

# AVIS DE CONSULTATION DRR

## Consultation sur les projets de Documents de Référence du Réseau pour les horaires de service 2020 (version modifiée) et 2021

---

### CONTENU DE LA CONSULTATION

A la suite de la délibération du Conseil d'administration du 11 septembre 2019, SNCF Réseau lance une consultation auprès des parties prenantes sur :

- un projet de version modifiée du DRR pour l'horaire de service 2020 (DRR 2020M),
- une première version du projet de DRR pour l'horaire de service 2021 (DRR 2021).

Les principales modifications proposées sont présentées ci-dessous et intégrées dans les projets de DRR sur les pages consultation du site internet de SNCF Réseau <https://www.sncf-reseau.com/fr/documents-referance-reseau>.

Les paragraphes modifiés dans les projets sont identifiés dans l'annexe 1.1 « suivi des modifications » de chaque projet de DRR. Une version comparée, en marques apparentes, du document principal modifié est également accessible en ligne.

Toutes les annexes du projet de DRR 2020M sont mises en ligne.

Seules les annexes spécifiques à l'HDS 2021 sont produites sur la page consultation du projet de DRR 2021.

En parallèle, est également accessible, sur le même site, un tableau synthétique visant à rendre compte des suites données par SNCF Réseau aux recommandations formulées par l'ARAFER dans son avis motivé n° 2019-004 relatif au DRR 2020.

**NB :** Pour le DRR 2020M, les barèmes relatifs à la tarification des prestations minimales (hors RCTE composante A) et des installations de service (hors gares de voyageurs) publiés le 12 septembre 2019 dans la version V2 du DRR 2020, sont repris dans les annexes mises à disposition mais n'entrent pas dans le champ de la consultation.

### MODALITÉS DE LA CONSULTATION

La consultation est lancée le 16 septembre 2019 et s'achève le 18 novembre 2019 (inclus), conformément aux dispositions de l'article 17 du décret n° 2003-194.

Afin de répondre aux questions des parties prenantes et de poursuivre les échanges initiés dans le cadre de la pré-consultation DRR réalisée entre avril et juillet 2019, SNCF Réseau organise :

- une réunion de présentation des évolutions tarifaires et non-tarifaires, le **mardi 24 septembre 2019**,
- une réunion à mi-parcours de la consultation, le **mardi 15 octobre 2019**.

Les parties intéressées sont invitées à envoyer toute question ou observation à [observations.drr@reseau.sncf.fr](mailto:observations.drr@reseau.sncf.fr) en amont de ces réunions. En marge des réunions multilatérales, des entretiens bilatéraux avec SNCF Réseau peuvent être organisés à la demande des parties.

Les observations finales sur les projets de DRR 2020M et 2021 sont à transmettre à SNCF Réseau, **au plus tard le 18 novembre 2019**, à l'attention d'Arnaud SOHIER, Directeur Commercial, par courrier électronique à l'adresse [observations.drr@reseau.sncf.fr](mailto:observations.drr@reseau.sncf.fr).

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

Par ailleurs, les observations relatives :

- au Document de Référence de la Ligne Tours Bordeaux établi par LISEA (annexe 10 du DRR), et
- aux offres des exploitants d'installations de service (annexes 9 et liens internet cités au chapitre 5)

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

En marge de la consultation DRR, les documents techniques suivants font l'objet d'une consultation des parties prenantes :

- Document technique « Règles de gestion tonnage » (délai de consultation : un (1) mois ; une version disponible pour chaque HDS)
- Document technique sur l'affectation des numéros de sillons aux axes de marché (délai de consultation : deux (2) mois ; une version disponible pour chaque HDS)
- Document technique « Capacité de dernière minute » (délai de consultation : un (1) mois)

Enfin, la « Déclaration de capacité-cadre » a été mise à jour et publiée sur le site Internet de SNCF Réseau.

# SOMMAIRE

<b>CONTENU DE LA CONSULTATION</b> .....	<b>1</b>
<b>MODALITÉS DE LA CONSULTATION</b> .....	<b>1</b>
<b>PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES 2020</b> .....	<b>5</b>
1.1 REDEVANCES LIEES A L'USAGE DE LA TRACTION ELECTRIQUE (RCTE ET RFE).....	5
1.2 REDEVANCES LIEES A L'USAGE DES INSTALLATIONS DE SERVICE .....	5
1.3 PRESTATIONS DE « SYSTEMES D'INFORMATIONS » .....	5
<b>PARTIE 2 : LES PROPOSITIONS D'EVOLUTIONS DE LA TARIFICATION 2021</b> .....	<b>6</b>
<b>2.1 LES EVOLUTIONS DE LA TARIFICATION DES PRESTATIONS MINIMALES</b> .....	<b>6</b>
2.1.1 Introduction du caractère pluriannuel des redevances de 2021 à 2023.....	6
2.1.2 Activité Fret pour 2021 .....	6
2.1.3 Activités voyageurs non conventionnées 2021 .....	6
2.1.4. Activités voyageurs conventionnées.....	7
2.1.5 Redevances particulières .....	7
<b>2.2 REDEVANCE DE SATURATION CONSTATEE</b> .....	<b>7</b>
<b>2.3 LES EVOLUTIONS DE LA TARIFICATION DES INSTALLATIONS DE SERVICE</b> .....	<b>8</b>
<b>2.4 LES EVOLUTIONS DES AUTRES REDEVANCES</b> .....	<b>8</b>
2.4.1 Redevance « systèmes d'informations » .....	8
2.4.2 Redevances quai .....	8
<b>PARTIE 3 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES – DRR 2020M-2021</b> .....	<b>9</b>
<b>3.1 EVOLUTIONS RELATIVES A LA CAPACITE ET AUX SILLONS</b> .....	<b>9</b>
3.1.1 Nouveau dispositif incitatif réciproque (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021) .....	9
3.1.2 Types de réponse aux demandes de sillons/SIPH (projet DRR 2021) .....	9
3.1.3 Demandes ponctuelles de sillons-jours - délai de réponse sous 5 jours ouvrables (projet DRR 2021).....	9
3.1.4 DSDM avec prescriptions de sécurité (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021).....	9
3.1.5 Allocation de capacité en zone de gare dans les complexes ferroviaires (projet DRR 2021).....	10
3.1.6. Expressions de besoins en pré-construction du graphique (projet DRR 2021) .....	10
<b>3.2 EVOLUTIONS RELATIVES A L'INFRASTRUCTURE</b> .....	<b>10</b>
3.2.1 Lignes spécialisées fret (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021) .....	10
<b>3.3 EVOLUTIONS RELATIVES AUX CIRCULATIONS</b> .....	<b>10</b>
3.3.1 Gestion de l'ordonnancement des trains en opérationnel (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021). 10	
3.3.2. Coordination de la gestion des situations de crise (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021) .....	10
3.3.3 Règles de gestion opérationnelle des circulations (annexe 5 du DRR) .....	11
<b>3.4 EVOLUTIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE SERVICE</b> .....	<b>11</b>
3.4.1 Publication de la liste des voies de service commercialisables et des sites de voies de service non inutilisés (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021) .....	11
3.4.2 Contractualisation de l'usage récurrent des voies de service (projet DRR 2021).....	11
3.4.3 Mise en œuvre du règlement d'exécution sur les IS (projet DRR 2021).....	11
<b>3.5 EVOLUTIONS RELATIVES AU MATERIEL ROULANT</b> .....	<b>12</b>
3.5.1 Compatibilité du matériel roulant (projets DRR 2020 modifié et DRR2021) .....	12

3.5.2	Actualisation des informations sur les systèmes d'exploitation de sécurité et les projets de modernisation .....	12
<b>3.6</b>	<b>EVOLUTIONS RELATIVES A LA SECURITE .....</b>	<b>12</b>
3.6.1	Vents traversiers sur CNM (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021) .....	12
<b>3.7</b>	<b>EVOLUTIONS RELATIVES A L'ENERGIE .....</b>	<b>12</b>
3.7.1	Décompte ferroviaire- Projet DECOFER (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021) .....	12
<b>3.8</b>	<b>EVOLUTIONS RELATIVES AUX CONTRATS .....</b>	<b>12</b>
3.8.1	Conditions générales du contrat d'utilisation des systèmes d'information (annexe 3.4.1).....	12
3.8.2	Révision de la trame Accord-cadre (annexe 3.3) pour le DRR 2021 permettant : .....	13
<b>3.9</b>	<b>DIVERS.....</b>	<b>13</b>
3.9.1	Dispositions relatives à RNE et à la coopération internationale .....	13
3.9.2	Documents techniques soumis à consultation : .....	13
3.9.3	Document mis à jour (non soumis à consultation).....	13

## **PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES 2020**

### **1.1 Redevances liées à l'usage de la traction électrique (RCTE et RFE)**

A l'instar de la consultation pour l'HDS 2019M, SNCF Réseau propose une fourchette de prix pour l'HDS 2020. Pour mémoire, cette stratégie a pour but d'offrir des tarifs au plus près des fluctuations des prix de l'énergie. Dans ce contexte, la fourchette de prix s'étend de 4,65 à 4,99 €/MWh (avec une amplitude plus faible que l'année précédente) et le prix sera fixé d'ici le début de l'horaire de service 2020.

Les tarifs de la redevance complémentaire de transport d'électricité (RCTE) composante B et de la redevance de fourniture d'électricité (RFE), qui ne font pas partie des prestations minimales, seront adaptés en conséquence :

- concernant les tarifs de la RCTE, composante B, pour l'HDS 2020, ils seront publiés courant décembre 2019 (comme usuellement du fait du délai nécessaire à la consolidation de certaines données) ;
- concernant la RFE pour l'HDS 2020, SNCF Réseau a proposé une fourchette de prix à la consultation des clients, afin de recueillir leurs intentions d'achat.

### **1.2 Redevances liées à l'usage des installations de service**

L'ensemble des prestations a fait l'objet d'un avis conforme de la part de l'ARAFER, à l'exception de la mise à disposition des voies de service et surfaces complémentaires.

La tarification de cette dernière est soumise à consultation des parties prenantes sur la forme suivante :

- pour la partie voie de services, le tarif de l'usage courant des voies de services est appliqué, à l'exclusion des coûts d'entretien, lorsqu'ils sont à la charge de l'entreprise ferroviaire ;
- pour les surfaces et équipements directement liés à l'activité considérée ; un devis basé sur les coûts réels intégrant notamment les charges foncières, les impôts et taxes, les amortissements, les charges entretien et l'accès aux voies de service est proposé, selon les principes décrits dans l'annexe 6.1.2 du DRR.

### **1.3 Prestations de « systèmes d'informations »**

Trois points sont à souligner :

- à l'issue du groupe de travail lancé par SNCF Réseau auprès de ses clients, pour tenir compte des évolutions dans l'usage des SI, SNCF Réseau propose de revoir le seuil d'accès de 2 services à la hausse : pour Tcap et E-Bréhat, les clients pourront obtenir plus d'accès au titre des prestations minimales à même volume de circulations donné ;
- une précision est apportée quant à la tarification de SIPH-Etudes : le tarif indiqué dans le DRR n'intègre pas le coût de licence, qui est à la charge des utilisateurs ;
- les conditions d'accès pour les « nouveaux clients » (nouveaux entrants, reprise d'activité,...) sont précisées : les seuils d'accès sont calculés sur la base des prévisions de circulations dûment justifiées, avec régularisation (à la hausse ou à la baisse) par rapport aux données de circulations réelles en cas d'écart avéré.

Par ailleurs, SNCF Réseau propose une nouvelle offre au titre de la prestation complémentaire : Infra SIPH.

## PARTIE 2 : LES PROPOSITIONS D'EVOLUTIONS DE LA TARIFICATION 2021

### 2.1 Les évolutions de la tarification des prestations minimales

#### 2.1.1 Introduction du caractère pluriannuel des redevances de 2021 à 2023

Suivant les dispositions de l'ordonnance « Régulation » n° 2019-183 du 11 mars 2019, et pour répondre à un besoin de prévisibilité et de stabilité pour les parties prenantes, SNCF Réseau introduit le principe de pluri-annualité des redevances avec la proposition suivante :

- le principe de pluri-annualité est fixé pour 3 ans, sur la période 2021-2023 ;
- la structure des redevances est maintenue sur ce cycle tarifaire ;
- au global, les péages des activités voyageurs non-conventionnées (RM, RC et RCE) évoluent pour 2021 à hauteur de l'inflation (indice IPCH prévisionnel, publié par la Banque de France en juin 2019), soit +1,4%; pour 2022 et 2023, les péages évolueront sur la base de l'indice prévisionnel IPCH Banque de France publié en juin de A-1 pour l'horaire de service A ;
- au global, les péages des activités voyageurs conventionnées (RA, RC, RM et RCE) évoluent à hauteur de +2,9% en 2021, +3,2 % en 2022 et +3,4% en 2023 ;
- la RC nette de l'activité Fret évolue à hauteur de l'inflation (indice IPCH prévisionnel, publié par la Banque de France en juin 2019 A-1), soit +1,4% pour 2021 ; pour 2022 et 2023, les péages évolueront sur la base de l'indice prévisionnel IPCH Banque de France publiés en juin de A-1 pour l'horaire de service A ; la RC brute de fret évoluera selon les indices de coûts de la RC soit +0,76% pour 2021 ;
- afin de tenir compte de la hausse des coûts liés à la trajectoire d'investissement caténares et EALE, l'évolution est lissée sur 3 ans. Pour 2021 et pour les 2 années suivantes, l'évolution de la RCE pour toutes les activités sera de +4,63% par an ;
- pour la RCTE-composante A, sa tarification correspondra au prix fixé pour l'année 2021 (publié en décembre 2020), et pourra être régularisé le cas échéant en décembre A-1 en fonction du prix contractualisé pour l'année A avec le fournisseur de SNCF Réseau, des prix de marché de l'électricité, du volume octroyé par le dispositif de l'ARENH à SNCF Réseau et de l'ajustement du coût du mécanisme de capacité ;
- l'évolution des redevances particulières se fera au niveau de l'inflation ( soit +1,4% pour 2021) puis selon l'indice prévisionnel IPCH Banque de France publié en juin de A-1 pour l'horaire de service A.

Il convient de noter qu'en cas d'écart constaté entre les indices prévus et les indices réels, la moitié de cet écart (en plus ou en moins) sera pris en compte dans le cadre du projet tarifaire du cycle suivant, 2024-2026 (qui sera élaboré au cours de l'année 2022).

#### 2.1.2 Activité Fret pour 2021

Les barèmes de la redevance brute de la dernière tranche de tonnage (tonnage brut complet supérieur ou égal à 1550 tonnes) ont été modifiés afin de maintenir le niveau de CDI de la réforme tarifaire de 2019 de SNCF Réseau. En outre, le taux de couverture du CDI par les EF ou autres candidats (= redevance nette) de la dernière tranche de tonnage a été modifié afin de conserver le niveau de prix payés par les EF/autres candidats.

#### 2.1.3 Activités voyageurs non conventionnées 2021

Afin de prendre en compte l'ouverture du marché voyageurs, de se rapprocher davantage de la pertinence économique des marchés aval passagers, et de favoriser le développement des trafics, SNCF Réseau a fait évoluer fortement la tarification des activités TAGV, notamment sur la redevance de marché LGV :

- refonte de la segmentation TAGV domestique avec 5 segments A,B,C,D,E et 5 prix : ces segments domestiques ont été définis à partir d'une analyse économique à travers 2 critères croisés : la taille du marché potentiel (population) et l'importance de la concurrence rail ou route (selon le temps de parcours). Cette analyse, menée à partir de données caractérisant les aires urbaines desservies par le TAGV, a permis de définir 5 nouveaux segments TAGV domestiques ; les segments internationaux demeurent par axes géographiques ;

- mise en cohérence entre la tarification internationale et la tarification domestique : les tarifications ont été ajustées. Par ailleurs, un train international, en cas d'arrêt commercial sur le réseau géré par SNCF Réseau, sera tarifé en RM LGV selon la segmentation domestique afférente ;
- introduction de nouvelles modulations axées sur le marché aval (fréquentation passager) : selon le départ programmé du train, une minoration de -20% en heure creuse et une majoration de +15% en heure pleine seront appliquées, sur la RM LGV, pour les segments domestiques (hors segment E). En outre, une modulation selon la capacité d'emport est mise en œuvre : une minoration de 4% pour les unités simples et une majoration pour les unités multiples de 7% seront appliquées pour tout train apte à la grande vitesse ;
- instauration d'un dispositif de tarification différenciée et temporaire pour les nouveaux entrants : sous conditions, et sur la base des éléments économiques et financiers communiqués par le client, ce dernier pourra bénéficier d'une tarification différenciée pour une période transitoire (sauf opposition de l'ARAFER à cette tarification) ;
- prise en compte du caractère d'aménagement du territoire de certaines dessertes : pour près de 80% des dessertes TAGV, caractérisés comme dessertes d'aménagement du territoire, SNCF Réseau propose de ne tarifier qu'au coût directement imputable (RC uniquement, pas de RM) sur les sections de ligne classique considérées. Cette tarification ne s'applique pas aux trains non commerciaux et ne concerne pas les sillons internationaux (au sens de l'origine-destination) ;
- nouvelle aide au développement des trafics : SNCF Réseau propose de refondre le dispositif actuel d'aide au développement de type 1 et 2 en un seul dispositif, basé sur le développement d'une nouvelle Origine-Destination par une entreprise ferroviaire ou autre candidat, avec une réduction de 10% sur le barème LGV et de 20% sur le barème Ligne Classique.

#### 2.1.4. Activités voyageurs conventionnées

Afin d'inciter au développement des trafics, SNCF Réseau propose un ensemble d'évolutions tarifaires :

- mise en place d'une tarification incitative au développement de l'offre : au-delà d'un seuil spécifique à chaque AOT (hors AOT Île-de-France Mobilités et hors AOT Etat), le barème de la redevance de marché est minoré de 25% pour les sillons-km supplémentaires réalisés pour chaque année de la période tarifaire ;
- mise en œuvre d'une modulation horaire pour les activités conventionnées par des AOT (hors Etat et Ile de France Mobilités), sur les jours de semaine : les clients bénéficieront d'une réduction de -10% en heure creuse et se verront appliquer une majoration de +11% en heure pleine ; pour l'activité conventionnée par l'AOT Ile de France Mobilités, les clients bénéficieront d'une réduction de -5 % en heure creuse et une majoration de +9% en heure pleine leur sera appliquée ;
- différenciation des redevances de marché selon les lignes UIC 2-6 et UIC 7-9 : les redevances de marché sur lignes 7-9 seront de 35% inférieures au tarif des redevances de marché des lignes 2-6 ;
- correctif apporté sur le niveau de tarification des sections dites « plan rail » : le niveau de la tarification pour les sections dites « plan rail » a été corrigé afin de revenir aux niveaux de minoration des redevances conformes aux accords conclus lors de la mise en œuvre des plans rails, tout en respectant le même niveau de redevances pour les AOT concernées, Occitanie et Auvergne Rhône Alpes.

#### 2.1.5 Redevances particulières

Une nouvelle redevance particulière est introduite en lien avec le projet LGV+ Paris Lyon, avec la mise en œuvre de l'ERTMS et la modernisation de la signalisation. Cette redevance s'applique à tous les trains empruntant la ligne LGV Paris Lyon et s'établit à hauteur de 0,36 €/sillon-km.

## 2.2 Redevance de saturation constatée

SNCF Réseau propose de mettre en œuvre une redevance en cas de déclaration de saturation constatée :

- si cette déclaration ne fait pas suite à une déclaration de saturation prévisible, alors les clients ne seront pas soumis à redevance ;

- si cette déclaration fait suite à un cas de déclaration de saturation prévisible, puis constatée, alors les circulations réalisées seront facturées, en sus des redevances d'utilisation de l'infrastructure, d'une redevance sur la plage horaire (heure) et section de ligne concernées. Le barème proposé varie entre 185 € et 580 € pour les trains de voyageurs non conventionnés en fonction de leur segment de marché et s'établit à 14,23€ et 37,13€, pour le fret et les activités conventionnées, respectivement.

### 2.3 Les évolutions de la tarification des installations de service

Pour l'HDS 2021, SNCF Réseau propose une modification de la structure du barème des voies de service. Désormais, il est proposé de passer d'une redevance d'usage par km de voie mise à disposition à une redevance d'usage binôme et dont le tarif serait distinct entre les activités fret et les activités voyageurs avec :

- une composante A ayant vocation à recouvrir les charges de pilotage de la prestation et de gestion des circulations sur site, facturée au train accédant ;
- une composante B ayant vocation à recouvrir les charges de maintenance et de capital, facturée par km et par jour.

	Voyageurs	Fret
Composante A	4€/ train accédant	2€/ train accédant
Composante B	30€/km-jour	26 €/km-jour

Pour les sites de tri à la gravité et les terminaux de marchandises (chantiers de transport combiné et cours de marchandises), il est proposé d'actualiser les redevances à hauteur de l'inflation (+1,4 %, correspondant au même taux appliqué sur les prestations minimales), sans modification de structure tarifaire.

Par ailleurs, le système de pénalités est révisé : la pénalité, en cas d'absence de déclaration ou de déclaration erronée de l'utilisation des installations de service, est calée sur le montant de la redevance d'usage, multipliée par le nombre de prestations concernées à payer en plus de la redevance d'usage due.

### 2.4 Les évolutions des autres redevances

#### 2.4.1 Redevance « systèmes d'informations »

Pour 2021, deux points sont à souligner :

- deux nouvelles offres (GOC 2.0 et OGS) intégreront le catalogue de services de SNCF Réseau ;
- l'évolution des tarifs suit celle des indicateurs ci-dessous (sans changement par rapport aux années précédentes) :

Service	Indice	HDS 2020
Prestation SI	Indice Syntec (fédération d'entreprises informatique)	+2,88%
Formation SI	Indice ICHT (coût travail)	+2,83%

#### 2.4.2 Redevances quai

Du fait notamment de la réforme ferroviaire prévue au 1er janvier 2020 et dans l'attente de la mise à jour du cadre réglementaire, la tarification de cette redevance sera soumise à une consultation ultérieure.



## **PARTIE 3 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES – DRR 2020M-2021**

### **3.1 Evolutions relatives à la capacité et aux sillons**

#### **3.1.1 Nouveau dispositif incitatif réciproque (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021)**

La décision n°2018-094 de l'ARAFER du 20/12/2018, homologuée le 28/02/2019 par l'Etat pour les horaires de service (HDS) 2020 et 2021, réforme le dispositif actuel inscrit dans le chapitre 6.3 du DRR 2020 de la manière suivante :

- le périmètre d'application initial est étendu : il comprend les sillons-jours sous statut « attribués » et « à l'étude » à la date de certification de l'HDS ; ce périmètre est complété des sillons-jours attribués postérieurement à cette date (DSA + éventuelles DTS non traitées) ;
- l'incitation financière (i.e. application des pénalités) commence à compter de la date de certification et porte sur la 1ère vibration effective du sillon-jour concerné ;
- de nouveaux barèmes continus et progressifs sont introduits dans le chapitre 6.3.

A la demande de l'ARAFER, les règles de gestion ainsi que les cas d'exonération, définis en concertation avec les demandeurs de sillon, sont repris dans une nouvelle annexe 6.9. du DRR (le document technique dédié disparaît).

Pour l'HDS 2020, aucune pénalité pour vibration issue de sillons-jours attribués postérieurement à une DSA ne sera facturée à SNCF Réseau ou au demandeur de sillon (marche à blanc prévue dans la décision de l'ARAFER susvisée).

Par ailleurs, l'extension du périmètre de suivi du dispositif à l'ensemble des sillons-jours à l'étude (SJE) a pour conséquence la non-reconduction à compter de l'HDS 2020 des « accords qualité sillons », qui visaient à inciter le gestionnaire d'infrastructure à apporter une réponse de traitement des sillons-jours à l'étude sous un délai défini et sur un périmètre restreint de SJE. La décision de l'ARAFER prévoit désormais une réponse de SNCF Réseau à tous sillons-jours à l'étude (fret ou voyageurs) au moins trois (3) mois avant la date de circulation prévue.

Dans le chapitre 4 du DRR, cette réforme implique :

- une évolution du point 4.2.4 relatif aux réponses de SNCF Réseau :
  - la suppression des AQS ;
  - la date de réponse aux sillons-jours à l'étude transmise à M-3 (au lieu de M-4 et M-2) ;
- l'ajout de la date de certification de l'horaire de service.

#### **3.1.2 Types de réponse aux demandes de sillons/SIPH (projet DRR 2021)**

Une mise en cohérence des types de réponses, fournies dans GESICO, avec la mise en place de SIPH est effectuée dans le projet de DRR 2021. Cette démarche vise à simplifier et à préciser les informations données aux clients sur l'avancement et les réponses faites à leurs demandes.

#### **3.1.3 Demandes ponctuelles de sillons-jours - délai de réponse sous 5 jours ouvrables (projet DRR 2021)**

Conformément aux dispositions de l'article 23 du décret n° 2003-194, il est proposé de fixer le délai de réponse à toute demande de création d'un sillon-jour unique, formulée en cours de période d'adaptation de l'horaire de service, correspondant à un nouveau besoin de transport ponctuel du client, à cinq (5) jours ouvrables.

#### **3.1.4 DSDM avec prescriptions de sécurité (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021)**

- Le document d'utilisation du réseau concernant les « Sillons de dernière minute avec prescription de sécurité » est pris en compte dans le DRR 2020 modifié.
- Le document « Capacité dernière minute » évolue pour intégrer aussi les dispositions du document d'utilisation du réseau précité. Les parties prenantes seront consultées avant sa publication.

### 3.1.5 Allocation de capacité en zone de gare dans les complexes ferroviaires (projet DRR 2021)

Des principes communs d'exploitation du site ont été définis pour les grands complexes ferroviaires voyageurs (sous forme de recueils d'exploitation consultables par les clients) et réaffirmés dans le DRR 2021 en vue de l'ouverture à la concurrence du marché voyageurs (annexe 4.1 référentiel technique de tracé des sillons). Les demandes de capacité devront respecter les principes d'exploitation définis dans le recueil d'exploitation de la gare. En cas de non-conformité, SNCF Réseau se réservera le droit de faire une réponse en écart, voire de refuser la demande.

### 3.1.6. Expressions de besoins en pré-construction du graphique (projet DRR 2021)

Pour le DRR 2021, il a été procédé à une explicitation du processus de détermination des expressions de besoins retenus en pré-construction du graphique (§4.2.2.2 du DRR). Les ajouts qui ont été apportés rappellent les principaux jalons temporels de la concertation et les critères pris en compte pour sélectionner les expressions de besoins retenues qui seront intégrées à la pré-construction du graphique.

## 3.2 Evolutions relatives à l'infrastructure

### 3.2.1 Lignes spécialisées fret (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021)

A la suite de la conférence fret de février 2018, SNCF Réseau avait décidé de déclarer, dans le DRR 2020 publié le 7 décembre 2018, certaines sections en tant qu'infrastructure spécialisée au sens de l'article 25-1 du décret 2003-194 : les lignes grande vitesse et certaines lignes de fret (la ligne de la Bresse, la Rive droite du Rhône, la Grande Ceinture, la ligne Serqueux-Gisors, le NIFT). En cas de conflit de demandes concurrentes, cette déclaration devait permettre à SNCF Réseau de prioriser les trafics bénéficiant de la spécialité.

Les observations des parties prenantes formulées lors de la consultation sur le projet de DRR 2020 ont fait ressortir un certain nombre de critiques, en particulier relatives aux itinéraires de substitution non exploitables sur les lignes spécialisées fret.

L'ARAFER, dans son avis motivé N°2019-004 du 7 février 2019, a relevé que : « l'instruction a mis en évidence que le terme d'infrastructure spécialisée est utilisé pour des lignes ne répondant pas systématiquement à ces critères, s'agissant en particulier de la Grande ceinture et de la ligne de la Bresse qui ne disposent pas d'itinéraires de substitution adaptés à tous les trafics. »

Pour tenir compte de ces observations relatives aux lignes spécialisées fret, SNCF Réseau a souhaité reconsidérer la situation et propose de retirer l'ensemble de la déclaration des lignes fret inscrite au chapitre 3.4.7 ainsi que les critères de priorité correspondants inscrits aux points 4.4.1 et 4.4.3 du projet de DRR 2020 modifié.

## 3.3 Evolutions relatives aux circulations

### 3.3.1 Gestion de l'ordonnancement des trains en opérationnel (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021).

Le groupe de travail du COOPERE relatif à l'« ordonnancement des circulations en opérationnel », qui s'est tenu en novembre 2018 et en mai 2019, a permis de partager avec les clients le constat que les règles actuelles d'ordonnancement des circulations pouvaient être optimisées. L'annexe 5 du projet de DRR 2020 modifié prévoit ainsi que des principes d'ordonnancement au service d'objectifs de performance seront définis et expérimentés avec le déploiement de l'outil de GOC.0 qui fournit des fonctionnalités d'aide à la décision et à la traçabilité.

### 3.3.2. Coordination de la gestion des situations de crise (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021)

A partir du 1er janvier 2020, la compétence actuelle de l'EPIC SNCF est transférée à SNCF Réseau, par la loi 2018-515 du 27 juin 2018. Dans l'attente de la publication du décret d'application de la loi devant définir la nature de la prestation (facultative ou obligatoire) et le principe de tarification associé, SNCF Réseau propose :

- pour l'HDS 2020, de maintenir l'adhésion facultative des clients à la prestation. L'annexe 5 a été modifiée en ce sens. Des conditions générales et des conditions particulières sont par ailleurs annexées au DRR 2020 modifié (annexe 3.7) ;

- pour l'HDS 2021, d'inclure cette gestion et ses coûts dans les prestations minimales et leur tarification. L'Annexe 5 du DRR sera adaptée pour intégrer la coordination de gestion des situations de crise et un document opposable sera publié en complément (ce document fera l'objet d'une consultation *ad hoc* courant 2020).

### 3.3.3 Règles de gestion opérationnelle des circulations (annexe 5 du DRR)

Plusieurs modifications ont été apportées à l'annexe 5, notamment relatives :

- Aux enquêtes trinôme panto :

Ouverture des enquêtes Trinôme Panto Régional (TPR) à l'ensemble des EF et GI, regroupant :

- un expert matériel représentant l'EF,
- un expert traction représentant l'EF,
- un expert caténaire appartenant à SNCF Réseau.

L'intervention du TPR, suite à incident impactant les installations de traction électrique et les pantographes, est déclenchée par le Représentant Local Sécurité (RLS) lorsque les faits connus lors de la finalisation du rapport de constatations immédiates (RCI) lui paraissent insuffisants pour établir un rapport d'analyse causale conclusif.

- A la déclaration train prêt/train non prêt

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. Ainsi, sur ces sites, intervient la notion de « train non prêt », l'EF devant, en cas d'incident ou d'aléa retardant le départ du train, informer le Service Gestionnaire des Circulations - SGC - suffisamment en amont de l'heure de départ théorique.

## 3.4 Evolutions relatives aux installations de service

Les évolutions du DRR présentées ci-après ont fait l'objet d'échanges avec les parties prenantes dans le cadre du groupe de travail du COOPERE relatif aux voies de service.

### 3.4.1 Publication de la liste des voies de service commercialisables et des sites de voies de service non inutilisés (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021)

Afin d'améliorer la lisibilité et la transparence de son offre, SNCF Réseau publie la liste des voies de service commercialisables sur le site de la PSEF, auquel renvoient les projets de DRR 2020 modifié et DRR 2021. Sont également annexées au DRR la liste des sites comportant des voies de service commercialisables et la liste des sites de voies service inutilisés depuis plus de 2 ans et ne faisant l'objet d'aucun potentiel commercial.

### 3.4.2 Contractualisation de l'usage récurrent des voies de service (projet DRR 2021)

S'agissant des conditions d'accès aux installations de service, il est proposé de poursuivre la démarche de contractualisation de l'usage récurrent des voies de service initiée en 2019, en vue d'une généralisation pour l'horaire de service 2021. La trame est intégrée en annexe 3.5.2 des projets de DRR 2020 modifié et 2021.

### 3.4.3 Mise en œuvre du règlement d'exécution sur les IS (projet DRR 2021)

Dans le cadre de la mise en œuvre du règlement d'exécution n°2017/2177 relatif à l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire, SNCF Réseau établit pour l'horaire de service 2021 une nouvelle procédure d'allocation de capacité des voies de service (cf. point 4.9). Cette dernière prévoit notamment une première date de réponse aux commandes groupées initiales à septembre A-1, permettant d'anticiper le traitement des demandes concomitantes avant le début de l'HDS.

### **3.5 Evolutions relatives au matériel roulant**

#### **3.5.1 Compatibilité du matériel roulant (projets DRR 2020 modifié et DRR2021)**

Conformément aux dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 entrées en vigueur le 16 juin dernier selon lesquelles chaque entreprise ferroviaire doit vérifier que le véhicule qu'elle utilise est compatible avec l'itinéraire, il est proposé une nouvelle rédaction du chapitre 2. 7 du DRR relative à « la Vérification de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure » prévoyant que SNCF Réseau peut intervenir comme prestataire des études de compatibilité. Dans l'esprit de l'annonce faite par SNCF Réseau en COOPERE plénier et destinée à donner plus de temps aux entreprises ferroviaires pour se préparer à cette nouvelle obligation, le projet de DRR 2020 modifié prévoit que ces prestations réalisées par SNCF Réseau à la demande du client seront assurées à titre gracieux jusqu'au 16 juin 2020.

#### **3.5.2 Actualisation des informations sur les systèmes d'exploitation de sécurité et les projets de modernisation**

Il a été procédé à une mise à jour du :

- du chapitre 3.3.3 du DRR sur les exigences techniques induites par les équipements de sécurité d'exploitation installés ;
- du chapitre 3.8 du DRR sur les principaux projets de modernisation et les exigences techniques induites à date.

### **3.6 Evolutions relatives à la sécurité**

#### **3.6.1 Vents traversiers sur CNM (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021)**

Pour ce qui concerne la ligne dite du contournement Nîmes – Montpellier, les caractéristiques de l'infrastructure et de son environnement peuvent présenter un risque de déraillement lié à la présence de vents traversiers pour certains types de matériel roulant qui n'est pas couvert par l'utilisation des éléments devant figurer dans le registre de l'infrastructure.

Sauf pour les matériels roulants listés au 3.4.9 du DRR, une étude complémentaire doit être menée, sous la responsabilité du demandeur, afin de vérifier le risque du matériel roulant vis-à-vis des vents traversiers.

### **3.7 Evolutions relatives à l'énergie**

#### **3.7.1 Décompte ferroviaire- Projet DECOFER (projets DRR 2020 modifié et DRR 2021)**

Le décompte ferroviaire opéré par SNCF Réseau à l'aide de l'outil SOCLE est repris par RTE qui est responsable juridiquement de la qualité et de la fiabilité des données d'énergie publiées pour un décompte des consommations électriques juste et équitable.

Le projet de DRR 2021 tient compte des nouvelles règles et des nouveaux outils de décompte ferroviaire et de télé-relève des compteurs embarqués (application DECOFER développée par RTE en partenariat avec SNCF Réseau), dont chaque matériel roulant électrique doit être équipé pour permettre aux clients d'accéder au marché de l'énergie.

Le nouveau service de décompte sera mis en œuvre en juillet 2021. Dans l'attente, le projet de DRR 2020 modifié est complété d'un paragraphe (dans le point 5.4.1.3) informant les clients du nouveau dispositif dont la mise en service est envisagée en juillet 2021.

### **3.8 Evolutions relatives aux contrats**

#### **3.8.1 Conditions générales du contrat d'utilisation des systèmes d'information (annexe 3.4.1)**

- Article 5.1.1 sur le calcul du nombre d'accès au SI pour les candidats n'ayant pas circulé lors de l'HDS précédent : prise en compte des prévisions de circulations en Tkm du candidat avec une régularisation (à la hausse ou baisse) par rapport aux données de circulations réelles dans l'hypothèse d'un écart avéré.

- Deux nouvelles clauses – articles 17 et 18 - ont été introduites :
  - l'une relative à la protection de la confidentialité des données transmises au client par SNCF Réseau : en vertu de cette clause, le client s'engage à respecter la stricte confidentialité des données qualifiées de « confidentielles » qui lui sont mises à disposition à l'occasion de l'utilisation des SI de SNCF Réseau. L'article prévoit un certain nombre de mesures que le client doit prendre pour s'assurer du respect de ce principe de confidentialité.
  - l'autre, relative à la protection des données à caractère personnel : en vertu de cette clause, SNCF Réseau se doit d'assurer la protection des données personnelles des utilisateurs de ses SI (entre autres : les données ne sont conservées que pendant la durée de l'habilitation et doivent ensuite être supprimées dans un délai d'un an ; l'utilisateur du SI dispose de droits de rectification et d'opposition). Cette clause fait également peser des obligations sur le client lorsque celui-ci s'est vu transmettre de telles données à caractère personnel (application des régimes prévus par la loi de 1978 et le RGPD).

### 3.8.2 Révision de la trame Accord-cadre (annexe 3.3) pour le DRR 2021 permettant :

- la mise en cohérence avec le dispositif incitatif réciproque comme demandé par l'ARAFER (changement du jalon de décembre A-1 par celui de la certification en novembre A-1) ;
- le rééquilibrage du dispositif à l'instar de ce qui a été fait pour l'IR (engagement du client à commander conformément à l'annexe 1 et à maintenir sa commande jusqu'à la date de certification) ;
- un assouplissement des conditions d'information de SNCF Réseau en cas de résiliation du contrat commercial par le client final du client accord-cadre ;
- d'explicitier la formule de calcul des indemnités figurant en annexe 1 et de réaffirmer le principe selon lequel l'indemnité est calculée à la maille aller-retour.

## 3.9 Divers

### 3.9.1 Dispositions relatives à RNE et à la coopération internationale

Le chapitre 1.10, relatif à la coopération internationale, a fait l'objet d'une simplification, dans le cadre d'une démarche harmonisée des GI à l'initiative de RailNetEurope.

### 3.9.2 Documents techniques soumis à consultation :

- Document technique « Règles de gestion tonnage » (une version HDS 2020 ; une version HDS 2021)
- Document technique sur l'affectation des numéros de sillons aux axes de marché (une version HDS 2020 ; une version HDS 2021)
- Document technique « Capacité de dernière minute »

### 3.9.3 Document mis à jour (non soumis à consultation)

Déclaration de capacité-cadre