

REGLES DE GESTION DE LA DONNEE TONNAGE POUR LA FACTURATION HDS 2022

Document technique cité au chapitre 5.9. du DRR



OBJET DU DOCUMENT

Ce document a pour objet de partager les règles de gestion appliquées à la donnée tonnage pour la facturation à compter de l'HDS 2022

Il complète les objectifs, unités d'œuvre, principes et règles d'application de facturation définis au point 6.6 Tarification et 5.9 facturation du Document de Référence du Réseau (DRR) pour chaque horaire de service (HDS) ainsi que l'annexe 5.1.1 et annexe 5.7.

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

MODALITES DE MODIFICATION DU DOCUMENT

La modification de ce document, notamment pour partager de nouveaux cas de gestion, fait l'objet d'une consultation d'un mois des demandeurs de sillons.

1. LA DONNEE TONNAGE DANS LA REDEVANCE DE CIRCULATION

Depuis l'HDS 2019, la redevance de circulation est basée pour une grande part sur la tonne –km

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

Les barèmes sont indiqués dans l'annexe 6.2 du DRR 2022.

Pour toute circulation (sillon/jour), l'entreprise ferroviaire doit déclarer le tonnage dans la déclaration de composition de trains, pour les trains à vide ou à charge.

Pour les activités voyageurs, le tonnage à déclarer est le tonnage selon le matériel roulant indiqué dans l'annexe 5.7 du DRR.

Pour l'activité fret, le tonnage à déclarer est le tonnage brut complet.

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

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

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

Depuis juillet 2018, SNCF Réseau a mis en place des messages retours pour chaque déclaration réalisée afin d'informer sur la bonne conformité au format STI des déclarations dans le système d'informations, pour les transmissions par flux

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

Une mise en production le 16 avril 2019 a mis à jour ces messages d'erreurs et l'évolution de leur codification

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

Codes Erreur	Libellés possibles du champ FreeTextField	Signification
6101 à 6109	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6201	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6202	PLC non géré(s)	Le PLC déclaré n'est pas présent dans le référentiel système SNCF réseau
6203	EF [XXX] non habilitée sur le RFN	Le code de l'EF déclarante n'est pas habilité à circuler sur le RFN
6204	GI [XXX] non géré	Le code du GI déclaré n'est pas géré par SNCF Réseau
6205 à 6207	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6208	Circulation [NUM_MARCHE] du [DATE] non trouvée	Aucune circulation trouvée avec le numéro de marche et la date de départ théorique renseigné
6301 à 6303	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6304	<i>Message TCO non conforme avec la norme STI.</i>	<i>Message TCO non conforme avec la norme STI.</i>
6305 à 6308	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6309	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6310	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6401	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné
6402 à 6408	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6409	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6421	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné
6422 à 6426	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6427	<i>Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique</i>	<i>Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique</i>
6428	Suppression impossible - aucune composition enregistrée	Suppression impossible - aucune composition enregistrée
6441	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné

6442 à 6448	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6449	PLC absent(s) du jalonnement théorique	<i>PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation</i>
6461	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné	Un champ obligatoire du message n'est pas renseigné
6462 à 6466	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6467	<i>Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique</i>	<i>Suppression impossible - PLC absent(s) du jalonnement théorique</i>
6468	Suppression impossible - aucune composition enregistrée	Suppression impossible - aucune composition enregistrée
6501	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6502	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6503	Un message plus récent a déjà été traité	Un message plus récent a déjà été traité
6504	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6505	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6506	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6521	Erreur interne SNCF Réseau	<i>Erreur interne SNCF Réseau</i>
6522	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6523	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6524	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6525	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6526	PLC absent(s) du jalonnement théorique	<i>PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation</i>
6541	Indisponibilité du S.I., rejeu par SNCF Réseau	Suite à une indisponibilité ponctuelle S.I. SNCF, le message a été rejeté. Celui-ci sera rejoué par SNCF
6542	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6543	Un message plus récent a déjà été traité	Un message plus récent a déjà été traité
6544	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6545	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6546	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation
6561	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6562	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6563	Suppression impossible : Un message plus récent a déjà été traité	Suppression impossible : Un message de suppression plus récent a déjà été traité
6564	<i>Message non traité</i>	<i>Une analyse approfondie est nécessaire</i>
6565	Erreur interne SNCF Réseau	Erreur interne SNCF Réseau
6566	PLC absent(s) du jalonnement théorique	PLC de déclaration absent(s) du jalonnement théorique de circulation

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

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

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

- **Recevabilité des déclarations post-circulation :**

La saisie dans DINAMIC est limitée dans le temps *post* circulation.

Pour les flux, une tolérance est permise entre le jour de la circulation et le 7ème jour du mois suivant. En effet, SNCF Réseau effectue la « photo » des déclarations de tonnage le 8ème jour du mois suivant pour permettre le traitement des données de tonnage dans le système d'informations des circulations de SNCF Réseau.

Au-delà de cette date post-circulation, aucune modification client ne sera prise en compte en facturation.

3. LES REGLES DE GESTION DE LA DONNEE TONNAGE

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

Le DRR spécifie qu'en cas de non-déclaration du tonnage, il y a une facturation à la classe de tonnage maximum pour l'activité fret et une facturation au tonnage maximum du segment de marché concerné pour les activités voyageurs (cf. tableaux récapitulatifs).

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

3.2. Règles complémentaires concernant la donnée tonnage

- **Non rapprochement de la donnée tonnage déclarée :**

Si les SI de SNCF Réseau n'ont pu rapprocher la déclaration à la circulation (tonnage non rapproché « NR »)

- ✓ Pour le trafic voyageur, le facturéur appliquera le tonnage moyen du segment de marché déclaré sur l'année 2019 (cf tableaux récapitulatifs)
- ✓ pour le fret, un tonnage moyen par EF (constaté janvier à août 2020) sera appliqué qui déterminera la classe de tonnage et le barème associé.

- **En cas déclarations multiples le long du parcours de la circulation par sillon-jour**

- ✓ Si les tonnages sont déclarés pour toute la circulation → Application des tonnages déclarés.
- ✓ Si le tonnage n'est pas déclaré pour toute la circulation ou partiellement (tonnage Non Déclaré / cause EF) → Application du tonnage maximum par segment de marché pour le voyageur ou application du barème de la dernière classe pour le fret sur les parcours non déclarés.

- ✓ Si le tonnage n'est pas rapproché pour toute la circulation (tonnage Non Rapproché / cause SNCF Réseau) → Application pour toute la circulation du tonnage moyen du segment de marché..
- ✓ Si le tonnage est déclaré sur la circulation mais que le rapprochement n'a été effectif que sur une partie de cette circulation (tonnage NR partiellement / cause SNCF Réseau) → Application du tonnage le plus élevé identifié avant et après le parcours non rapproché.
- ✓ Si le tonnage est de 0 → Application du tonnage maximum par segment de marché pour le voyageur ou application du barème de la dernière classe pour le fret.

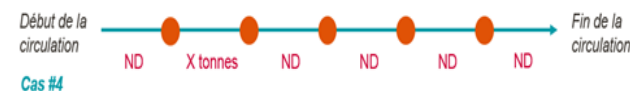
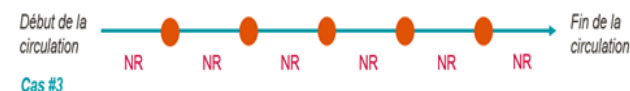
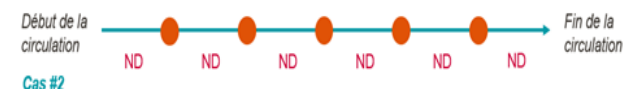
- **Traitement des marches indéterminées**

- ✓ Pour les circulations répondant aux critères des marches indéterminées (sillons n° 500XXX) dont le tonnage n'a pu être déclaré la facturation reprendra :
 - le tonnage moyen par AOM considéré pour les activités de voyageurs conventionnés
 - le tonnage moyen de l'EF ou CA pour le fret
 - le tonnage minimum par segment de marché pour le non conventionné (rames US pour le TAGV).

3.3 Illustrations des règles de gestion

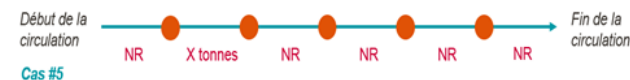
Légendes :
 ND : Tonnage non déclaré par l'EF
 NR : Tonnage non rapproché

N°	Description du cas de gestion	Proposition de règles de valorisation pour la Redevance de circulation		
		Voyageurs conventionné	Voyageurs non conventionné	Fret
#1	Tous les parcours de la circulation ont un tonnage déclaré	Application du barème	Application du barème	Application du barème
#2	Le tonnage était absent sur toutes les portions de la circulation (cause EF)	Application du tonnage maximum par AOT sur toute la circulation	Application du tonnage maximum par segment de marché	Application de la classe de tonnage maximum
#3	Le tonnage n'a pu être enrichi par Pacific sur aucun parcours de la circulation	Application du tonnage moyen par AOT	Application du tonnage moyen par segment de marché	Application du tonnage moyen de l'EF
#4	Le tonnage a pu être enrichi par Pacific sur un parcours de la circulation, le tonnage des autres parcours était absent (cause EF)	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par AOT sur les autres portions de parcours	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par segment de marché sur les autres portions de parcours	Application du tonnage lorsque identifié et de la classe de tonnage maximum sur les autres portions de parcours



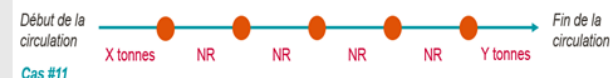
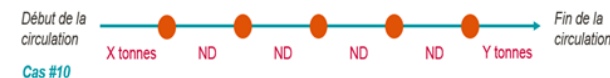
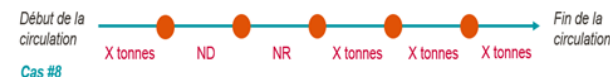
N°	Description du cas de gestion	Proposition de règles de valorisation pour la Redevance de circulation		
		Voyageurs conventionné	Voyageurs non conventionné	Fret
#5	Le tonnage a pu être enrichi sur une portion de la circulation, Pacific n'a pas réussi à enrichir les autres parcours	Application du tonnage identifié sur toute la circulation	Application du tonnage identifié sur toute la circulation	Application de la tranche de tonnage identifiée sur toute la circulation
#6	Le tonnage a pu être enrichi sur plus d'une portion de la circulation mais pas la totalité de la circulation (tonnage des autres parcours non déclarés)	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par AOT sur les autres portions de parcours	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par segment de marché sur les autres portions de parcours	Application du tonnage lorsque identifié et de la classe de tonnage maximum sur les autres portions de parcours
#7	Le tonnage a pu être enrichi sur plus d'une portion de la circulation mais pas la totalité de la circulation (tonnage des autres parcours non enrichis par Pacific)	Application du tonnage identifié X sur toute la circulation	Application du tonnage identifié X sur toute la circulation	Application de la tranche de tonnage X identifiée sur toute la circulation

Légendes :
 ND : Tonnage non déclaré par l'EF
 NR : Tonnage non rapproché



N°	Description du cas de gestion	Proposition de règles de valorisation pour la Redevance de circulation		
		Voyageurs conventionné	Voyageurs non conventionné	Fret
#8	Des circulations ont un tonnage déclaré sur un ou plusieurs parcours. Le tonnage n'a pu être enrichi par Pacific sur un parcours et n'a pas été déclaré sur un autre parcours.	Application du tonnage identifié pour le parcours non rapproché et application du tonnage maximum par AOT sur le parcours non déclaré	Application du tonnage identifié pour le parcours et application du tonnage maximum par segment de marché sur le parcours non déclaré	Application de la tranche de tonnage identifiée et application de la classe de tonnage maximum sur le parcours non déclaré
#9	Le tonnage n'a pu être enrichi par Pacific sur un ou plusieurs parcours et n'a pas été déclaré sur les autres parcours	Application du tonnage maximum par AOT sur le parcours non déclaré et du tonnage moyen sur les autres portions	Application du tonnage maximum par segment sur le parcours non déclaré et du tonnage moyen sur les autres portions	Application de la classe de tonnage maximum sur le parcours non déclaré et le tonnage moyen sur les autres portions
#10	Le tonnage a pu être enrichi par Pacific sur plusieurs parcours de la circulation avec des montants différents, le tonnage des autres parcours était absent (cause EF)	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par AOT sur les autres portions de parcours	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par segment de marché sur les autres portions de parcours	Application du tonnage lorsque identifié et de la classe de tonnage maximum sur les autres portions de parcours
#11	Le tonnage a pu être enrichi sur plus d'une portion de la circulation avec des valeurs différentes mais pas la totalité de la circulation (tonnage des autres parcours non enrichis par Pacific)	Application du tonnage le plus élevé identifié avant et après les parcours manquants	Application du tonnage le plus élevé identifié avant et après les parcours manquants	Application de la tranche de tonnage la plus élevée identifiée avant et après les parcours manquants

Légendes :
 ND : Tonnage non déclaré par l'EF
 NR : Tonnage non rapproché



Si le tonnage est déclaré à zéro → Application du tonnage maximum

3.4 Tonnages pris en compte par le facturateur, en cas de non déclaration ou de non rapprochement de la déclaration et de la circulation

- Activité Voyageur conventionnée :

Les tonnages maxi par AOM, compte tenu de la grande variabilité des matériels utilisés, correspondent à 90 % environ des distributions de tonnages (base distribution des tonnages déclarés en 2019)
Le tonnage moyen 2022 correspond au tonnage déclaré 2019

AOM/Activités	Tonnage tarification 2022 (tonnage moyen déclaré par train 2019) utilisé pour la facturation "NR" et les marches indéterminées	Tonnage tarification 2022 Tonnage MAXI utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
AOM AUVERGNE-RHONE ALPES	254	425
AOM BOURGOGNE FRANCHE COMTE	243	488
AOM BRETAGNE	246	364
AOM CENTRE VAL DE LOIRE	281	574
AOM GRAND EST	209	382
AOM HAUTS DE FRANCE	299	564
AOM NORMANDIE	208	448
AOM NOUVELLE AQUITAINE	174	336
AOM OCCITANIE	192	304
AOM PAYS DE LA LOIRE	217	351
AOM PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	240	351
AOM ETAT	447	633
AOM ILE DE FRANCE MOBILITES	495	726

- **Activité Voyageur TAGV :**

Pour les segments de marché TAGV, les tonnages maximum définis correspondent aux UM.

Le tonnage moyen 2022 correspond au tonnage déclaré 2019

Le tonnage mini pour le TAGV correspond à une rame simple (sauf grande Bretagne) .

Pour les segments composites, les tonnages utilisés correspondent au segment terminal du TAGV, des exemples non exhaustifs d'application sont détaillés ci-dessous :

Segments	Tonnage tarification 2022 Tonnage MINI utilisé pour les marches indéterminées	Tonnage tarification 2022 (tonnage moyen déclaré par train 2019) utilisé pour la facturation "NR"	Tonnage tarification 2022 Tonnage MAXI utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
A	425	609	850
B	490	633	980
C	434	563	868
D	490	611	980
E	490	581	980
Intersecteur international Bruxelles - Bordeaux avec arrêt Aerop 2 Ch De Gaulle - TGV	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Bordeaux avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Bourg-St-Maurice	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Bourg-St-Maurice avec arrêt Aerop 2 Ch De Gaulle - TGV	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Lyon avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Marne la Vallée-Chessy avec arrêt Aerop 2 Ch De Gaulle - TGV	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Marseille avec arrêt Aerop 2 Ch De Gaulle - TGV	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Marseille ou Nice avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Montpellier avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Nantes avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Perpignan avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Rennes avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Strasbourg avec arrêt Aerop 2 Ch De Gaulle - TGV	434	523	868
Intersecteur international Bruxelles - Strasbourg avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Londres - Bourg-St-Maurice avec arrêt Lille	434	683	993
Intersecteur international Londres - Bruxelles avec arrêt Lille	434	683	993
Intersecteur international Londres - Bruxelles avec arrêt Lille et Calais	434	683	993
Intersecteur international Londres - Marne la Vallée-Chessy avec	434	683	993

arrêt Lille			
Intersecteur international Londres - Marseille avec arrêt Lille	434	683	993
Intersecteur international type 1 Allemagne/Luxembourg par Axe Est avec arrêt domestique	434	523	868
Intersecteur international type 2 Espagne avec arrêt domestique	434	683	993
Intersecteur international - type 1	434	523	868
Intersecteur international - type 2	434	683	993
Multisegment Paris-Arras-Lille	434	563	868
Multisegment Paris-Lyon-Saint Gervais	434	563	868
Multisegment Paris-Lyon-Marseille	490	611	980
Multisegment Paris-Lyon-Modane	434	563	868
Radial Belgique, Pays-Bas & Allemagne par axe Nord	419	536	838
Radial Belgique, Pays-Bas et Allemagne par Axe Nord avec arrêt domestique	419	536	838
Radial Espagne	434	675	868
Radial Espagne avec arrêt domestique	434	675	868
Radial Grande-Bretagne	958	958	993
Radial Italie	430	675	859
Radial Italie avec arrêt domestique via Chambéry et Lyon St Exupery	430	675	859
Radial Italie avec arrêt domestique via Chambéry	430	675	859
Radial Italie avec arrêt domestique via Lyon	430	675	859
Radial Italie avec arrêt domestique via Mâcon TGV et Chambéry	430	675	859
Radial Luxembourg & Allemagne par axe Est	485	501	970
Radial Luxembourg et Allemagne par Axe Est avec arrêt domestique	485	501	970
Radial Suisse	434	531	868
Radial Suisse - Genève avec arrêt domestique	434	531	868
Radial Suisse - Lausanne avec arrêt domestique	434	531	868
Radial Suisse - Zurich avec arrêt domestique	434	531	868
Intersecteur international Bruxelles - Marne la Vallée-Chessy avec arrêt Lille	434	523	868
Intersecteur international Genève - Marseille avec arrêt Lyon	434	523	868

- **Voyageur Autres trains :**

Pour les autres trains, les tonnages maximum qui seront utilisés ont été définis selon les déclarations 2019

Activités	Segments	Tonnage tarification 2022 (tonnage moyen déclaré par train 2019) utilisé pour la facturation "NR"	Tonnage tarification 2022 Tonnage MAXI utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
Autres trains non conventionnés	Auto-train*	490	1 141
Autres trains non conventionnés	Autres trains non conventionnés jour	381	748

Autres trains non conventionnés	Autres trains non conventionnés nuit	614	906
Autres trains non conventionnés	Trains historiques et touristiques	184	285
Autres trains non conventionnés	Train d'essai et AEF	298	584
Autres trains non conventionnés	Autres trains	259	580

**Tonnage utilisé dans le cadre de la réforme*

4. CONTROLE DE DONNEES

Au-delà de la conformité au format de la déclaration, SNCF Réseau effectuera des contrôles sur les déclaratifs de tonnage, et déploie au cours de 2019 de nouvelles stations de mesure.

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

- échange avec l'EF et partage de l'analyse
- le cas échéant, complétude de la facturation

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

- Tonnage renseigné inférieur au minimum du segment de marché défini sans nouveau matériel roulant
- Tonnage TAGV inférieur au minimum de rame circulant sur le réseau ou au maximum d'UM circulant
- Tonnage fret avec surreprésentation des HLP