

CHAPITRE 2

MODALITES D'ACCÈS

AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL



2.1. INTRODUCTION

Dans ce deuxième chapitre sont décrites les conditions qu'un candidat doit remplir pour accéder au réseau ferré national (RFN), dont l'infrastructure est décrite au chapitre 3 : les conditions générales et spécifiques d'accès, les conditions commerciales ainsi que les règles opérationnelles établies pour la circulation des convois.

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

2.2. CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS

2.2.1. CONDITIONS A REMPLIR POUR DEMANDER DE LA CAPACITÉ

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

Tout candidat peut présenter des demandes d'attribution de sillons, suivant les modalités fixées au chapitre 4, dès lors qu'il remplit les conditions décrites au point 2.2.2 et suivants pour les entreprises ferroviaires et au point 2.3.1.2 pour les autres candidats non-entreprises ferroviaires. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au point 3.6.

2.2.2. CONDITIONS D'ACCÈS AU RÉSEAU FERRE NATIONAL

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

Les entreprises ferroviaires peuvent également assurer uniquement la traction.

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

- d'une licence d'entreprise ferroviaire (point 2.2.3) ;
- d'un certificat de sécurité valable pour les services concernés, pour l'utilisation effective de l'infrastructure (point 2.2.4) ;
- d'une attestation d'assurance (point 2.2.5).

Elle doit également conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure avec SNCF Réseau (**point 2.3.1.1**).

SNCF Réseau invite les entreprises ferroviaires à contacter le guichet unique (**point 1.8.1**), pour toute démarche visant à obtenir l'accès au réseau ferré national.

2.2.3. LICENCE

La licence d'entreprise ferroviaire, relative aux services de transports effectués, est délivrée :

- en France, par arrêté du ministre chargé des transports (**point 1.8.6**) dans les conditions fixées par le titre II du décret n° 2003-194, l'arrêté du 6 mai 2003 et l'arrêté du 20 mai 2003,
- ou par l'autorité compétente dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

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

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

2.2.4. CERTIFICAT DE SECURITE

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès au réseau ferré national sans être titulaire d'un certificat de sécurité. Ce certificat de sécurité est soit composé de deux parties, soit représenté par le certificat de sécurité unique :

- **la partie A** : délivrée avant le 16 juin 2019 par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) dans les conditions fixées par le décret n° 2019-525 et l'arrêté du 14 avril 2008 ou par une autorité de sécurité d'un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.
- **la partie B** : délivrée avant le 16 juin 2019 par l'EPSF à une entreprise ferroviaire en possession d'une partie A dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 et l'arrêté du 14 avril 2008. L'EPSF recueille l'avis de SNCF Réseau sur les éléments constitutifs de la partie B, avant délivrance du certificat de sécurité.
- **le certificat de sécurité unique** : délivré depuis le 16 juin 2019 par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ou par l'EPSF pour une exploitation restreinte au territoire national, dans les conditions fixées par le décret n°2019-525 et le règlement d'exécution européen n°2018-763.

Pour réaliser un service de transport sur toute ligne ou section de ligne mentionnée au certificat de sécurité dont elle est titulaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer de la documentation ferroviaire objet du **point 2.4.2** ci-après relative à cette ligne ou section de ligne.

Il est précisé que l'arrêté du 14 avril 2008 prévoit une procédure simplifiée d'obtention du certificat de sécurité pour l'accès aux seules sections frontières du réseau ferré national identifiées dans cet arrêté depuis un réseau étranger dans le cas du certificat de sécurité en deux parties. Le décret n°2019-525 prévoit une procédure simplifiée d'extension du domaine d'exploitation à la section frontière dans le cas du certificat de sécurité unique.

2.2.5. ATTESTATION D'ASSURANCE

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

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

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

En cas de doute sur le caractère suffisant du montant et de l'étendue de la couverture, SNCF Réseau pourra signaler ce doute au Ministère des Transports.

2.3. CONDITIONS COMMERCIALES GÉNÉRALES

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

- de contrats nécessaires à l'accès au réseau par tout candidat (**point 2.3.1**) :
 - un contrat d'utilisation de l'infrastructure entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire,
 - un contrat d'attribution de sillons entre SNCF Réseau et les autres candidats,
 - un contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI) entre SNCF Réseau et tout candidat ;
- d'autres contrats visant à approfondir les relations commerciales avec les clients qui le souhaitent et renforcer la contractualisation de l'usage du réseau : les accords-cadres de capacités d'infrastructure (**point 2.3.2**) ;
- de contrats liés à l'usage de certaines installations de service (point 5.3.1) :
 - pour l'utilisation récurrente des voies de service (Annexes 3.5.1 et 3.5.2),
 - pour l'utilisation des cours de marchandises (Annexes 3.5.1 et 3.5.3),
 - pour l'utilisation des chantiers de transport combiné (Annexes 3.5.1 et 3.5.4),
 - pour la mise à disposition d'espaces industriels (Annexe 3.6) ;
- pour d'autres installations, voir **point 5.6**, ou contacter la PSEF (**point 1.8.1**).

2.3.1. CONTRATS NÉCESSAIRES A L'ACCÈS AU RÉSEAU

2.3.1.1. Contrat d'utilisation de l'infrastructure (entreprises ferroviaires)

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

2.3.1.2. Contrat d'attribution de sillons (autres candidats)

Conformément à l'article L.2122-11 du Code des Transports, toute attribution de sillons sur le réseau ferré national à un candidat autre qu'une entreprise ferroviaire en vue de les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'il organise nécessite la signature, par SNCF Réseau et le candidat, d'un « contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré

national » dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document sont en [annexe 3.1](#) et un modèle de conditions particulières en [annexe 3.2.2](#).

Ce contrat doit être signé préalablement à la désignation par le bénéficiaire auprès de SNCF Réseau du nom de la ou des entreprises ferroviaires exécutant le service de transport, dans les conditions fixées au [point 4.1.3.3](#).

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

2.3.1.3. Contrat d'utilisation des services SI (entreprises ferroviaires et autres candidats)

L'utilisation des systèmes d'informations mis à disposition par SNCF Réseau en vue de demander des sillons et d'utiliser l'infrastructure du réseau ferré national nécessite la signature par le candidat concerné du « contrat d'utilisation des systèmes d'information », dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document figurent en [annexe 3.4.1](#) et un modèle de conditions particulières en [annexe 3.4.2](#).

2.3.2. ACCORDS-CADRES DE CAPACITE D'INFRASTRUCTURE

Selon les modalités définies par la [directive 2012/34/UE](#), le [règlement d'exécution \(UE\) 2016/545](#) de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, le Code des transports et le [décret n°2003-194](#) modifié par le décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 relatif à l'accès au réseau ferroviaire, SNCF Réseau peut conclure un accord-cadre avec tout candidat mentionné au [point 2.2.2](#).

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

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

2.3.2.1. Déclaration de capacité-cadre

En vue d'informer les candidats potentiels à un accord-cadre, SNCF Réseau établit une déclaration de capacité-cadre publiée sur la page « [Documents techniques](#) » de son site internet, laquelle respecte la confidentialité commerciale.

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

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

2.3.2.2. Demande d'accord-cadre

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

Sur cette base, les caractéristiques techniques de l'accord-cadre, incluant les plages horaires, sont négociées entre le candidat et SNCF Réseau pour aboutir à une annexe technique finalisée au plus tard mi-septembre A-2. La plage horaire est définie comme étant « *la période spécifiée dans un accord-*

cadre au cours de laquelle un ou plusieurs sillons sont destinés à être attribués dans le cadre du processus d'établissement de l'horaire de service annuel ».

En cas de conflits entre des accords-cadres existants et des demandes de nouveaux accords-cadres ou de modification d'accords-cadres, ou entre des demandes de nouveaux accords-cadres, SNCF Réseau mène une coordination conformément à l'article 9 « Coordination en cas de demandes d'accords-cadres concurrentes à tout moment après la fin de la prochaine période de validité de l'horaire de service » du règlement n°2016/545 précité.

Les principes de la procédure de coordination pour les demandes de sillons concurrentes prévue au **point 1.4.4.1** s'appliquent.

2.3.2.3. Conclusion de l'accord-cadre

Avant de conclure un accord-cadre (trame en **annexe 3.3**), ou de modifier substantiellement un accord existant, SNCF Réseau prend notamment en compte les éléments suivants :

- a) la garantie d'une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacités prévues ;
- b) les besoins commerciaux légitimes du candidat lorsque celui-ci a démontré qu'il voulait et pouvait réellement utiliser la capacité demandée dans l'accord-cadre ;
- c) les besoins des passagers, du secteur du transport de marchandises et des investisseurs, y compris des entités étatiques et d'autres entités publiques et privées ;
- d) la garantie d'un accès non discriminatoire à l'infrastructure et la disponibilité des installations reliées et des services assurés dans celles-ci dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure ;
- e) son propre financement et le développement futur du réseau ;
- f) la promotion de l'efficacité dans l'exploitation de l'infrastructure et, dans la mesure du possible, des installations reliées, y compris l'entretien, le renforcement et les renouvellements planifiés ;
- g) les besoins de capacité des corridors internationaux pour le fret ferroviaire, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n°913/2010 ;
- h) la garantie d'une gestion du réseau proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de moyens suffisants ;
- i) les cas antérieurs, s'il y en a, de non-utilisation de la capacité-cadre et les raisons qui les justifient, conformément à l'article 11, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) n°2016/545 ;
- j) les critères de priorité applicables à la répartition des sillons dans le processus d'établissement de l'horaire de service annuel, conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE, et les déclarations de saturation de l'infrastructure ;
- k) le cas échéant, la nécessité de garantir les performances financières à long terme des services de transport publics assurés dans le cadre d'un contrat de service public.

SNCF Réseau motive sa décision de refuser de conclure ou de modifier un accord-cadre. Il transmet sa justification par écrit au candidat qui a demandé la conclusion ou la modification. La mise en œuvre d'un accord-cadre peut être différée, jusqu'à 5 ans, à la demande du candidat dans les cas suivants :

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

- b) il est nécessaire d'accomplir les démarches liées à l'autorisation du matériel roulant visé au point a) ;
- c) le début de l'exploitation des points d'expédition ou des terminaux de chargement ou l'ouverture d'un élément de raccordement de l'infrastructure sont programmés selon certaines modalités ;
- d) des investissements doivent être effectués sur l'infrastructure en vue d'accroître la capacité ;
- e) un contrat de service public existant le prévoit.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut approuver d'autres critères que ceux visés aux points a) à e).

SNCF Réseau ou le candidat peuvent, également, demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'approuver une période plus longue pour différer l'application d'un accord-cadre.

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

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

2.3.2.4. Exécution de l'accord-cadre

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

● **Ajustement de la capacité-cadre**

- L'accord-cadre est régulièrement réexaminé avec le candidat afin d'apprécier la capacité-cadre. Le candidat informe sans tarder SNCF Réseau de toute intention durable de ne pas utiliser l'intégralité ou une partie de la capacité-cadre.
- En cas d'absence de commande de sillons par le candidat sur la base de l'accord-cadre, SNCF Réseau réduit la capacité-cadre pour l'horaire de service en cours, à moins que le candidat ne puisse expliquer sans délai cette absence de demande par des raisons indépendantes de sa volonté.
- La proportion de la capacité-cadre que doivent utiliser les parties à l'accord-cadre correspond à la capacité-cadre totale diminuée de la franchise fixée par les parties dans l'accord pour chaque origine-destination (à titre d'exemple, la proportion sera de 90% pour une franchise fixée à 10%).

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

A défaut d'information dans ce délai et lorsque le candidat n'utilisera pas l'intégralité ou une partie de la capacité-cadre pendant une période de plus d'un mois, SNCF Réseau réduit la capacité-cadre attribuée pour l'horaire de service en cours, sauf si le candidat n'a pas utilisé la capacité pour des raisons indépendantes de sa volonté. SNCF peut réduire la capacité-cadre pour la période postérieure à l'horaire de service en cours.

● **Pénalités**

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

2.3.3. PROTOCOLE DE GESTION DES ACCIDENTS ET DOMMAGES FERROVIAIRES

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

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

2.4. REGLES OPERATIONNELLES

2.4.1. LANGUE

Toutes les opérations liées à l'utilisation du réseau ferré national sont généralement effectuées en langue française. Conformément à l'article 26 de l'arrêté du 6 août 2010 modifié par l'arrêté du 4 juillet 2016, tout conducteur circulant sur le réseau ferré national doit pouvoir lire, écrire, comprendre et communiquer oralement et par écrit en français selon les exigences spécifiées pour le niveau B1 du cadre européen commun de référence pour les langues, sauf précision contraire de la consigne locale d'exploitation d'une section frontière listées à l'annexe III de l'arrêté du 14 avril 2008, reprises par l'**annexe 8.3**.

Sur une section frontière où le français est la seule langue opérationnelle, une entreprise ferroviaire peut demander une dérogation à SNCF Réseau pour un ou plusieurs de ses conducteurs, dès lors qu'elle propose des mesures pour compenser l'insuffisance de compétence linguistique du ou des conducteurs par rapport au niveau B1 et démontre qu'elles sont suffisantes à garantir un niveau de sécurité équivalent.

A cette fin, l'EF transmet au guichet unique de la direction commerciale un dossier comportant les mesures de compensation. Elle y présente une vision de l'analyse des risques (quelle activité de l'EF est concernée, combien de circulations cela représente, sur quel parcours ...), le niveau de langue actuel des agents de conduite concernés, et les mesures de compensation qu'elle propose. Des annexes techniques pourront accompagner ce dossier.

Dans son dossier, l'EF applique la Méthode de Sécurité Commune (MSC) objet du Règlement 402/2013/UE, pour démontrer que le changement qu'elle soumet au GI est acceptable. Le système de référence pour appliquer le deuxième principe de ladite méthode est constitué par les exigences de la directive 2007/59. Lorsque les mesures de compensation proposées par l'EF sont qualifiées comme « significatives » au sens de la MSC suscitée, une évaluation indépendante par tierce partie accréditée selon le règlement suscitée est nécessaire ; l'EF joint alors au dossier le rapport de l'évaluateur indépendant.

SNCF Réseau évalue la complétude du dossier (en particulier la présence du rapport de l'évaluateur indépendant si le changement est « significatif ») ainsi que le caractère approprié et suffisant des mesures présentées et apporte une réponse motivée.

SNCF Réseau peut être amenée à mettre en place une période d'expérimentation avant validation, sur une période cible de six (6) mois.

2.4.2. DOCUMENTATION

Outre le respect des dispositions législatives et réglementaires ([point 1.3](#)), l'utilisation du réseau ferré national est soumise au respect de la documentation ci-après. La classification de ces documents pourra évoluer conformément aux dispositions de [l'article 124 III de l'arrêté du 19 mars 2012](#).

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

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

● Documentation d'exploitation

Cette documentation d'exploitation, établie et publiée par SNCF Réseau, ou le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations si cette mission lui a été confiée, au moyen du système d'information **Doc.Explore** (DOCumentation d'EXPLOitation du REseau), accessible via [le portail Clients et Partenaires](#) après demande au Support ([point 1.8.1](#)), comporte :

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

● Règles d'exploitation particulières

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

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

2.4.2.2. Consignes et instructions temporaires

SNCF Réseau fournit en temps utile aux entreprises ferroviaires les consignes et instructions opérationnelles à caractère temporaire liées à l'état de l'infrastructure, dans les conditions décrites par le document d'exploitation [RFN-NG-SE 01 D-00-n°003](#) « Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure » et le document d'utilisation [RFN-IG-AG 07 A-05-n°001](#) « Gestion et fourniture aux opérateurs ferroviaires de documents de sécurité et présentation des sites desservis ».

2.4.2.3. Autre documentation

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

2.4.3. GESTION OPERATIONNELLE DES CIRCULATIONS

Les principales missions de gestion opérationnelle des circulations de SNCF Réseau sont les suivantes :

- le tracé d'itinéraires, hormis la manœuvre d'installations de sécurité considérées comme simples ;
- le suivi et l'ordonnancement des circulations, réalisées pour l'essentiel dans les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC) : **l'annexe 5** au présent document précise les dispositions en la matière ;
- la veille opérationnelle de sécurité, la prise de mesures conservatoires en cas d'incidents ou de risque potentiel pour la sécurité ainsi que l'information des autorités externes ;
- la coordination de la gestion des situations de crise (cf. document technique en cours de préparation qui fera l'objet d'une consultation *ad hoc*).

2.4.4. SURETE

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

2.5. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Un transport est considéré comme exceptionnel lorsqu'il occasionne des difficultés particulières d'acheminement sur le réseau ferré national du fait que ses dimensions, sa masse (**point 3.3.2**) ou son conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire (article 2 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié). Il ne peut être admis de ce fait que dans des conditions techniques ou d'exploitations spéciales.

Les transports exceptionnels s'effectuent dans les conditions prévues par les articles 108 et 109 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

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

Les services relatifs associés sont définis au **point 5.5.1.2** et les redevances liées au **point 6.2.4.2**.

Des dispositions complémentaires liées à la gestion opérationnelle des circulations sont définies à **l'annexe 5**.

2.6. MARCHANDISES DANGEREUSES

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

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

L'accès des transports de marchandises dangereuses au réseau ferré national est soumis au respect de dispositions particulières indiquées aux **points 3.4.3 et 4.7.2**. Il est également soumis à l'inscription de l'autorisation de transports de marchandises dangereuses au certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire.

Des dispositions complémentaires liées à la gestion opérationnelle des circulations sont définies à **l'annexe 5**.

2.7. VERIFICATION DE LA COMPATIBILITE DES MATERIELS ROULANTS AVEC L'INFRASTRUCTURE

Les annexes 2.1 et 2.2 du DRR 2019 ne s'appliquent pas au DRR 2021.

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

- 1°) *que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux sections 1 et 2 du présent chapitre ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu et qu'il est dûment enregistré ;*
- 2°) *que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des spécifications techniques d'interopérabilité applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet. Ce gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations peut fixer, dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de compatibilité ;*
- 3°) *que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité et la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic ».*

2.7.1. DISPOSITIONS GENERALES

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

- 1) les informations prévues par le 3^{ème} paquet ferroviaire qui sont accessibles dans le RINF via l'accès à l'outil CUI mis à disposition sur le site internet de l'ERA, (Agence Ferroviaire Européenne)¹.
- 2) Les informations prescrites par le 4^{ème} paquet ferroviaire seront intégrées progressivement, à partir de juin 2019, dans le RINF, en respectant les échéances fixées par l'ERA :

Trente-cinq (35) paramètres doivent être fournis au plus tard le 1er janvier 2020 et les vingt (20) autres au plus tard le 1er janvier 2021. En attente de leur assemblage dans le RINF, via le site internet de l'ERA, les informations liées au 4e paquet ferroviaire seront fournies aux EF qui en feront la demande via le « le Support Clients et Partenaires de SNCF Réseau », à partir de juin 2019. Les coordonnées du Support Clients et Partenaires sont données ci-après :

- E-mail : **supportclients.si@reseau.sncf.fr**
- Horaires d'ouverture : **8h - 18h (Jours ouvrés)**
- N° Azur : **0 810 007 821 (prix d'un appel local)**
- Depuis l'étranger : **+33 4 27 01 01 45**

Les procédures élaborées par SNCF Réseau ayant pour objet la mise en application des paramètres. Dans l'attente de leur intégration au RINF, ces procédures seront accessibles via le lien ci-dessous : <https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/documents-techniques-et-referentiels>

Dans le cas où certaines données ne seraient pas accessibles via le registre d'infrastructure ou selon les modalités précisées ci-dessus, SNCF Réseau communiquera ces données dans un délai de quinze (15 jours) à compter de la réception de la demande conformément au § 4.2.2.5.1 du règlement d'exécution UE/2019/773 dénommé STI OPE.

2.7.2 DISPOSITIONS RELATIVES A L'ASSISTANCE AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES PROPOSEE PAR SNCF RESEAU

2.7.2.1. Objectifs

Conformément à l'article 190 du décret 2019-525 du 27 mai 2019 qui dispose que le « (...) gestionnaire d'infrastructure (...) peut fixer dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de la compatibilité », SNCF Réseau est disposée à vendre des prestations de vérification de la compatibilité de matériel roulant à l'infrastructure. Les paragraphes du 2.7.2 fixent les modalités de mise en place de ces prestations.

2.7.2.2. Champ et objet

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

Ce contrat porte sur un ou plusieurs des matériels suivants :

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

¹ A noter que le paramètre 1.2.2.0.3.1, Pentés et rampes pour les voies de garage (Voies de Service), sera mis à disposition, via l'interface de l'ERA fin 2019.

Cependant, l'information « Pentés/rampes en VS » est actuellement déjà disponible dans des documents locaux, les Consignes Locales d'Exploitation (CLE), propres à chaque gare, qui sont des documents PDF mis à disposition des EF pour leur présenter l'organisation de l'exploitation sur le site. Les EF ont donc déjà à leur disposition l'information « Pentés/rampes en VS » via les CLE des gares considérées.

A l'issue de la vérification de la compatibilité, SNCF Réseau délivre une Attestation de Compatibilité (AC) qui :

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

2.7.2.3. Procédure

Lorsqu'une entreprise ferroviaire envisage d'emprunter une ou plusieurs sections de ligne du RFN avec un matériel roulant donné, autorisé conformément à la réglementation en vigueur à la date de cette autorisation, elle vérifie au préalable si ce type de matériel est inscrit dans les documents d'utilisation du réseau applicables à ces sections de ligne, cités au **point 2.4.2.1.**

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

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

La demande de prestation doit comporter :

- 1) une liste des sections de lignes du RFN, regroupées par date de besoin dans l'ordre du plus urgent au moins urgent ou tout autre procédé suffisamment précis pour formaliser le besoin ;
- 2) si elle existe, et si l'entreprise ferroviaire le juge nécessaire, l'Autorisation de Mise sur le Marché (AMM²) du matériel roulant. Elle permet dans ce cas à SNCF Réseau de prendre en compte d'éventuelles contraintes exportées par le matériel roulant vers l'infrastructure ;
- 3) les informations techniques relatives au matériel roulant nécessaires pour la réalisation des analyses telles que définies au contrat de prestations.

La demande de prestation est à adresser par courrier électronique avec demande d'accusé réception au guichet unique de SNCF Réseau (guichetunique@reseau.sncf.fr), avec copie au chargé de compte s'il est connu, ainsi qu'au service de SNCF Réseau en charge des études de compatibilité (LSTIPSYSISMR@sncf.fr). A compter de sa réception, SNCF Réseau se rapprochera du client pour définir les conditions et termes contractuels des prestations à réaliser par SNCF RESEAU.

2.7.2.4. Fin de la procédure et effets

Le résultat de ces vérifications fait l'objet d'une Attestation de Compatibilité adressée à l'entreprise ferroviaire ayant conclu le contrat de prestation avec SNCF Réseau. SNCF Réseau est responsable de la correcte application des analyses prévues au contrat et des valeurs des caractéristiques de son infrastructure utilisées lors des analyses. En exploitant cette Attestation de Compatibilité, l'entreprise ferroviaire est responsable, pour sa part, au sens de l'article 190 du décret 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

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

2.7.3. TRAVAUX D'ADAPTATION DE L'INFRASTRUCTURE POUR L'ADMISSION D'UN MATÉRIEL ROULANT PRÉSENTANT DES NON-COMPATIBILITÉS SUR DES SECTIONS DE L'INFRASTRUCTURE

Le matériel roulant pour lequel l'attestation de compatibilité fait état d'une ou plusieurs non-compatibilité(s) n'est pas autorisé à circuler sur le réseau.

Si, pour permettre la circulation de ce matériel roulant, des travaux d'adaptation de l'infrastructure doivent être réalisés, leur financement est à la charge du demandeur sur la base d'un devis établi par SNCF Réseau.

SNCF Réseau assure le préfinancement des études nécessaires à l'élaboration du devis requis par le demandeur.

Les études et la réalisation des travaux ne sont engagées qu'après accord entre les parties acté dans une convention ad hoc.

2.8. DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Les entreprises ferroviaires doivent être en conformité avec la réglementation en vigueur.

2.9. AUTRES CONDITIONS SPÉCIFIQUES

Les documents référencés dans ce point sont des documents d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières et sont disponibles dans le système d'information Doc.Explore ([point 2.4.2](#)) et sur la [page « Documents techniques »](#) du site internet de SNCF Réseau.

2.9.1. UTILISATION PAR DES EMBRANCHES DE VOIES DE SERVICE

Un embranché peut utiliser, pour des besoins de circulations, des voies de service raccordées à son embranchement particulier ([point 3.2.2](#)) pour la circulation des convois ferroviaires.

Il peut aussi utiliser les voies principales pour les manœuvres accomplies, par nécessité, à cette occasion. Ces utilisations s'effectuent sous réserve de conditions techniques et du respect des règles de sécurité applicables sur le réseau ferré national ainsi que des règles d'exploitation particulières publiées par SNCF Réseau.

- Dans le cas où l'embranché intervient dans le cadre du certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire, il doit obtenir un agrément du matériel roulant délivré par SNCF Réseau conformément à la règle d'exploitation particulière [RFN-CG-MR 03 A-00-n°002](#) : « Matériel roulant d'embranché circulant sur le RFN. Agrément. Entretien. ».
- Dans le cas où l'embranché intervient « en son nom », il doit :
 - obtenir une autorisation de circulation auprès de SNCF Réseau ([point 1.8.1](#)) conformément aux dispositions des règles d'exploitation particulières [RFN-IG-TR 01 A-00-n°005](#) « Circulations et manœuvres d'embranchés sur le RFN » et [RFN-CG-MR 03 A-00-n°002](#) précité ;
 - signer une convention d'utilisation des voies de service ou voies principales qui précise les modalités et les conditions financières de cette utilisation en s'adressant à SNCF Réseau ([point 1.8.1](#)).

Aucune autorisation ne sera délivrée par SNCF Réseau pour toute demande de circulation sur voie principale supérieure à 4 km (1 km sur voie unique).

Dans les deux cas précédents, l'agrément du matériel roulant par SNCF Réseau n'est pas nécessaire si le matériel roulant dispose d'une autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée par l'EPSF.

2.9.2. CONDITIONS SPECIFIQUES POUR L'UTILISATION DE VOIES DU RFN POUR DES CIRCULATIONS TOURISTIQUES REGULIERES

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

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

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

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

2.9.3. CIRCULATIONS DEROGATOIRES

Toute circulation dérogatoire sur le réseau ferré national, doit faire l'objet d'une autorisation préalable de l'EPSF (**point 1.8.6**), suivant le processus et les exigences définies dans le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 « Circulations dérogatoires ». Cela concerne notamment les circulations pour la réalisation d'essais de matériels roulants n'ayant pas d'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Le dossier de demande, décrit dans ce document, doit être adressé à SNCF Réseau par courrier électronique à l'adresse IPSYS_circulations_derogatoires@reseau.sncf.fr.

2.9.4. VEHICULES EXCLUSIVEMENT UTILISES POUR LA REALISATION DE TRAVAUX SUR LE RFN

Les conditions de délivrance de l'agrément de travail et de l'agrément de circulation de ces véhicules sont définies dans les règles d'exploitation particulières RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 et RFN-CG-MR 03 A-00-n°005, intitulées respectivement « Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le RFN - Procédure de délivrance, suspension, retrait des agréments de circulation et de travail – Contrôles » et « Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le RFN - Caractéristiques techniques ».

2.9.5. GRAISSAGE DES RAILS PAR LE MATERIEL ROULANT

Dans le but d'assurer un graissage de rails satisfaisant, les entreprises ferroviaires mettent en circulation des engins se conformant au document d'exploitation RFN-IG-IF 02 B-31-n°001 « Graissage des rails par le matériel roulant », qui se réfère au moyen acceptable de conformité SAM S 801 « Lubrification

du contact roue-rail par le matériel roulant » publié par l'EPSF qu'il cite. Elles participent, en tant que de besoin, à la commission annuelle de suivi du niveau de graissage organisées à l'initiative de SNCF Réseau.