité de réaliser cette étude, un devis sera proposé à l'entreprise ferroviaire précisant les livrables, le tarif et le délai prévisionnel de réalisation de l'étude. Si l'entreprise ferroviaire valide la proposition, la facturation de la prestation se fera sur la base du devis signé, éventuellement adapté en cours de réalisation si nécessaire. Le devis sera établi au regard du temps nécessaire pour réaliser l'étude, et des frais supplémentaires éventuellement engagés (sondages ou déplacements sur place par exemple). Chaque aire d'avitaillement devra se situer sur une voie de service non électrifiée apte à ces opérations d'approvisionnement. Cet emplacement devra comporter un accès routier compatible avec les caractéristiques des véhicules de livraison et les contraintes d'exploitation du site.

7.3.10.6 Allocation de capacité

À partir de l'étude de faisabilité transmise par l'entreprise ferroviaire, SNCF Réseau vérifie la conformité du projet. Cette vérification de la conformité est réalisée à titre gratuit par SNCF Réseau. SNCF Réseau se réserve la possibilité de refuser toute installation qui ne répondrait pas à l'une des obligations figurant ci-après.

L'entreprise ferroviaire qui aura formulé la demande devra financer la totalité des coûts afférents à l'installation et aux aménagements ferroviaires ou routiers (notamment étude de faisabilité, coût de construction et de mise en sécurité, bilans de pollution des sols avant la mise à disposition et à l'issue de la période d'utilisation, contrôle des mesures de prévention contre les pollutions, mesures de dépollution éventuelles…).

Les aires d'avitaillement devront être réalisées selon les principes du document RFN-IG-TR 03 B-09-n°001 « Référentiel pour le ravitaillement en carburant » disponible sur la page « Documents techniques cités dans le DRR » du site internet de SNCF Réseau, reprenant les normes de sécurité obligatoires nécessaires pour l'installation et les conditions d'utilisation des aires d'avitaillement.

L'entreprise ferroviaire sera responsable de l'établissement du plan de prévention et du respect des mesures de sécurité relatives aux opérations d'approvisionnement.

SNCF Réseau souhaitant laisser la possibilité aux entreprises ferroviaires qui le demandent d'effectuer ou faire effectuer les travaux nécessaires sur voies de service, une convention pourra être signée entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire dans laquelle les conditions précises d'exploitation et de travaux seront adaptées à chaque cas.

Quel que soit le lieu d'approvisionnement, l'entreprise ferroviaire détentrice ou propriétaire de l'installation est entièrement responsable de l'installation de distribution, du respect des mesures réglementaires et de la gestion des opérations d'approvisionnement.

L'entreprise ferroviaire devra justifier à SNCF Réseau le respect des normes environnementales liées à son activité de distribution de combustible (respect des seuils, vérifications périodiques et réglementaires, etc…).

7.4 AUTRES SERVICES RENDUS SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE

Ces prestations ne sont pas dues, de droit, aux candidats. La fourniture de ces prestations relève d'un choix de SNCF Réseau. Si ces prestations sont proposées par SNCF Réseau, elles le sont à tout candidat qui en fait la demande.

Document de comparaison automatique – document informatif

7.4.1 PRESTATIONS CONNEXES FOURNIES SUR INSTALLATIONS DE SERVICE

7.4.1.1 Radio locale d'entreprise

L'offre radio locale d'entreprise (RLE) est une offre de services facultative de radiocommunications privées professionnelles opérée par SNCF Réseau, conçue pour répondre en priorité aux besoins de communication des entreprises ferroviaires souhaitant opérer sur le réseau ferré national.

Elle repose sur un socle de services de base couvrant les besoins quotidiens en communication des agents dans le cadre des opérations suivantes :

- Opérations de manœuvre : pour des communications hautement sécurisées et fiables, en phonie ou au top sonore utilisées lors du pilotage des manœuvres de refoulement des trains. Les équipements utilisés répondent à des critères fonctionnels, ergonomiques et techniques très spécifiques.
- Opérations de service, telles que les activités de "commodité" : pour les communications de groupe et/ou individuels entre les agents.

Ces services couvrent exclusivement les communications entre les agents d'une même entreprise ferroviaire. Les communications entre les agents d'une entreprise ferroviaire et ceux de SNCF Réseau relèvent du canal de veille (voir article 5.1.7.4)

L'accès aux services de l'offre RLE est soumis à un contrat spécifique.

Pour toute demande d'informations complémentaires, merci de contacter Offre.rle@sncf.fr.

7.4.1.2 Service de connectivité Île-de-France pour la distribution et la validation des titres de transport (billetterie)

Le service de connectivité Ile-de-France pour la distribution et la validation consiste à collecter les flux de données issus des terminaux de distribution et de validation des titres de transport, depuis des points d'accès situés en gares d'Ile-de-France ou de gares à proximité, et ayant déjà été transformés pour cet usage, pour les diriger sur un point de livraison central – situé en datacenter – auquel les souscripteurs viendront se connecter pour accéder à leurs flux.

La liste des gares éligibles à ce service peut être consultée en annexe 7.8. Ce service fait l'objet des redevances présentées dans la même annexe.

Les modalités de facturation des redevances pour l'usage de la connectivité Ile-de-France pour la distribution et la validation sont précisées dans le contrat spécifique conclu entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

7.4.2 PRESTATIONS DIVERSES FOURNIES SUR INSTALLATIONS DE SERVICE

S'agissant de la sécurité du personnel et des circulations ferroviaires, toutes les prestations décrites dans les articles ci-dessous doivent être réalisées dans le respect de la loi et de la réglementation en vigueur.

Les entreprises ferroviaires réaliseront une analyse des risques préalable suivant la situation rencontrée afin d'identifier les mesures de prévention jugées nécessaires à leur intervention. Elles assumeront

Document de comparaison automatique – document informatif

l'ensemble des risques de leurs interventions et en porteront l'entière responsabilité, SNCF Réseau se laissant le droit d'intervenir à tout moment de la prestation pour prévenir des risques inhérents.

7.4.2.1 Consignation caténaire - prestation régulée

Les entreprises ferroviaires peuvent être amenées à solliciter les services de SNCF Réseau pour mettre hors tension la caténaire afin qu'elles puissent intervenir sur leur matériel pour une raison qui leur est imputable (trappe ouverte, bâche flottante...).

Un diagnostic préalable devra être réalisé par l'EF avant toute sollicitation

Les entreprises ferroviaires ne sont pas obligées d'avoir recours à cette prestation et peuvent choisir de déplacer les véhicules concernés sur une voie de service non électrifiée, notamment si des interventions complexes sont à réaliser (reprise de chargement par exemple).

Cette prestation est fournie dans les meilleurs délais sous réserve de la disponibilité du personnel SNCF Réseau habilité à réaliser une telle consignation.

Cette prestation doit faire l'objet d'une demande à la PSEF, avec un numéro de commande obligatoire fourni par le demandeur. Ce numéro de commande permettra un rapprochement dans la comptabilité client afin de se faire facturer la prestation. A défaut de communication d'un numéro de commande, la PSEF se réserve le droit de suspendre la commande du demandeur.

Dans le cas d'une demande simple, SNCF Réseau propose sous 5 jours ouvrés après accusé de réception de la complétude de la demande, une date d'intervention au plus tôt. Dans le cas d'une demande complexe (prestations multiples ou sujétions particulières), SNCF Réseau ne garantit pas de délai de réponse. L'instruction de la demande donne lieu à facturation de frais administratifs de cent trente (130) euros HT, que le devis final soit accepté ou non par l'EF.

La prestation fait l'objet d'un devis établi par la PSEF et ne peut être réalisée qu'après accord du demandeur sur le devis présenté et fourniture d'un bon de commande. Les devis sont établis à partir :

- des coûts relatifs au traitement administratif de la demande ;
- des coûts de l'agent ou des agents mobilisés pour l'intervention sur site.

La facturation est établie par le pôle Valorisation de la Direction Clients et Marchés sur la base du devis accepté.

7.4.2.2 Occupation des voies de service sans mouvements ferroviaires réguliers - prestation non régulée

Des voies de service peuvent également être mises à disposition par SNCF Réseau à des candidats pour une occupation sans mouvements ferroviaires réguliers.

Toute personne titulaire d'un droit d'accès au réseau ferré national (entreprise ferroviaire ou autres candidats) ou toute autre partie (embranchés, détenteurs ou propriétaires de matériels roulants, …) peut demander, auprès de la PSEF, du guichet unique de SNCF Réseau ou de son chargé de compte national ou régional (point 1.6), la mise à disposition de voies de service pour une occupation sans mouvements ferroviaires réguliers (à distinguer de l'usage courant décrit au point 7.3.5).

Les voies généralement retenues pour une occupation sans mouvements ferroviaires réguliers sont les voies non commercialisables et les voies non entretenues régulièrement.

Ces prestations de mise à disposition exclusive de voies de service ne relèvent pas de l'accès au réseau (*).

Document de comparaison automatique – document informatif

Ces mises à disposition sont conclues :

- pour une durée maximale d'un (1) an et sans mouvements ferroviaires réguliers, à des fins exclusives de stationnements de longue durée de matériel non utilisé (wagons en chômage, matériel en attente de radiation…) et sans intervention sur celui-ci ;
- pour une durée maximale de cinq (5) ans et sans mouvements ferroviaires réguliers, notamment celles attenant à une emprise foncière également mise à disposition, et qui sont utilisées notamment pour le stationnement de matériel radié.

SNCF Réseau accèdera à cette demande sous réserve de la disponibilité des capacités au regard de leur environnement et du respect du droit d'accès au réseau ferré national garanti aux utilisateurs de l'espace considéré.

La mise à disposition donnera lieu à la conclusion avec le bénéficiaire d'une convention ad hoc.

Le prix de cette prestation spécifique sera établi au cas par cas et défini dans ladite convention.

(*) *NOTA : SNCF Réseau peut toutefois résilier à tout moment, dans le respect des dispositions contractuelles relatives au préavis, la convention portant mise à disposition exclusive et temporaire de voies de service et ce pour tout motif d'intérêt général ou pour des besoins ferroviaires, notamment dans le cas où une entreprise solliciterait ces voies pour un usage courant. Lorsque cela est possible et pertinent, SNCF Réseau étudiera en lien avec le titulaire de la convention une solution alternative de repli dans des conditions économiques raisonnables, au vu des besoins d'exploitation de l'entreprise.*

7.4.2.3 Utilisation par les embranchés de voies de service - prestation régulée

Un embranché peut utiliser, pour améliorer les conditions de son exploitation ferroviaire (manœuvres), des voies de service raccordées à son embranchement particulier.

Il peut aussi utiliser les voies principales pour les manœuvres accomplies, par nécessité, à cette occasion. Ces utilisations s'effectuent sous réserve de conditions techniques et du respect des règles de sécurité applicables sur le réseau ferré national ainsi que des règles d'exploitation particulières publiées par SNCF Réseau.

Dans le cas où l'embranché intervient dans le cadre du certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire, il doit obtenir un agrément du matériel roulant délivré par SNCF Réseau conformément à la règle d'exploitation particulière RFN-CG-MR 03 A-00-n°002 (OP 00517) « Matériel roulant d'embranché circulant sur le RFN. Agrément. Maintenance ».

Dans le cas où l'embranché intervient « en son nom », il doit :

- obtenir une autorisation de circulation auprès de SNCF Réseau conformément aux dispositions des règles d'exploitation particulières RFN-IG-TR 01 A-00-n°005 (OP 00516) « Manœuvres d'embranchés sur le réseau ferré national » et RFN-CG-MR 03 A-00-n°002 précité ;
- signer une convention d'utilisation des voies de service ou voies principales qui précise les modalités et les conditions financières de cette utilisation en s'adressant à SNCF Réseau.

La tarification applicable est celle de l'usage courant des voies de service applicable aux services de transports de fret, décrit au point 7.3.5.4.

Aucune autorisation ne sera délivrée par SNCF Réseau pour toute demande de circulation sur voie principale supérieure à 4 km (1 km sur voie unique).

Dans les deux (2) cas précédents, l'agrément du matériel roulant par SNCF Réseau n'est pas nécessaire si le matériel roulant dispose d'une autorisation délivrée par l'EPSF ou l'ERA dans le domaine d'utilisation correspondant à la circulation.

7.4.2.4 Manœuvre d'installations de sécurité simples - prestation régulée

Conformément à l'alinéa 2 de l'art. 17 de l'arrêté du 9 décembre 2021 (reprenant en substance le II de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012), la manœuvre des installations de sécurité simples peut être réalisée par des agents entreprises ferroviaires désignés et habilités. Les installations de sécurité simples sont désignées comme telles dans la Consigne Locale d'Exploitation de l'établissement concerné.

Dans certains cas particuliers, à la demande d'une entreprise ferroviaire, SNCF Réseau peut fournir la prestation de manœuvre d'une installation de sécurité simple, dans la mesure où la disponibilité de son personnel le permet. Cette prestation doit faire l'objet d'une demande au chargé de compte national dédié. SNCF Réseau répond à la demande dans un délai d'un mois. Une facturation est établie par la PSEF sur la base d'un devis préalablement accepté par l'entreprise ferroviaire. Ce devis est établi au regard des coûts relatifs au traitement administratif de la demande, et des coûts de l'agent ou des agents mobilisés pour l'intervention sur site.

7.4.2.5 Manœuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne - prestation régulée

Suite à un aléa de circulation (viabilité réseau, évènement extérieur, …) ou un aléa sur la circulation elle-même (avarie matériel, incident frein, chargement déplacé, …) impliquant un garage impromptu du convoi, SNCF Réseau - au titre de la gestion opérationnelle des circulations - peut être amenée à garer un convoi sur une voie de service pour dégager le réseau ferré national et ainsi permettre le rétablissement des circulations.

Dans ce cas, par exception au point 7.4.2.4 ci-dessus, et conformément au point IV de l'article 3 du décret 2003-194 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, le coût lié au garage du train (manœuvre de l'installation simple s'il y a lieu et usage de la voie de service) est compris dans le prix du sillon correspondant.
Après garage et résolution de l'aléa, SNCF Réseau assure les opérations de gestion des circulations pour le dégarage du convoi en vue de sa remise en ligne.

Si ce dégarage implique la manœuvre d'une installation de sécurité simple du site, l'entreprise ferroviaire utilise ses propres moyens, ceux de tiers autorisés ou peut faire appel aux services de SNCF Réseau pour cette prestation.

Dans ce dernier cas, la demande se fait via la PSEF pendant ses heures d'ouverture. À défaut, et en cas d'urgence seulement, l'entreprise ferroviaire contacte le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) (voir chapitre 6). Si SNCF Réseau dispose des moyens disponibles, la prestation fait l'objet d'un devis établi par la PSEF (à défaut par le COGC) conformément aux principes décrits en annexe 7.7 (anciennement annexe 7.8), et ne sera réalisée qu'après accord de l'entreprise ferroviaire sur le devis présenté.

La prestation est facturée in fine seulement si la responsabilité de l'aléa est imputée à l'entreprise ferroviaire, la détermination de cette responsabilité pouvant parfois intervenir après l'intervention de dégarage qui nécessite en général une forte réactivité.

Les principes d'établissement des devis applicables suite à aléa de circulation en ligne, sont identiques à ceux applicables dans les autres circonstances.

7.4.2.6 Service de connectivité Ile-de-France pour la bureautique - prestation non régulée

La souscription à l'offre de « Service de connectivité Ile-de-France pour la distribution et la validation des titres de transport (billetterie) » permet aussi de souscrire à l'offre de connectivité Ile-de-France pour la bureautique, sous réserve de disponibilité. Ce service est référencé dans le catalogue de services de SNCF Réseau.

Les modalités d'application, de tarification et de facturation de ce service sont précisées dans le contrat spécifique conclu entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

7.4.2.7 Services fournis sur d'autres biens dont dispose SNCF Réseau - prestation non régulée

SNCF Réseau dispose de divers biens (terrains ou bâtiments) qui, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à d'autres utilisations, peuvent être mis à disposition des candidats par SNCF Réseau, dans les conditions prévues par contrat particulier conclu entre les parties. Les candidats intéressés peuvent s'adresser au guichet unique de SNCF Réseau ou à la PSEF. L'instruction de la demande donne lieu à facturation, que la proposition finale soit acceptée ou non par l'EF.

7.5 PÉNALITÉ INCITATIVE À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE RENDU DANS LES INSTALLATIONS DE SERVICE

Les installations de service, notamment les voies de service, constituent une composante stratégique du réseau ferroviaire tant pour les services de transport de Fret (formation des convois, chargement/déchargement des marchandises) que pour les services de transport de Voyageurs (garage de trains entre deux missions commerciales).

Leur accessibilité et la qualité des prestations qui y sont fournies influent directement sur l'offre de service ferroviaire, et sont donc déterminantes pour le développement du Fret ferroviaire et l'ouverture du marché ferroviaire de Voyageurs.

Afin d'accompagner les évolutions tarifaires liées au rattrapage du coût complet de gestion, et donc à des investissements de régénération importants, SNCF Réseau a décidé de mettre en place un mécanisme incitatif à la qualité de service, ~~opérant~~qui est en place depuis l'horaire de service 2026.

- ~~SNCF Réseau écope d'une pénalité en cas de non-atteinte de~~ Les indicateurs, les cibles ~~de qualité de service préalablement fixées~~

~~Principe et modalités du mécanisme incitatif~~

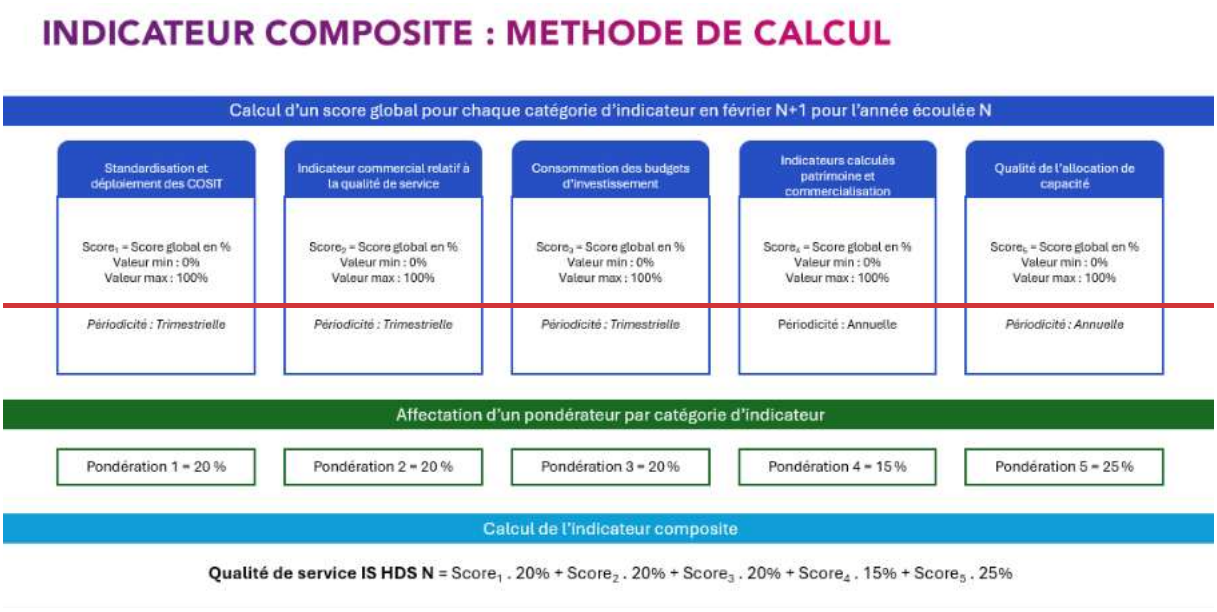
~~Le dispositif repose, pour un horaire de service donné, sur un indicateur composite permettant de refléter la qualité de service.~~

- ~~Indicateur composite proposé pour l'horaire de service 2027~~

~~L'indicateur composite est construit à partir de 5 grands groupes d'indicateurs liés au thématiques suivantes :~~

- ~~Groupe 1 : standardisation et déploiement des comités de site~~
- ~~Groupe 2 : indicateur commercial relatif à la qualité des sites~~
- ~~Groupe 3 : consommation des budgets d'investissement~~
- ~~Groupe 4 : informations commerciales et techniques sur les triages~~
- ~~Groupe 5 : qualité de l'allocation de capacité~~

~~À chacun de ces groupes est affectée une pondération, tel que défini sur le schéma suivant :~~



- ~~Application du mécanisme de malus~~

~~Le mécanisme de malus repose sur différents éléments :~~

- ~~La fixation d'un seuil minimal de performance (seuil plancher) : en deçà de ce seuil, SNCF Réseau se voit imputer la pénalité maximale. Ce seuil minimal de performance est égal à la performance de la dernière année civile écoulée rapportée aux objectifs fixés pour l'HDS N+2. Cette règle répond à une logique simple équivalent à indiquer que l'objectif~~ à atteindre ~~doit au moins être égal au résultat actuel, sinon cela voudrait dire que SNCF Réseau a dégradé la qualité de service. Pour l'HDS 2027, le seuil minimal de performance est fixé à 68%~~
- ~~La fixation d'un objectif de performance (seuil plafond) : au-delà de ce seuil, SNCF Réseau ne se verra pas appliquer de malus. Pour l'HDS 2027, l'objectif de performance est fixé à 90%.~~
- ~~Le mécanisme de malus sera dégressif : plus le score de l'indicateur composite s'approche de l'objectif de performance, plus~~ et le montant ~~du malus est faible. La dégressivité est fixée par la fonction linéaire suivante :~~

$$Malus = \frac{(seuil\ plafond - indicateur\ composite)}{(seuil\ plafond - seuil\ plancher)} \times Plafond\ maximal\ de\ pénalité$$

Document de comparaison automatique – document informatif

- Plafond maximal de pénalité

Pour l'horaire de service 2027, la pénalité maximale encourue par SNCF Réseau est fixée à 2 millions d'euros.

- Calcul et versement des pénalités

Les indicateurs de qualité de service sont calculés au premier trimestre 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 l'indicateur composite et versé aux entreprises ferroviaires au prorata de leur activité et en fonction des sites utilisés 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 obtenus pour l'HDS 2028 seront publiés au plus tard le 30 juin de l'année A+1 sur le site de la PSEF.

- Révision et ajustement du dispositif

Les indicateurs, leurs objectifs et le montant des pénalités associées sont définis annuellement pour chaque horaire de service

courant 2027.

Crédits Photos : Médiathèque SNCF Réseau – Jean-Jacques D'Angelo.

Réalisation : Direction Générale Clients & Exploitation – Direction Clients et Marchés – Division DRR

Crédits Photos : Médiathèque SNCF Réseau – Jean-Jacques D'Angelo
Réalisation : Direction Générale Clients & Exploitation - Direction Clients et Marchés - Division DRR