

AVIS DE CONSULTATION DRR

Consultation sur les projets de Documents de Référence du Réseau pour les horaires de service 2021 (version modifiée) et 2022

CONTENU DE LA CONSULTATION

A la suite de la délibération du Conseil d'administration du 10 septembre 2020, SNCF Réseau lance une consultation auprès des parties prenantes sur :

- **le projet de version modifiée du DRR pour l'horaire de service 2021** (DRR 2021M - version 3),
- **une première version du projet de DRR pour l'horaire de service 2022** (DRR 2022- version 0).

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>.

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 2021M sont mises en ligne. Seules les annexes propres à l'HDS 2022 sont mises en ligne.

En parallèle, est également accessible sur le site un tableau synthétique visant à rendre compte des suites données par SNCF Réseau aux recommandations formulées par l'ART dans son avis motivé n° 2020-015 du 6 février 2020 relatif au DRR 2021.

Pour rappel, la structure du DRR 2022 évolue avec :

- l'intégration de deux nouveaux chapitres (chapitre 6- *Exploitation ferroviaire* et chapitre 7- *Installations de service*) ;
- un nouvel agencement des chapitres :
 - le contenu des chapitres 1, 2, 3 est restructuré ;
 - les chapitre 5 - *Services* et chapitre 6- *Tarifcation* sont fondus dans un nouveau chapitre 5-*Services et tarification*.

S'agissant du chapitre 4 du DRR 2022, SNCF Réseau décide, avec l'accord de RNE, de conserver la structure du chapitre 4 du DRR 2021, la crise COVID 19 n'ayant pas permis de tenir le GT qui devait travailler sur les adaptations nécessaires.

La structure du chapitre 4 de RNE ne sera donc adoptée que lors de l'élaboration du DRR 2023, sur l'année 2021.

Un tableau de correspondances entre le contenu du DRR version 2022 et celui du DRR ancienne version est intégré sur la page consultation afin de faciliter la compréhension et le suivi des évolutions. Le contenu et la qualité des informations contenues dans le DRR ne sont pas impactés par la refonte.

Pour le DRR 2021M, les barèmes relatifs à la tarification des prestations minimales publiés le 10 septembre 2020 dans la version V2 du DRR 2021M sont repris dans les annexes mises en ligne mais n'entrent pas dans le champ de la consultation.

Pour le DRR 2021M, les annexes tarifaires mises en consultation sont les annexes 6.4, 6.5 et 6.9, ainsi que le document technique d'affectation des sillons aux segments de marché.

Pour le DRR 2022, les annexes tarifaires mises en consultation sont les annexes 5.1.2, 5.3, 5.8, 7.8 et 7.9.

MODALITÉS DE LA CONSULTATION

La consultation est lancée le 11 septembre 2020 et s'achève le 12 novembre 2020 (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 2020, SNCF Réseau organise :

- une réunion de présentation sur les sujets tarifaires et capacitaires, le **22 septembre 2020**,
- une réunion de présentation sur les installations de service le **1^{er} octobre 2020**,
- une réunion à mi-parcours de la consultation, le **15 octobre 2020**.

Les parties intéressées sont invitées à envoyer toute question ou observation à 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 12 novembre 2020**, à l'attention d'Arnaud SOHIER, Directeur Commercial, par courrier électronique à l'adresse observations.drr@reseau.sncf.fr.

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

Par ailleurs, les observations relatives :

- au Document de Référence de la Ligne Tours Bordeaux établi par LISEA (annexe 10 du DRR et annexe 8 du DRR 2022), et
- aux offres des exploitants d'installations de service (annexe 9.2 et liens internet cités au chapitre 5 du DRR 2021M et annexe 7.12 et chapitre 7 du DRR 2022)

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 sur l'affectation des numéros de sillons aux axes de marché pour la facturation.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| Contenu de la consultation | 1 |
| Modalités de la consultation..... | 2 |
| PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES – DRR 2021M-2022 | 4 |
| 1.1. Consultation relative aux prestations DRR 2021M..... | 4 |
| 1.2. Consultation relative aux prestations DRR 2022..... | 4 |
| PARTIE 2 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES – DRR 2021M-2022 | 4 |
| 2.1. Evolutions relatives à la capacité et aux sillons..... | 4 |
| 2.1.1. Règles de structuration des capacités | 4 |
| 2.1.2. Règles de la pré-construction | 5 |
| 2.1.3. Compatibilité des offres issues de la trame et du préconstruit | 6 |
| 2.1.4. Information des clients sur les capacités travaux restituées | 6 |
| 2.1.5. Timetabling redesign (TTR) | 6 |
| 2.1.6. Saturation constatée | 6 |
| 2.2. Matériel roulant | 7 |
| 2.3. Exploitation ferroviaire – Sécurité..... | 7 |
| 2.3.1. ODICEO (outil de digitalisation des incidents de circulation et de transmission des ordres écrits) ... | 7 |
| 2.3.2. Clé de cryptage ERTMS (European Rail Traffic Management System)..... | 7 |
| 2.3.3. NEXTEO | 8 |
| 2.3.4. Gestion opérationnelle des circulations | 8 |
| 2.4. Installations de service (IS)..... | 9 |
| 2.5. Divers | 10 |

PARTIE 1 : EVOLUTIONS TARIFAIRES - DRR 2021M - 2022

1.1. Consultation relative aux prestations DRR 2021 M

Le document technique d'affectation des sillons aux segments de marché a évolué à la suite de l'avis ART n°2020-049 du 30 juillet 2020 concernant les sillons internationaux avec arrêt domestique sur le RFN (trains à charge).

Concernant la prestation de coordination de gestion de crise, l'annexe 6.5 reprend les barèmes 2021 de la prestation socle et des prestations optionnelles.

Concernant les prestations SI, de nouveaux systèmes d'informations complètent l'annexe 6.4 ainsi que les seuils et leurs barèmes applicables au-delà d'un nombre d'accès indiqués dans les seuils.

1.2. Consultation relative aux prestations DRR 2022

Le chapitre 5 (ancien chapitre 6 hors installations de service) précise les évolutions concernant la gestion de la coordination de gestion de crise, l'évolution en prix pour l'HDS 2022 des autres prestations complémentaires. Les barèmes HDS 2022 des prestations SI et formations SI sont mis en consultation pour l'HDS 2022

L'annexe 5.1.2 prend en compte les modalités de la fourniture de courant de traction avec la mise en œuvre du projet DECOFER prévu en 2022.

Concernant la tarification des installations de services, le chapitre 7 et l'annexe 7.8 précisent la pluriannualité des installations de services pour les HDS 2022 et 2023. Les modalités de constitution de chaque tarif pour les différentes catégories d'installations de service sont définies. Les barèmes HDS 2022 et 2023 pour chaque installation de service sont mis en consultation.

Pour les voies de service, le projet tarifaire est basé sur une évolution de +2,5%/ an du taux de couverture du coût complet. L'évolution de prix portera sur la composante B par année.

Il est proposé de régulariser le trop-perçu sur le cycle tarifaire suivant en cas de progression du taux de couverture supérieur à 2,5%/an. Par ailleurs, du fait de difficultés de prévision des unités d'œuvre date, il est proposé de maintenir la marche à blanc sur la limitation de la facturation de la composante A en 2022 et 2023.

Installations de tri à la gravité : le passage à plat du site de Dunkerque ainsi que la prise en compte des investissements conduit à révision du barème. Une régularisation (en +/- en -) sera opérée sur la base des investissements et des unités d'œuvre de l'année concernée.

Chantiers de transport combiné : l'objectif est de rattraper le coût complet sur 5 ans sans une évolution de +8,2%/ an.

Cours de marchandises : compte tenu de ce marché, une indexation simple sera appliquée par année.

PARTIE 2 : PRINCIPALES EVOLUTIONS NON TARIFAIRES – DRR 2021M-2022

2.1. Evolutions relatives à la capacité et aux sillons

2.1.1. Règles de structuration des capacités

Afin d'améliorer la lisibilité des règles applicables en phase de structuration des capacités (§ 4.2.2.1), les principes relatifs à l'élaboration de la trame horaire systématique précédemment inscrits dans la charte du réseau ont été reportés dans les projets de DRR 2021 modifié et 2022.

En outre, les dispositions ont été précisées et réagencées selon le même plan que celui établi pour décrire les règles de la pré-construction, à savoir :

- les objectifs généraux,
- la recevabilité des expressions de besoins pour la trame,
- le calendrier,
- le statut des sillons offerts en trame.

2.1.2. Règles de la pré-construction

RAPPEL : A la suite d'une décision de mise en demeure rendue par l'ART dans le cadre d'une procédure en manquement visant l'attribution des capacités sillons, les règles relatives à la pré-construction ont été développées dans les DRR 2020 modifié et DRR 2021 (publiés en décembre 2019) introduisant notamment des critères de fréquence pour la recevabilité des expressions de besoins des parties prenantes afin de privilégier la couverture des besoins de sillons réguliers du marché à cette phase de l'élaboration du graphique horaire (par opposition à des besoins saisonniers ou ponctuels). Ces règles, inscrites dans le **§4.2.2.2 du DRR**, ont été appliquées pour la pré-construction de l'horaire de service 2022 (la phase de recueil des expressions de besoin s'est achevée le 26 juin dernier).

Comme SNCF Réseau l'a précisé dans le DRR 2021 publié en décembre 2019, il est proposé de faire encore évoluer ces règles pour la pré-construction de l'horaire de service 2023 qui se déroulera en 2021 vers une plus grande industrialisation de la capacité. Ces évolutions progressives doivent de surcroît permettre à SNCF Réseau d'élaborer son catalogue de sillons préconstruits sur la base d'une analyse du marché, de l'historique de l'utilisation des sillons des services précédents en plus des expressions de besoins des parties prenantes, et non plus uniquement sur ces dernières comme c'est le cas aujourd'hui. Cette démarche est en effet de nature à favoriser la meilleure répartition et l'optimisation de la capacité disponible dans un contexte d'ouverture progressive du marché de transport de voyageurs.

Dans ce cadre, les principales évolutions de la procédure de pré-construction envisagées par SNCF Réseau, présentées aux parties prenantes lors de la réunion de préconsultation des projets de DRR 2021 modifié et 2022 le 7 juillet dernier, sont les suivantes :

- Il est proposé de supprimer les quotas d'expression de besoins en se reposant uniquement sur la notion de « sillons récurrents », ce qui permettra notamment d'inscrire plus de sillons Fret au catalogue ;
- Des seuils sont fixés de manière à représenter cette notion de sillons récurrents dans l'année ;
 - **Les seuils de recevabilité fixés l'année dernière ont donc été ajustés comme suit :**
 - Pour les services de transport Voyageurs : passage de 5 jours à 4 jours minimum de circulations par semaine sur un minimum de 25 semaines par an pour ne pas exclure les LU-JE (régime lundi-jeudi) dont on peut considérer que ce sont bien des sillons récurrents
 - Pour les services de transport Fret : passage de 1 jour à 3 jours minimum de circulations par semaine sur 20 semaines par an, seuil qui – après analyse des demandes effectuées en construction – reflète pour cette activité la notion de « sillons récurrents »
- Pour garantir le caractère industriel du catalogue de sillons préconstruits, il est nécessaire d'encourager l'utilisation des sillons de la trame horaire établie par SNCF Réseau et publiée en avril A-2.

A ce titre, pour les flux et sections où existe une trame horaire établie antérieurement, le gestionnaire d'infrastructure (GI) se fixe pour objectif de ne pas utiliser plus de 20% de sillons hors trame, en couvrant dans le catalogue de sillons préconstruits le besoin exprimé par les parties prenantes par des sillons industriels de la trame lorsque les écarts sont faibles et que cela permet d'optimiser la capacité disponible.

Par ailleurs, la suppression des quotas permettant de gagner du temps en évitant les itérations qui étaient nécessaires pour se mettre d'accord sur les volumes ou répartir les quotas entre les clients, il est proposé de donner plus de temps à la préparation des expressions de besoins (15 juin A-2) après la publication de la trame (fin avril A-2) sans raccourcir le temps de production de la pré-construction (démarrage début juillet A-2 jusqu'à la publication du catalogue de sillons en décembre A-2).

2.1.3. Compatibilité des offres issues de la trame et du préconstruit

Les critères d'appréciation auxquels SNCF Réseau a recours pour la mise en cohérence du graphique en phase de structuration comme de pré-construction ont été précisés au point **4.2.2.3** des projets de DRR 2021 M et 2022 relatif à la **compatibilité des offres issues de la trame et du préconstruit**.

2.1.4. Information des clients sur les capacités travaux restituées

Dans le cadre du projet APO (anticipation du pré-opérationnel), SNCF Réseau a prévu de remonter à S-5 la diffusion des listes de planches (avis horaires travaux), permettant ainsi leur prise en compte dans les outils horaires dans les délais impartis.

Cette évolution initialement envisagée en juin 2018 a dû être reportée en raison :

- de l'indisponibilité des fonctionnalités nécessaires dans SIPH v2,
- des fonctionnalités incomplètes dans le SI THOR (tracé des horaires),
- des difficultés opérationnelles en Ile-de France liées au volume important de travaux.

A compter de **l'HDS 2022**, dans le cadre du déploiement de la V7 de SIPH prévue en octobre 2021, les EF seront informées des restitutions de capacités travaux par l'intermédiaire des outils de consultation de graphique dès S-5 avant la date d'intervention.

Les demandeurs auront 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 auparavant reçu des réponses négatives.

En revanche, il est proposé que SNCF Réseau ne procède 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...).

Le chapitre 4 du projet de DRR 2022 est précisé en conséquence (**point 4.5.6**).

2.1.5. Timetabling redesign (TTR)

Une clause relative au projet TTR (refonte du système de conception des horaires, étudiée et programmée au niveau européen pour 2025) est introduite dans le DRR 2022, sur la base du texte recommandé par RailNetEurope (**point 4.9 DRR 2022**).

2.1.6. Saturation constatée

Comme recommandé par l'ART dans son avis motivé n° 2020-015 du 6 février 2020, dans le cadre de l'attribution de la capacité après saturation constatée, SNCF Réseau modifie la formulation du critère de priorité relatif au fret international en supprimant la référence restrictive aux seuls corridors de Fret dans le **point 4.4.3 du DRR 2021M**.

2.2. Matériel roulant

Dans le cadre de la nouvelle réglementation qui impose, depuis le 16 juin 2019, aux entreprises ferroviaires de vérifier la compatibilité de leur matériel roulant avec l'infrastructure, le projet de DRR 2021 modifié (**point 2.7.1**) prévoit la prolongation jusqu'au 16 juin 2021 de la proposition de SNCF Réseau de réaliser à titre gracieux, sur le seul périmètre des Attestations de Compatibilité (AC), les Etudes de Compatibilité (EC) que les entreprises ferroviaires souhaiteraient lui confier durant cette période.

Cette prolongation a été annoncée par le Président de SNCF Réseau lors de l'assemblée plénière du Coopère du 17 juin dernier. Elle correspondait à une demande de l'ART formulée dans son avis motivé sur le DRR 2021, ainsi qu'à une demande du groupe pilote partenarial mis en place par SNCF Réseau.

Les projets de DRR 2021 modifié et DRR 2022 précisent par ailleurs qu'afin d'accompagner dans la transition les entreprises ferroviaires dans la réalisation des attestations de compatibilité, SNCF Réseau propose gratuitement aux entreprises ferroviaires :

- une session de formation qui sera réalisée selon un calendrier qui débutera à l'automne 2020. Cette session de formation est destinée à accompagner les entreprises ferroviaires pour leur permettre de savoir faire les vérifications complémentaires aux anciennes Attestations de Compatibilité (dans la période de transition) et devenir autonomes pour réaliser en situation cibles les EC dont elles sont responsables.
- une version plus concrète et plus synthétique du Guide à l'usage des Entreprises Ferroviaire qui devrait être diffusé à l'automne 2020.

2.3. Exploitation ferroviaire – Sécurité

2.3.1. ODICEO (outil de digitalisation des incidents de circulation et de transmission des ordres écrits)

En raison du report de certains projets SI, le planning du projet ODICEO est ajusté dans les projets de DRR 2021M et 2022 (**point 3.3.3 « perspectives d'évolutions » du DRR 2021M et point 2.3.15 du DRR 2022**) comme suit :

- SNCF Réseau devrait communiquer un cahier des charges aux EF qui souhaitent développer leur propre solution mi-2023. Les EF volontaires, et qui ont développé leur propre outil, pourront ainsi procéder à des expérimentations à partir du dernier trimestre 2023 en conditions réelles pilotées par SNCF Réseau.
- Le développement par SNCF Réseau d'une solution à destination des EF (qui ne souhaiteraient pas développer leur propre solution) débutera début 2024 pour une mise en service possible en décembre 2025 (SA 2026).

2.3.2. Clé de cryptage ERTMS (European Rail Traffic Management System)

SNCF Réseau introduit des informations relatives aux clés de cryptage ERTMS dans le projet de **DRR 2022 (point 2.3.10)**. Ces informations sont nécessaires à toute nouvelle entreprise ferroviaire disposant d'un train équipé d'ERTMS devant circuler sur une ligne ERTMS du réseau (actuellement LGV Est, Bretagne-Pays de la Loire - BPL et Sud Europe Atlantique - SEA, prochainement Paris-Lyon et Marseille Vintimille) : ces clés permettent au train de s'authentifier lors des échanges d'information par radio avec les dispositifs de signalisation ERTMS au sol. Les modalités pratiques de délivrance et de suivi de ces clés de cryptage seront décrites dans un document opérationnel qui sera présenté dans un groupe de travail *ad hoc* associant les parties prenantes.

Ce document opérationnel servira à indiquer notamment la procédure de distribution de clés de cryptage aux nouveaux entrants. Diverses dispositions permettront de garantir l'utilisation rigoureuse de ces clés,

telles qu'un suivi des accusés de réception du bon chargement de ces clés dans les engins et un contrôle du dimensionnement raisonnable du nombre de clés attribuées. Le dispositif ainsi établi servira aux équipes techniques de SNCF Réseau en charge de la distribution de clés pour authentifier les représentants des entreprises ferroviaires missionnés pour récupérer lesdites clés.

2.3.3. NEXTEO

Il est fait mention dans le projet de **DRR 2022 (point 2.3.16)** du système d'exploitation NEXTEO qui entrera en service en décembre 2023 pour les trains Transilien circulant entre Pantin et la nouvelle Gare de Nanterre sur le RER E.

L'objectif de cette mention est d'informer les entreprises ferroviaires, qui utilisent les mêmes parties du réseau ferré national que les trains Transilien équipés de NEXTEO, que les règles d'exploitation pourraient être modifiées sur ces mêmes parties du réseau et de les prévenir de la nécessité éventuelle de former leur personnel à ces particularités à partir de 2022.

2.3.4. Gestion opérationnelle des circulations

Pour rappel, le contenu de l'annexe 5 du DRR 2021, relative à la GOC, est intégralement repris dans le nouveau chapitre 6 du projet de DRR 2022 dédié à l'exploitation ferroviaire.

Plusieurs modifications sont proposées.

S'agissant de la priorité de circulation entre les trains, il est proposé d'apporter une limite au principe d'application de règles de priorité fixé dans le point 5.5.1 de **l'annexe 5 du DRR 2021 (voir point 6.3.2.2 du DRR 2022)**, selon lequel « un train à l'heure ne peut être désheuré pour un train en retard » en précisant :

- que le service de gestion de la circulation (SGC) peut y déroger dans l'intérêt de la fluidité ou de la recherche d'un débit maximal ;
- que cependant, dans une gare de passage dans laquelle un train a son origine, il y a lieu de privilégier le départ de ce train par rapport à un train plus rapide de même sens dont le retard n'excède pas 5 minutes s'il est possible de revenir à l'ordonnancement initial rapidement (garage...).

Sur la priorité de circulation, il est également prévu que l'expérimentation des principes d'ordonnancement définis dans le cadre d'un groupe de travail COOPERE (Comité des opérateurs du réseau) en remplacement des règles de priorité existantes sera mise en œuvre sur un périmètre réduit (EIC Bourgogne Franche Comté et Paris Sud Est) et que son échéance reste à préciser (2021/2022). A la suite de cette expérimentation, un bilan sera réalisé et les conditions du déploiement généralisé seront précisées.

Des précisions sont par ailleurs apportées dans **l'annexe 5** (et dans le chapitre 6 du DRR 2022) sur les sujets suivants :

- **Point 4.4** de l'annexe 5- Opérations non prévues au sillon (*voir point 6.2.2.4 du DRR 2022*)

Une mention suivante relative au recueil d'exploitation est ajoutée :

« Le recueil d'exploitation décrit 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 collaboration avec les Entreprises Ferroviaires utilisant le site, s'imposent à tous les utilisateurs. »

- **Point 5.6.3** - Relevage (voir 6.5.3 du DRR 2022)

Une précision sur la législation relative à l'amiante est ajoutée :

« Dans le cadre des interventions de relevage, les agents des centres de relevage réalisent certaines manipulations de tout ou parties 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 ».

- **Point 5.10.3** - Contributions des EF et du gestionnaire de gares (GARES & CONNEXIONS)

S'agissant des contributions des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de gares en matière de sûreté, la disposition suivante est ajoutée : « 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'Etat. 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 ».

2.4. Installations de service (IS)

Sur les installations de service, les évolutions proposées visent à simplifier les processus existants et clarifier les dispositions du DRR.

- **Procédure d'allocation de capacité sur les IS – projet de DRR 2022**

Pour l'**HDS 2022**, il est proposé afin de simplifier la compréhension des processus par les clients :

- d'aligner le calendrier d'attribution de la capacité des terminaux de marchandises sur celui des voies de service ;
- de préciser les délais de réponse dans les cas de coordination des demandes (+ 15 jours).

Il est également envisagé de revoir et d'harmoniser les critères d'arbitrage appliqués par SNCF Réseau en cas de demandes concurrentes pour l'ensemble des installations de service.

Il est intégré la notion de recherche d'alternative viable permettant de réaliser le service demandé lorsque la demande initiale du client ne peut être satisfaite.

Les appellations des périodes de demandes d'allocation ont été modifiées à la suite de la décision de l'ARTn°2020-012.

Une précision sur la date de début du délai imparti à SNCF Réseau pour répondre aux demandes d'allocation a été apportée.

La notion de demande *ad hoc* de voies de service a été précisée.

- **Définition des installations de service – projets de DRR 2021 M et 2022**

S'agissant des voies de service commercialisables (**point 3.6.4.2**), il est précisé qu'en complément des voies de travail et de garage, elles peuvent se composer à titre exceptionnel et pour une courte durée, de certaines voies affectées à la gestion des circulations et utilisées par une EF, après accord du coordinateur de site et de l'agent circulation.

S'agissant des chantiers de transport combiné (**point 3.6.2.1**), il est proposé d'apporter une nuance quant à leur utilisation, à savoir des espaces essentiellement (et non plus exclusivement) utilisés pour le transport rail/route, qui permettent de charger ou décharger les UTI (unités de transport intermodal) par grue mobile ou portique.

De ce fait, pour améliorer la productivité des trains et des terminaux, des lots conventionnels pourront être pris en charge sur les terminaux en plus des lots de transport combiné dans les conditions décrites au DRR et après accord de l'exploitant du chantier de transport combiné.

- **Modalités de réalisation de la maintenance du matériel courant sur les voies de service – projets de DRR 2021 et 2022**

Il est proposé de clarifier les dispositions du DRR (**point 5.3**) relatives à l'utilisation des installations de service dans un but différent ou complémentaire à leur destination initiale, en indiquant notamment que les opérations de maintenance sur le matériel roulant (autre que de la petite maintenance) ne sont autorisées sur les installations de service :

- qu'après accord exprès et préalable de SNCF Réseau avec 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.

- **Reformulation et précisions concernant la possibilité pour les candidats de s'approvisionner eux-mêmes en carburant sur des installations dédiées**

2.5. Divers

- **Notion de candidat**

Un travail de clarification est effectué dans les projets de DRR 2021 modifié et 2022 sur les notions de candidat et d'entreprise ferroviaire, au regard des prérogatives de chaque acteur.

- **Certificat de sécurité**

Au point 2.2.4 du DRR 2021M : une mise à jour des règles relatives à la délivrance du certificat de sécurité est effectuée. Des précisions sont également apportées sur le régime d'approbation du règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) pour les lignes exploitées sous le régime du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

- **Dispositif incitatif réciproque**

Les évolutions relatives au dispositif IR sont exposées dans la partie tarifaire (partie 1) du présent avis de consultation. Au **point 6.4.2 du DRR 2021**, il est précisé qu'en cas de difficultés avérées liées à la mise en œuvre du dispositif, constatées par le gestionnaire d'infrastructure ou les demandeurs de sillons, une suspension de celui-ci pourra être décidée par SNCF Réseau, après en avoir avisé l'ART et le Ministère en charge des Transports.