

CHAPITRE 4

ATTRIBUTION DE CAPACITÉ



4.1. INTRODUCTION

4.1.1. OBJET

Le présent chapitre a pour objet de décrire les principes relatifs au processus d'attribution des capacités d'infrastructure sur le réseau ferré national par SNCF Réseau, aux différents demandeurs de capacité (sillons et travaux), et d'informer ces derniers sur le calendrier (4.3) et la procédure de demande (4.2.3 et 4.2.5) et d'attribution de sillons (4.2.4, 4.2.6 et 4.4) pour l'horaire de service A (dit aussi « service annuel »), correspondant à l'année du présent DRR. Les procédures d'attribution de capacité sur installations de service sont présentées au point 4.9.

Pour obtenir des informations complémentaires plus opérationnelles sur l'attribution de capacité, il est conseillé de consulter l'annexe 4.1 du DRR et les différents documents de principe (Manuel du demandeur de capacité commerciale, Guide du dialogue industriel, Capacité de dernière minute) et d'application (Normes de tracé), accessibles sur la page « Documents techniques » du site internet de SNCF Réseau.

Les règles relatives à l'attribution de capacité sur la ligne à grande vitesse SEA Tours-Bordeaux, gérée par LISEA, sont décrites dans le Document de référence de la Ligne (annexe 10 du DRR). Voir également le point 4.2.6.1 ci-après.

Les règles relatives à l'attribution de capacité pour les corridors européens de fret sont décrites dans le Book IV du Document d'Information de chaque corridor (point 1.9).

L'horaire de service (HDS) A visé au présent chapitre désigne l'HDS 2021, sauf :

- pour la phase de structuration des capacités, où l'HDS A désigne l'HDS 2026
- pour la phase de pré-construction, où l'HDS A désigne l'HDS 2023.

4.1.2. LES DEMANDEURS DE CAPACITE

Comme indiqué au point 2.2.1, conformément à l'article L.2122-11 du code des transports, peut présenter des demandes d'attribution de sillons tout « candidat » remplissant les conditions définies au point 2.2.2 pour les entreprises ferroviaires et au point 2.3.1.2 pour les autres candidats. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au point 3.6.

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

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

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

Conformément à l'article L2122-11 précité, tout transfert de capacités d'infrastructure entre demandeurs de sillons (hors mise à disposition de sillon par un candidat non entreprise ferroviaire à l'entreprise ferroviaire de son choix) est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de sillons.

4.1.3. RESPONSABILITES DES DEMANDEURS

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

Le demandeur élabore la demande de sillons sous sa responsabilité. Il lui appartient donc :

- de formuler chaque demande en y intégrant les informations sur le demandeur et le parcours revendiqué, la gare d'origine, le ou les arrêts intermédiaires, la gare d'arrivée, les caractéristiques du convoi, telles que définies et décrites dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale » ;
- de signaler lors des demandes de capacité les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon ou sur les conditions d'utilisation du réseau, citées notamment aux **points 4.7.1 à 4.7.3** ci-dessous ;
- de procéder en amont de la demande de capacité à la vérification de la compatibilité du matériel roulant utilisé avec l'infrastructure des lignes empruntées, conformément aux versions en vigueur de la documentation d'exploitation (voir **point 2.7**) ; en cas d'évolution des caractéristiques du convoi susceptibles d'affecter le respect du jalonnement horaire, de demander la modification du sillon attribué ou la création d'un sillon sur mesure en cas d'impossibilité à modifier le sillon existant pour prendre en compte les contraintes réelles du train ;
- de vérifier en amont de la demande de capacité la disponibilité de l'infrastructure en fonction des éléments mis à sa disposition, de sorte que la demande soit faite en connaissance de cause (heures d'ouverture des lignes, gares et postes, fenêtres et capacités travaux, limitations temporaires de vitesse) ;
- de vérifier préalablement à sa demande que son train pourra être réceptionné sur le ou les embranchements à l'heure revendiquée.

4.1.3.1. Responsabilités particulières des entreprises ferroviaires

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

Ainsi, dans tous les cas, il est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire utilisant un sillon de n'engager que des convois dont les matériels et la composition sont compatibles avec les caractéristiques du sillon attribué (traction, masse, longueur, marchandises dangereuses, transport exceptionnel, etc.) et capables notamment de respecter le jalonnement horaire de ce sillon. Pour un nouvel engin moteur, il peut être nécessaire de le modéliser préalablement dans l'outil horaire (voir **point 4.2.3**).

L'entreprise ferroviaire a en outre pour responsabilité de respecter les obligations d'information préalables à la circulation prévues par l'**annexe 5** du DRR relative à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

4.1.3.2. Responsabilités particulières des autres candidats

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

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

4.1.4. LES ENTITES DE SNCF RESEAU IMPLIQUEES DANS LE PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES SILLONS

Différentes entités interviennent dans le processus et sont en contact avec les demandeurs. Les Départements Grands Comptes Voyageurs et Fret, et le Département Appui Technique de la Direction Commerciale peuvent assister le demandeur dans l'identification et la prise de contact avec l'entité correspondante ou effectuer la transmission de la demande.

● Les Départements Grands Comptes Voyageur et Fret et le Département Appui Technique

Les Départements Grands Comptes Voyageur et Fret sont composés de chargés de compte et de chargés de dialogue industriel, dont le rôle est d'accompagner les demandeurs dans leur utilisation du réseau (contractualisation, demandes de sillons, développement d'activités...). Les coordinateurs d'axes du Département Appui Technique, assurent l'assemblage des sujets structurants de capacités commerciales et travaux. Ces trois départements de la Direction Commerciale assurent également les concertations et itérations nécessaires avec les demandeurs afin de trouver des solutions qui répondent à leur besoin.

● La Direction de l'Attribution des Capacités (DAC)

La DAC a pour mission principale d'assurer la répartition et l'attribution des capacités en répondant au mieux aux demandes de sillons pour satisfaire les besoins commerciaux des demandeurs tout en dégagant des capacités pour permettre la maintenance, la rénovation et le développement du réseau.

● Les guichets-capacité et opérationnels

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

4.2. DESCRIPTION DES PROCESSUS

4.2.1. PRINCIPES

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

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

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

L'attribution de capacité concilie les besoins tant qualitatifs que quantitatifs exprimés par les demandeurs, d'une part, les possibilités conjointes de l'infrastructure, les exigences de sécurité et des performances de tracé, d'autre part.

Elle respecte les règles de calcul d'un sillon et de l'élaboration d'un graphique de circulation, dont les principes et normes sont décrits dans [l'annexe 4.1](#) et dans les [Normes de tracé](#).

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

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

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

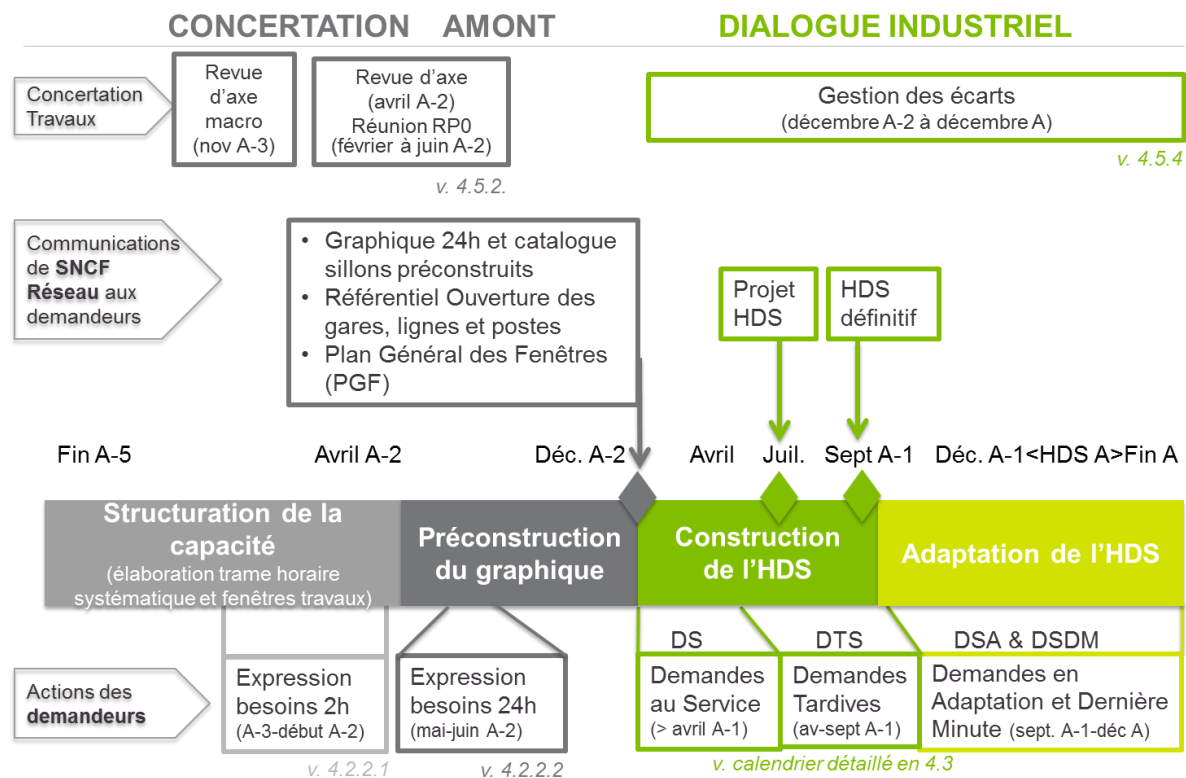
Cependant, les demandeurs de capacité sont également acteurs de la qualité et de l'efficacité du processus, dans la recherche d'un équilibre entre anticipation et stabilité. Dans la mesure du possible, ils doivent anticiper les demandes correspondant à un besoin avéré et confirmé, afin de n'inscrire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

4.2.2. LES 4 GRANDES ETAPES DE L'ELABORATION DU GRAPHIQUE

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

- De A-5 à fin avril A-2 : la structuration de la capacité du graphique ;
- De mai A-2 à décembre A-2 : la préconstruction du graphique ;
- De décembre A-2 à septembre A-1 : la construction de l'horaire de service (HDS) ;
- De septembre A-1 à décembre A : l'adaptation de l'horaire de service, y compris en dernière minute.

Ces 4 étapes sont illustrées dans le schéma ci-dessous :



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

La construction de l'HDS s'appuie ainsi sur la préconstruction, qui s'appuie elle-même sur les livrables de la structuration.

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

4.2.2.1. La structuration des capacités

Les dispositions du point 4.2.2.1 s'appliquent entre fin 2021 et avril 2024 pour la phase de structuration des capacités de l'HDS 2026 (correspondant ci-après à l'HDS A).

Entre A-5 et avril A-2, SNCF Réseau structure la capacité du graphique et définit les principes d'organisation des sillons et de la capacité dédiée aux travaux, sur la base des expressions de besoins recueillies avant fin octobre A-3 auprès des demandeurs de capacité commerciale et travaux.

Concernant la capacité commerciale, entre novembre A-3 et avril A-2, SNCF Réseau élabore un graphique de référence recouvrant potentiellement l'ensemble du réseau, appelé « trame horaire systématique » ou « trame horaire 2h », qui est la réponse aux besoins de sillons jugés structurants, à commencer par ceux se répétant plusieurs fois par jour. De ce fait, elle n'a pas vocation à intégrer tous les sillons susceptibles de circuler dans la journée. Les sillons de la trame sont prévus pour des périodes sans travaux.

La trame horaire systématique cherche à répondre au plus près aux besoins exprimés, tout en maximisant l'utilisation de la capacité commerciale du réseau, dans une logique d'industrialisation des capacités. Cette maximisation repose sur le résultat de la concertation entre acteurs, notamment

guidée par les critères mentionnés au **point 4.4.1**. Elle vise également à garder une capacité résiduelle pour répondre aux besoins non éligibles à la trame.

Le calendrier de l'élaboration de la trame horaire, les conditions d'éligibilité à la trame ainsi que le traitement des demandes en cas de capacité contrainte sont détaillés dans le Manuel du demandeur de capacité commerciale.

Des bonnes pratiques en matière d'élaboration de la trame horaire figurent par ailleurs en annexe de la Charte du réseau, accessible sur le site internet de SNCF Réseau.

Parallèlement à l'élaboration de la trame, les capacités dédiées aux travaux sont structurées suivant les principes mentionnés au **point 4.5**. Elles sont nécessaires au maintien de la performance du réseau et à son développement, et doivent prendre en compte au mieux les flux commerciaux.

4.2.2.2. La pré-construction du graphique

Point d'attention :

Les dispositions ci-après relatives à la pré-construction de l'horaire de service correspondent aux modalités adoptées à ce stade par SNCF Réseau pour la pré-construction de l'horaire de service 2023.

Cependant, SNCF Réseau entend conduire une concertation avec les parties prenantes, sous le contrôle de l'ART, pour une révision de ces dispositions.

L'orientation envisagée par SNCF Réseau est de construire, sur la base d'une analyse approfondie du marché, une offre catalogue pour couvrir au mieux les besoins de sillons réguliers du marché tout en optimisant l'utilisation de la capacité globale du réseau :

- *Les besoins de sillons réguliers du marché seraient estimés à partir des expressions de besoins effectuées par les clients et partenaires, de l'historique des services précédents et des études de marché conduites par SNCF Réseau ;*
- *L'optimisation de l'utilisation de la capacité du réseau serait obtenue en couvrant le maximum des besoins possibles par activation de sillons de la trame 2H, en ajoutant des sillons de renfort ou spécifiques dans les périodes de la journée où toutes les capacités de la trame ne sont pas activées et en veillant, si possible, à préserver de la capacité résiduelle pour des sillons moins réguliers qui seraient demandés lors de la phase de construction de l'horaire de service.*

Les dispositions du **point 4.2.2.2** s'appliquent en 2021 pour la pré-construction du graphique de l'horaire de service 2023 (correspondant ci-après à l'HDS A).

Entre mai et juin A-2, SNCF Réseau consulte ses clients et partenaires sur la commande qu'ils envisagent d'effectuer sur un jour type, soit par activation des sillons-jours de la trame, soit par demande de « sillons de renfort » (qui complètent l'offre de la trame cadencée, par exemple renfort de pointe) ou de « sillons spécifiques » (qui correspondent à une offre de transport particulière, par exemple trains de nuit). On parle d'« expression de besoins 24h ».

Ces expressions de besoins sont les données d'entrée permettant à SNCF Réseau d'élaborer le « graphique 24h ». La pré-construction de ce graphique vise :

- d'une part à optimiser l'utilisation de la capacité pour les vingt-quatre heures d'un jour ordinaire, à partir des informations fournies par les différents demandeurs de capacité (y compris travaux) ;
- d'autre part à définir la capacité commerciale et l'offre de sillons préconstruits (voyageurs et fret) pouvant être revendiqués par les demandeurs lors de la construction de l'HDS.

● **Eligibilité des sillons à la pré-construction**

Afin d'instruire et de prendre en compte les besoins réguliers des clients structurant le graphique sur un jour type, un sillon préconstruit répond aux caractéristiques suivantes :

- pour les services de transport de voyageurs, circulations envisagées pour un minimum de 5 jours/semaine et un minimum de 25 semaines/an ;
- pour les services de transport de fret, circulations envisagées pour un minimum de 1 jour/semaine et un minimum de 10 semaines/an.

Le graphique issu de la pré-construction prévoit uniquement des capacités pour des types de trafic définis et non pour des entreprises spécifiques, il ne confère ni droits ni obligations aux différents demandeurs et au gestionnaire d'infrastructure.

La trame horaire sert de base à la pré-construction du graphique. La conformité à la trame est une bonne pratique qui favorise l'optimisation de la capacité et l'efficacité du processus d'élaboration de l'horaire. Toutefois, lors de l'étape de pré-construction du graphique, le respect de la trame n'est pas une obligation et ne conduit pas à rejeter une expression de besoin si elle est techniquement faisable, sous réserve des conditions définies ci-après.

● **Méthode de définition des volumes de sillons préconstruits**

Pour chacune des activités fret et voyageurs, SNCF Réseau détermine tous les ans le volume de sillons kilomètres à préconstruire, correspondant, sous réserve de réponse aux critères d'éligibilité ci-dessus, à :

- l'intégralité des expressions de besoins correspondant strictement à des sillons de la trame ;
- pour les autres expressions de besoins de l'activité, le volume de sillons-km pré-construits en 2020 pour l'HDS A-1, déduction faite du volume de sillons-km préconstruits issus de la trame ;
- un volume complémentaire de sillons-km pour la prise en compte des besoins de nouveaux demandeurs (n'ayant pas déjà opéré sur le RFN).

● **Partage des volumes de sillons à pré-construire**

Pour chacune des activités fret et voyageurs,

- L'ensemble des expressions de besoins revendiquant strictement la trame est pris en compte.
- La sélection des autres expressions de besoins retenues par SNCF Réseau en juillet A-2 est effectuée, sauf pour les nouveaux demandeurs, en proportion du niveau d'utilisation antérieur du réseau pour l'activité considérée (volume de trains-km circulés par le demandeur au cours de l'HDS A-3 sur le volume total de trains-km fret circulés au cours de l'HDS A-3, i.e. l'HDS 2020).

- Pour les nouveaux demandeurs (n'ayant pas déjà opéré sur le RFN), il n'y a pas de critère de sélection de leurs expressions de besoins.

- **Expressions de besoin modificatives**

SNCF Réseau ne prévoit pas de modifier le graphique 24h pré-construit en cours d'élaboration s'il reçoit des expressions de besoins modificatives dans des délais qui ne permettent pas la sélection de ces expressions en deuxième semaine de juillet de A-2, sauf à constater que ces changements sont à la fois sensibles pour atteindre une bonne couverture des besoins du marché et encore facilement accessibles dans le processus de production.

- **Calendrier de concertation pour l'élaboration des sillons préconstruits**

Les expressions de besoins retenues pour l'élaboration des sillons préconstruits font l'objet d'une concertation avec les demandeurs entre la première semaine de mai et la première semaine de juillet A-2. Les jalons temporels de cette concertation sont les suivants :

- **Première semaine de mai A-2** : SNCF Réseau met à disposition de chaque client le volume global de sillons-km à préconstruire pour son activité, le volume de sillons-km à préconstruire le concernant et le support pour formuler les expressions de besoins ;
 - **Première semaine de juin A-2** : retour à SNCF Réseau des supports complétés par les demandeurs ;
 - **A partir de début juin A-2** : organisation de réunions entre les demandeurs, SNCF Réseau et les Corridors de fret le cas échéant, dans le but de mettre en qualité et de hiérarchiser les besoins ;
 - **Dernière semaine de juin A-2** : envoi par SNCF Réseau à chaque demandeur de la proposition de sélection des sillons retenus au catalogue selon les critères de choix définis ci-dessous. Le demandeur dispose d'une semaine pour proposer d'éventuels échanges entre besoins retenus et non retenus (à volume kilométrique égal).
 - **Deuxième semaine de juillet A-2** : la sélection finale est ensuite envoyée à tous les demandeurs.
- Parallèlement à l'élaboration des sillons préconstruits, les fenêtres travaux et capacités travaux sont précisées afin d'aboutir au Programme Général des Fenêtres (PGF), diffusé aux demandeurs en décembre A-2 via le SI TCAP. Il fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des clients et partenaires (point 4.5.3). Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes sont également définis et notifiés aux demandeurs en décembre A-2 via le SI OLGA.

4.2.2.3. La construction de l'horaire de service

De décembre A-2 à septembre A-1, SNCF Réseau construit l'horaire de service de l'année A sur la base des sillons demandés au plus tard le deuxième lundi d'avril A-1 (voir calendrier au [point 4.3.1](#) et modalités de demandes au [point 4.2.3.1](#)).

Pour traiter les demandes de sillons, SNCF Réseau s'appuie sur le « graphique 24 h » préconstruit, tient compte des fenêtres et capacités allouées pour les travaux, et intègre l'attribution de capacité en gare.

Lorsque les caractéristiques d'un sillon demandé sont proches d'un sillon préconstruit, SNCF Réseau privilégiera en réponse l'attribution du sillon préconstruit sans ou avec des ajustements très réduits.

Par ailleurs, si le sillon demandé est incompatible avec le régime d'ouverture des lignes, avec des fenêtres et capacités réservées pour travaux ou maintenance, des sillons différents de ceux qui ont été demandés peuvent être attribués. Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes ainsi que les fenêtres et capacités réservées pour les travaux peuvent aussi dans certains cas faire l'objet

d'ajustements afin de permettre le tracé et l'attribution de sillons, si cela est techniquement faisable et est jugé pertinent d'un point de vue économique et organisationnel.

Au cours de cette étape de construction, SNCF Réseau trace les sillons, sans concertation préalable avec les demandeurs lorsque le tracé reste dans les tolérances définies ci-après, et sans préjudice de tolérances plus larges formulées ou acceptées par les demandeurs :

- plus ou moins 10 minutes, par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services voyageurs ;
- et plus ou moins 30 minutes, par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services fret.

Quand ces tolérances ne peuvent être respectées, SNCF Réseau mène une démarche de concertation avec les demandeurs (**point 4.4.1.3**) dont le principal objectif est d'apporter des réponses appropriées au plus proche des besoins tout en tenant compte des contraintes fortes du réseau. Une réponse formelle est apportée à chaque sillon demandé (voir tableau des réponses au point 4.2.4).

Après avril A-1, les demandes tardives au service (DTS) formulées par les candidats jusqu'à septembre A-1, sont répondues par SNCF Réseau selon le calendrier décrit au **point 4.3.2** dans la capacité résiduelle, avec comme critères d'ordonnancement de leur traitement, dans l'ordre :

1. le nombre de jours de circulation demandé au premier semestre ;
2. le type de DTS :
 - o suppression et retrait de jours,
 - o puis création et ajout de jours,
 - o puis les modifications ;
3. le régime de la demande.

4.2.2.4. L'adaptation de l'horaire de service

Une fois l'horaire de service A arrêté au mois de septembre A-1, SNCF Réseau attribue les sillons dans la capacité résiduelle, dans le calendrier précisé au **point 4.3.2**, sur la base :

- des demandes de sillon en adaptation (DSA) à partir de mi-octobre A-1, suivant les règles précisées au **point 4.2.3.2**, traitées par SNCF Réseau en priorisant le respect des délais de réponse indiqués au **point 4.2.3.2**, puis l'ordre de réception ;
- des demandes de sillons de dernière minute (DSDM), entre J-7 et J, traitées par SNCF Réseau avec une priorité correspondant à l'ordre de réception des demandes, sauf dans les cas particuliers décrits dans le référentiel « Capacité de dernière minute ». Les modalités de demandes des sillons de dernière minute (SDM) sont précisées au **point 4.2.3.2**.

La phase d'adaptation a pour finalité première l'attribution de nouveaux sillons dans la capacité résiduelle.

Les sillons proposés ne doivent pas entraîner de modifications des sillons déjà attribués dans le cadre de la procédure de coordination décrite au **point 4.4.1.3**, sauf accord sollicité et obtenu par SNCF Réseau des titulaires de ces sillons.

4.2.3. DEMANDES DE SILLONS

Conformément au « Manuel du demandeur de capacité commerciale », les demandes de sillon s'effectuent :

- pour une demande de sillon national, jusqu'à J-8 du premier jour de circulation du train, via le système d'information GESICO. Voir également **points 4.2.3.1 et 4.2.3.2** ;
- pour une demande de sillon national de dernière minute (entre J-7 et le jour J de circulation souhaitée) : via le module Demande de Sillon de Dernière Minute (DSDM) de GESICO, conformément au document de principe « Capacité de dernière minute ». Voir également fin du **4.2.3.2** ;
- pour une demande de sillon international : voir **point 4.2.5.2**.

Les demandeurs sont invités à apporter la plus grande attention à la qualité et à l'exactitude des informations saisies lors de la demande (voir également le **point 4.1.3**), afin de permettre à SNCF Réseau d'apporter une réponse pertinente lors du traitement. Dans le cas où SNCF Réseau jugerait ne pas disposer des informations nécessaires à l'élaboration de la réponse, la demande pourra être répondue « irrecevable », et le demandeur devra renouveler sa demande en apportant les précisions ou corrections nécessaires.

La demande de capacité dans les « gares structurantes » (**point 4.2.6.4**), doit être effectuée en même temps que le sillon en apportant les informations nécessaires et en renseignant les champs appropriés de la demande.

● **Modélisation des engins moteurs dans l'outil de tracé horaire**

Comme indiqué au **point 4.1.3**, il est de la responsabilité du demandeur de s'assurer que le convoi puisse respecter le jalonnement horaire du sillon attribué. Les horaires sont calculés et tracés sur la base des performances de l'engin moteur désigné par le demandeur dans sa demande.

Si le demandeur souhaite s'assurer que l'engin de calcul reprenne les performances des engins moteurs qui circuleront, il est invité à se rapprocher de son chargé de compte (**point 1.8.1**), qui pourra initier les démarches et études nécessaires à la modélisation et au paramétrage de l'engin dans l'outil de tracé horaire.

Le demandeur devra notamment transmettre, avec l'appui du fournisseur de l'engin moteur, l'ensemble des données nécessaires pour y parvenir. Ces éléments sont décrits en détail dans le document AR 30113 « Données nécessaires au calcul des marches, à la détermination des charges remorquables et des capacités d'accélération » disponible sur le site de SNCF Réseau.

Compte-tenu du délai nécessaire pour la réalisation de ces modèles (variable en fonction des engins et du nombre de compositions), le demandeur est invité à anticiper autant que possible ces opérations. En l'absence d'un engin de référence spécifiquement modélisé dans l'outil de tracé horaire (par choix du demandeur ou en attendant la finalisation de la modélisation), le demandeur indiquera dans sa demande et sous sa responsabilité l'engin équivalent à retenir pour le calcul et le tracé des sillons.

4.2.3.1. Demandes de sillons au service en phase de construction

● **Généralités**

Les demandes de sillons au service peuvent être formulées entre mi-décembre A-2 et le deuxième lundi d'avril A-1, selon le calendrier décrit au point 4.3 qui précise également les dates de réponse à

ces demandes. SNCF Réseau communique avant l'ouverture de cette période les éléments nécessaires à la formulation des demandes de sillons, précisés ci-après.

Par ailleurs, les demandes tardives au service (DTS) formulées après le deuxième lundi d'avril et jusqu'à l'arrêt de l'horaire de service en septembre A-1, décrites au [point 4.2.2.3](#), sont traitées dans la capacité résiduelle, selon le calendrier décrit au [point 4.3.2](#).

● Sillons préconstruits

Les sillons préconstruits sont extraits du « graphique 24h », élaboré en tenant compte des « expressions de besoins 24h » des clients et partenaires (point 4.2.2.2.)

Certains de ces sillons sont construits en commun avec les gestionnaires d'infrastructure des pays voisins ou d'infrastructures communes à deux pays.

Le demandeur peut revendiquer(*) des sillons préconstruits ou extraits de ce catalogue. Ces sillons sont disponibles dans les outils GESICO et PCS (pour les commandes internationales).

Le catalogue de sillons issu du graphique 24H pré-construit est communiqué une première fois en décembre A-2, puis en version définitive en février A-1 sur le portail Clients et Partenaires du site de SNCF Réseau sous la forme d'un fichier récapitulatif de tous les sillons tracés dans le graphique 24h avec un lien vers la fiche de tracé associée.

() L'attention des demandeurs est attirée sur le fait que la revendication d'un sillon préconstruit suppose de leur part l'acceptation des paramètres de positionnement et performance de ce sillon, et que les dites valeurs primeront sur toute autre déclaration formulée dans la demande. Seuls des ajustements très réduits de moins de 5 minutes, et ne remettant pas en cause la succession des sillons (liés par exemple au fait qu'un train démarrera au lieu de passer en un point intermédiaire d'un sillon), permettent de laisser à la demande son statut de « revendiquant ».*

● Contraintes de capacité

SNCF Réseau communique aux demandeurs en mi-décembre A-2 :

- les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes tels qu'applicables pour l'horaire de service A, via le SI OLGA. Le référentiel notifié est également publié sur la page « documents techniques » du site internet de SNCF Réseau,
- le Programme Général des Fenêtres (PGF), décrivant les fenêtres et capacités allouées pour les travaux ([point 4.5.3](#)), via le SI TCAP.

SNCF Réseau anime, durant la période des demandes de sillons au service, des instances de dialogue avec les demandeurs, durant lesquelles leur sont communiquées les données relatives aux capacités disponibles et aux contraintes identifiées.

La démarche et ces instances sont décrites plus en détail dans le « Guide du dialogue industriel ».

4.2.3.2. Demandes de sillons en phase d'adaptation

Les demandes formulées après l'arrêt de l'horaire de service en septembre A-1 (DSA, DSDM) décrites au [point 4.2.2.4](#), sont traitées dans la capacité résiduelle, selon le calendrier décrit au [point 4.3.2](#).

Au sujet des demandes de modification et de suppression de sillons, consulter également les dispositions relatives au dispositif incitatif réciproque au chapitre 6.

- **Assistance à la formulation des demandes de sillons**

SNCF Réseau propose un service d'aide à la commande pour les demandes tardives et les demandes en adaptation. A la demande du client et sur décision du Département Grand Compte, des études peuvent être réalisées pour orienter les demandes de sillons liées à de nouveaux trafics ou les demandes de modifications pour des trafics existants. Il est également possible de demander des études pour tenter d'optimiser des sillons existants en conformité avec les exigences du demandeur figurant dans la demande de sillon initiale.

Une étude effectuée dans le cadre de ce dispositif d'aide à la commande ne constitue pas une proposition ferme de sillon et n'a pas valeur d'engagement pour l'inscription du sillon au graphique. Elle a vocation à faciliter la commande du demandeur, car elle permet de tenir compte de l'état du graphique au moment où l'étude est menée.

Le processus est détaillé dans le « Guide du dialogue industriel ».

- **Règles applicables aux demandes en phase d'adaptation**

Suppression de sillons-jours

Périmètre	Demandes de suppression ou de retrait de jour.
Demande	La demande de suppression doit être faite dès que le demandeur en a connaissance.
Réponse	La suppression est réalisée et la réponse est faite dans les plus brefs délais (en général dans les 24h).

Création/ajout de sillons-jours non soumis à prescription de sécurité

Périmètre	Demandes de création (hors sillons-jours soumis à des prescriptions de sécurité, traités ci-après) répondant à un nouveau besoin de transport, ou ajouts de sillons-jours nouveaux dans un sillon attribué avec plusieurs jours de circulation.
Demande au plus tard à J-8	La demande doit être formulée le plus tôt possible et au plus tard 8 jours calendaires (J-8) avant le premier jour de circulation.
Réponse aux demandes ponctuelles	<p>La réponse à une demande de sillon-jour unique destinée à une circulation commerciale, pour répondre à un nouveau besoin de transport ponctuel, est apportée dans un délai de 5 jours ouvrables.</p> <p>Les demandes pour un transport régulier découpées en sillons-jour sont exclues de cette catégorie.</p> <p>Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4.</p>
Réponse hors	La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard 30 jours calendaires après le dépôt de la demande.

demandes ponctuelles	Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4.
Demande à partir de J-7	Cas traité au point « Demandes de sillons de dernière minute » (4.2.3.2).

Création de sillons-jours soumis à prescription de sécurité

Compte-tenu du temps nécessaire au tracé des sillons et des contraintes liées aux prescriptions de sécurité, les demandeurs sont invités à anticiper autant que possible la demande, afin d'augmenter les chances d'avoir une réponse positive, ou de permettre le renouvellement de la demande en cas de réponse négative.

Périmètre	<p>Demandes de création de sillons-jours pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les circulations comportant un avis de transport exceptionnel mentionnant une interdiction de croisement ou de dépassement, - les circulations de transport exceptionnel particulièrement encombrant (TEPE), - les circulations dérogatoires nécessitant la prise en compte dans le tracé horaire de l'incidence de prescriptions de sécurité découlant de l'analyse des risques réalisée par le demandeur.
Demande au plus tard à J-40	<p>Compte-tenu du temps nécessaire au tracé de ce type de sillons, la demande doit être formulée au plus tard 40 jours calendaires avant le premier jour de circulation (J-40), qu'elle concerne un nouveau besoin ou le renouvellement d'une demande déjà répondue irréalisable (ou sillon-jour non-attribué).</p> <p>Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4.</p> <p>La demande doit comporter l'ensemble des éléments techniques nécessaires, stabilisés et finalisés (ATE, consigne d'essai, ...).</p>
Réponse	<p>La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard 30 jours calendaires après le dépôt de la demande.</p> <p>Dans le cas où la demande ne respecte pas ce délai de 40 jours, SNCF Réseau invite le demandeur à formuler une nouvelle demande à une autre date, compatible avec les contraintes de production horaire.</p>

Cas particulier : évolution de l'ATE

Demande de modification du sillon	<p>Dans le cas où, à l'occasion d'une réédition ou de la diffusion d'un rectificatif, les prescriptions de sécurité portées par l'ATE ont évolué depuis l'attribution du sillon, le demandeur procède à une demande de modification du sillon dès qu'il a connaissance du besoin, en précisant les motifs de sa demande et les références de l'ATE rectifié.</p>
Réponse	<p>La réponse est alors apportée dans les meilleurs délais, au plus tard 30 jours calendaires après le dépôt de la demande (ou selon le délai applicable aux SDM à partir de J-7), étant entendu que la faisabilité de la modification est assujettie à la nature et à la complexité des impacts à traiter.</p>

Modification de sillons-jours

Périmètre	Demandes de modification de sillons-jours (parcours et/ou horaires) à l'initiative du demandeur, suite à une évolution de son besoin. La demande peut porter sur un sillon-jour préalablement attribué ou sur un sillon-jour non encore répondu.
Demande au plus tard à J-8	<p>La demande doit être formulée au plus tard huit jours calendaires avant le premier jour de circulation (J-8), étant rappelé qu'une plus grande anticipation améliore les chances de prise en charge. Les demandes de modification ne sont pas acceptées à partir de J-7 (à l'exception des demandes de suppression partielle).</p> <p>La demande de modification doit être conforme aux principes métiers d'utilisation des fonctionnalités « Vie du Sillon » mises à disposition dans le SI GESICO, permettant de suivre les évolutions d'un sillon demandé. En particulier, il n'est pas autorisé de masquer une demande de modification en procédant à une demande de création couplée à une demande de suppression ou de retrait de jour.</p>
Réponse	<p>La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard 30 jours calendaires après le dépôt de la demande.</p> <p>Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4.</p>

Cas particulier de la modification des caractéristiques du convoi

Périmètre	Demandes de modification de sillons-jours limitées aux caractéristiques du convoi (changement de matériel ou d'engin moteur, longueur, ...), sans impact sur la capacité attribuée et les horaires.
Demande au plus tard une semaine avant la fermeture du rectificatif correspondant	<p>Afin de ne pas surcharger les équipes de production horaire avec des demandes de modification sans impact horaires, la demande doit être formulée au plus tard une semaine avant la fermeture du rectificatif correspondant (cf tableau ci-dessous).</p> <p>Les modifications qui n'auront pas pu être prises en compte dans le cadre d'un rectificatif devront faire si nécessaire l'objet d'une communication auprès du service chargé de la gestion opérationnelle des circulations (voir modalités dans l'annexe 5).</p>
Réponse	La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard à la fermeture du rectificatif.

Calendrier prévisionnel des rectificatifs de l'HDS 2021 :

Dates d'ouverture	Dates limite de demande	Dates de fermeture	Dates de rectificatif
Réservé	Réservé	Réservé	Réservé
Réservé	Réservé	Réservé	Réservé
Réservé	Réservé	Réservé	Réservé
Réservé	Réservé	Réservé	Réservé
Réservé	Réservé	Réservé	Réservé
Réservé	Réservé	Réservé	Réservé

● Demandes de sillons de dernière minute

Les demandes (ou restitutions) de capacité pouvant être formulées entre J-7 et le jour J de circulation du train sont les suivantes :

- création de sillon de dernière minute (SDM) ;
- suppression (totale ou partielle) de sillon attribué ;
- autorisation et renoncement à circuler en train à marche indéterminée.

Les demandes de modification ne sont pas autorisées et ne sont pas prises en compte.

Les demandes de SDM formulées entre J-7 et J-1 17h sont traitées par les guichets capacité en moins de cinq (5) jours ouvrables et dans les conditions figurant dans le document « Capacité de dernière minute ». Les demandes ultérieures, ou dont le traitement n'a pu être achevé par les guichets capacité sont traitées par les guichets opérationnels.

Création de sillons-jours soumis à prescription de sécurité en SDM

a. Cas de sillons avec prescriptions de sécurité pouvant faire l'objet d'une DSDM sans condition particulière :

- les circulations de catégorie A ou B susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie ;
- les circulations susceptibles de perturber le bon fonctionnement des compteurs d'essieux ;
- les circulations à courants de Foucault ;
- les circulations d'engins moteurs avec radio sol-train hors service, acheminés vers un centre de maintenance à la vitesse limite de 70 Km/h.

b. Cas de sillons avec prescriptions de sécurité pouvant faire l'objet d'une DSDM sous certaines conditions : ce cas est détaillé dans le document « Capacité dernière minute ».

c. Cas de sillons avec prescriptions de sécurité ne pouvant pas faire l'objet d'une DSDM :

- les circulations de catégorie C n'assurant pas le bon fonctionnement des circuits de voie ;
- les circulations dérogatoires nécessitant la prise en compte dans le tracé horaire de l'incidence de prescriptions de sécurité découlant de l'analyse des risques réalisée par le demandeur.

4.2.3.3. Modification des horaires d'ouverture des lignes, gares et postes

Lorsqu'une demande tardive de sillon ou une demande en adaptation n'est pas compatible avec les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes précisés dans le SI OLGA, le demandeur a la possibilité de solliciter SNCF Réseau en vue d'une modification de ces horaires dans les conditions définies au **point 5.4.1**.

Une étude de faisabilité ainsi qu'une estimation du coût de l'extension d'ouverture demandée est alors effectuée. L'étude de faisabilité pourra notamment mentionner un délai de mise en œuvre lié aux contraintes de mise en place des organisations nécessaires aux modifications des heures d'ouverture. Selon le résultat de l'étude de faisabilité, SNCF Réseau répondra favorablement ou négativement à la demande.

En cas de réponse favorable, la prestation fera l'objet d'un devis basé sur l'étude de coûts, adressé au demandeur, pour accord (**point 6.2.3.1**). En cas d'acceptation, la prestation sera facturée dans les conditions définies au chapitre 6.

4.2.3.4. Reprise d'un trafic existant

Dans le cas où un trafic fret existant est repris à l'identique par une entreprise ferroviaire autre que celle attributaire des sillons (sur la base des mêmes caractéristiques des sillons), la procédure spécifique suivante est appliquée :

- La situation est portée à la connaissance de SNCF Réseau par l'entreprise ferroviaire nouvellement attributaire du marché ou par le chargeur, lesquels doivent fournir tout élément attestant de l'attribution de ce marché.
- SNCF Réseau prend contact avec le chargeur, ou l'industriel, ou l'entreprise ferroviaire afin de confirmer la situation ;
- SNCF Réseau prend contact avec l'entreprise ferroviaire qui perdrait le marché (d'après les informations communiquées précédemment). Il l'informe qu'elle recevra un courrier de la part de SNCF Réseau lui demandant de restituer les sillons sous un certain délai et qu'à défaut, lesdits sillons lui seront supprimés.

SNCF Réseau envoie le courrier. En l'absence de restitution des sillons dans les délais impartis, il procède à leur suppression.

4.2.4. REPONSES DE SNCF RESEAU

Toute demande fait l'objet d'une réponse conformément au calendrier défini au **point 4.3.1**, via le système d'information GESICO. Elle inclut :

- l'état de la réponse et le commentaire saisis par l'horairiste ;
- la (ou les) fiche(s) de tracé ;
- le(s) sillon(s) issu(s) de Houat.

Les demandeurs peuvent suivre l'attribution des sillons-jours, à partir de la communication de l'horaire de service, via :

- le SI GESICO : consultation des sillons et des « états courants des sillons » présentant le statut de chaque sillon-jour sous forme calendaire ;
- le SI E-Houat : consultation des horaires théoriques de tous les trains.

Les sillons attribués ont une validité au plus égale à celle de l'horaire de service pour lequel la capacité a été accordée.

Les états de la réponse de SNCF Réseau aux demandes de sillon sont définis dans le tableau suivant :

Etat de la réponse dans GESICO	Caractéristique
Traité	Le traitement est finalisé sur l'ensemble du régime de la demande de sillon.
Traitée partiellement	Le traitement n'est finalisé que sur une partie des jours de la demande de sillon. Cette réponse est de nature temporaire.
Mise en réserve	Cette réponse est donnée lorsque plusieurs demandes au service sont faites pour un même service de transport, en lien avec un appel d'offres en cours. Cette réponse est de nature temporaire. La mise en réserve est levée dès que possible, lorsque SNCF Réseau aura obtenu les informations nécessaires auprès des demandeurs concernés pour attribuer le sillon au demandeur attributaire de l'appel d'offres.
Tracé en attente de validation	Le sillon ne peut être attribué car certains éléments restent à valider (par exemple ATE, itération avec gare structurante, ...). Le cas se présente notamment lorsque le tracé nécessite l'ouverture d'une ligne, d'une gare ou d'un poste qui n'est pas prévue à l'origine pour ce service et qui doit donc être étudiée. Le cas se présente également lorsque la limite de capacité est atteinte en voie unique et qu'une étude complémentaire est nécessaire pour valider une éventuelle extension de capacité permettant de tracer des sillons supplémentaires. Cette réponse est provisoire, et fait l'objet d'une modification dès que les éléments nécessaires sont réunis afin de formuler une réponse définitive au demandeur.
Irréalizable	L'application des règles énoncées dans le présent document, des référentiels et des normes de tracé, et/ou les contraintes du graphique (disponibilité de l'infrastructure, capacité allouée à des travaux ou des sillons) ne permettent pas de tracer le sillon demandé dans les tolérances minimales définies au 4.2.2.3 ou les tolérances plus larges exprimées par le demandeur pour l'ensemble des dates demandées ou, en cas de coordination, dans les limites raisonnables définies au point 4.4.1.3. La réponse est accompagnée d'un commentaire précisant et justifiant le motif de la réponse. En particulier, des détails sont apportés afin d'explicitier les situations où la capacité résiduelle est insuffisante pour permettre l'attribution de la capacité demandée.
Irrecevable	La demande de sillon est incohérente ou ne contient pas toutes les informations nécessaires à la réalisation du tracé, ou ne respecte pas les règles énoncées dans le présent document. La réponse est accompagnée d'un commentaire précisant et justifiant le motif du rejet ou du non-traitement de la demande.

4.2.4.1. Les états courants des sillons

L'état courant du sillon est une information qui permet de connaître le statut d'un sillon pour chaque jour de circulation demandé et son évolution. La première communication des états courants des sillons est effectuée au moment de la publication de l'horaire de service.

Les différents états courants des sillons sont définis dans le tableau suivant :

Etats courants des sillons	Caractéristique
Sillon- jour attribué	Le sillon-jour est attribué.
Sillon-jour non attribué	Le sillon-jour n'est pas attribué (trou de régime).
Sillon-jour à l'étude	<p>A l'issue de l'élaboration de l'HDS, un conflit avec une ou plusieurs fenêtres ou capacités travaux alloués sur le réseau ferré national est identifié. En règle générale, il s'agit de fenêtres déformées et demandes de capacité activées ponctuellement et particulièrement impactantes. Tout sillon-jour à l'étude ayant fait l'objet d'une demande de modification ou de suppression de la part d'un demandeur de capacité, perd son statut de sillon-jour à l'étude.</p> <p>Une réponse (sillons-jours attribués ou non attribués) est transmise au demandeur au plus tard trois mois (90 jours) avant la date de circulation.</p> <p>SNCF Réseau s'efforce de proposer au demandeur une possibilité de circulation. La réponse peut se traduire par des modifications d'horaires, d'itinéraires ou, le cas échéant, par une non-attribution de sillon-jour.</p>
Sillon- jour en conflit	En période d'adaptation, un conflit est identifié entre le sillon-jour et un ou plusieurs objets travaux.
Commande jour en cours de traitement	Le sillon-jour commandé n'est pas encore traité ou est en cours de traitement.

4.2.4.2. Suivi des indicateurs de production horaire

SNCF Réseau partage, lors des instances avec les demandeurs, plusieurs indicateurs permettant de suivre l'évolution de la performance du processus de production horaire, ainsi que le respect des engagements de SNCF Réseau.

4.2.5. SILLONS INTERNATIONAUX

Pour les sillons des corridors fret en particulier, les règles d'attribution de capacité sont fixées en application du [règlement n°913/2010](#), notamment au titre du cadre de répartition des capacités décidé par les comités exécutifs des corridors et déclinées dans les documents d'information de chaque corridor ([point 1.9](#)).

Pour les sillons internationaux, les principes et processus d'attribution des sillons sont définis par RailNetEurope et repris dans un manuel disponible sur [son site internet](#). Des outils spécifiques sont mis à la disposition des demandeurs de capacité afin qu'ils puissent formuler leurs demandes. Les réponses à ces demandes font l'objet d'une coordination entre les gestionnaires d'infrastructure concernés par l'itinéraire.

4.2.5.1. Etude de faisabilité internationale

Pour des besoins particuliers relatifs aux circulations internationales, au-delà des travaux de pré-construction menés, tout demandeur peut soumettre des demandes d'étude de faisabilité internationale afin d'affiner la construction de ses plans de transport.

La réponse, coordonnée au niveau international, permet de disposer d'une première ébauche d'optimisation et d'expression des plans de transport mais ne préjuge pas de la réponse de SNCF Réseau et des gestionnaires d'infrastructure concernés lorsque la demande de sillon leur sera transmise.

Une demande d'étude de faisabilité internationale est transmise par Path Coordination System (PCS).

Elle peut être demandée jusqu'à mi-janvier A-1, mais il est toutefois recommandé d'anticiper la demande le plus en amont possible (dès juin A-2) pour permettre les itérations nécessaires.

Les réponses de SNCF Réseau à une étude de faisabilité ne constituent pas une proposition ferme de sillons et ne dispensent pas de présenter, dans les conditions fixées au [point 4.2.5.2](#) une demande formelle de sillons internationaux. Ce service est une prestation connexe ([point 5.5.1.1](#)) dont le tarif est précisé au [point 6.2.4](#).

4.2.5.2. Demandes de sillons internationaux au service (phase de construction)

Les demandes de sillons internationaux au service peuvent être formulées par les demandeurs soit dans PCS soit dans GESICO. SNCF Réseau préconise l'utilisation de PCS afin d'optimiser la coordination internationale.

Pour le cas particulier des sillons préétablis des corridors fret européen, la demande doit être formulée obligatoirement dans l'outil PCS.

La demande formulée dans PCS donne lieu automatiquement à la création d'une demande identique dans GESICO. À l'issue de la procédure de planification et d'attribution du sillon international, en coordination avec le ou les GI voisins, SNCF Réseau saisit la réponse à la demande issue de PCS dans GESICO, cette réponse est ensuite notifiée dans PCS.

Les modalités particulières s'appliquant aux demandes de sillons internationaux sont précisées dans le « [Manuel du demandeur de capacité commerciale](#) ». Le calendrier complet de demande et d'attribution des sillons est détaillé au [point 4.3](#).

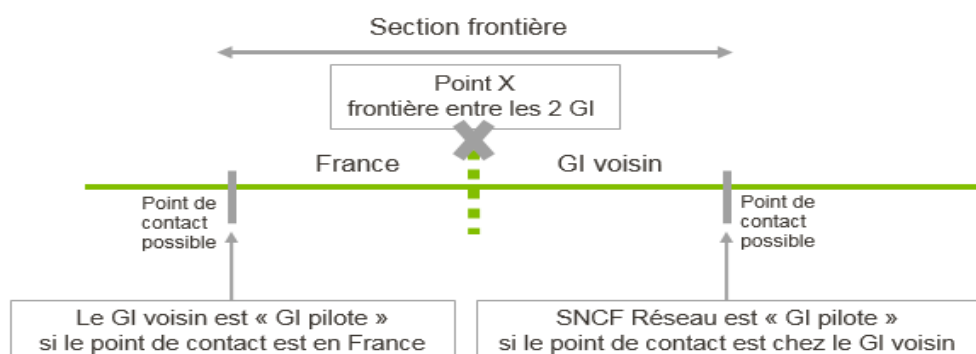
4.2.5.3. Coordination des horaires aux points frontière

A chaque section frontière, un des deux gestionnaires d'infrastructure (GI) est désigné « GI pilote » et est responsable de la coordination horaire sur la section frontière.

Une des deux gares définissant la section frontière est alors en général définie en tant que « point de contact », c'est-à-dire en tant que point de coordination horaire entre GI. SNCF Réseau est « GI pilote » si le point de contact est la gare située sur le réseau voisin. Inversement, le GI voisin est « GI pilote » si le point de contact est la gare située sur le réseau français. Exceptionnellement, si le point de contact se situe au point X correspondant à la frontière étatique, il n'y a pas de « GI pilote ».

Pour qu'un sillon puisse être attribué, le « GI pilote » est responsable de mener la coordination et s'assurer de l'accord formel de l'autre GI sur les horaires proposés. Chaque GI reste responsable de l'attribution des sillons sur son propre réseau, de part et d'autre du point X.

La coordination des demandes lors de la phase de construction du service s'articule autour de la réunion organisée sous l'égide de l'association RailNetEurope en juin de chaque année, réunissant les différents GI en un même lieu géographique sur plusieurs jours (RNE Technical Meeting), les échanges se poursuivant ensuite entre entités allocatrices.



4.2.6. ATTRIBUTION DE CAPACITES SPECIFIQUES

4.2.6.1. Attribution de capacité conjointe avec LISEA

Lorsqu'un demandeur de capacités commande un sillonn nécessitant d'emprunter à la fois la ligne à grande vitesse SEA Tours-Bordeaux, dont LISEA est le gestionnaire d'infrastructure, et le réseau ferré national non concédé, la réponse est coordonnée entre LISEA et SNCF Réseau pour assurer le tracé de bout en bout du sillonn commandé.

4.2.6.2. Attribution de capacité sur les lignes à voies uniques

Il existe des limites de capacité (nombre maximal de sillons journaliers) sur les lignes à voie unique suivantes :

- Voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique (VUSO) ;
- Voie unique à signalisation simplifiée (VUSS) ;
- Voie unique à trafic restreint (VUTR) ;
- Voie unique gérée par consigne S4C.

Ces limites de capacité sont définies en application de critères évalués en début de chaque année.

La liste des lignes concernées, ainsi que les limites de capacité correspondantes applicables pour l'HDS A, sont communiquées aux demandeurs de capacité au premier trimestre A-1.

Dans les cas où le nombre de sillons demandés excéderait la capacité définie ci-dessus, SNCF Réseau pourra procéder, après évaluation du besoin en concertation avec les demandeurs, et lorsque les conditions d'exploitation et de sécurité le permettent, à des études en vue d'étendre la capacité au-delà des niveaux définis. Le document détaillant les seuils de capacité des lignes à voie unique sera mis à jour en tenant compte des résultats de ces études, et communiqué aux demandeurs.

Afin de faciliter l'accès et l'attribution de la capacité sur certaines lignes à voie unique contraintes, des procédures particulières ont été mises en place sur ces lignes. Elles concernent en particulier l'encadrement du calendrier des demandes, ou l'attribution, à partir de J-7, de sillons facultatifs tracés au graphique de circulation et mis à disposition des services en charge de la gestion opérationnelle des circulations au sein de SNCF Réseau.

Les lignes concernées et les modalités de ces procédures font l'objet de communication directe auprès des demandeurs, et sont détaillées le cas échéant dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale ».

4.2.6.3. Coordination avec les grands ports maritimes

SNCF Réseau et chacun des grands ports maritimes ont établi des principes permettant soit à SNCF Réseau d'allouer les sillons sur les voies ferrées portuaires, soit de veiller à la bonne coordination de l'attribution des capacités entre les deux réseaux.

Des dispositions de même nature sont prises avec les autres ports. Les demandeurs peuvent se renseigner auprès du Département Grand Compte.

4.2.6.4. Attribution de capacité en gare

Est entendu comme gare, tout établissement ouvert au service de la circulation, ce dernier comprenant l'ensemble des opérations permettant d'assurer la sécurité des circulations et d'organiser le mouvement.

Compte-tenu de l'interaction entre l'organisation des capacités en gare (GOV - graphique d'occupation des voies) et l'organisation des capacités en ligne (graphique de circulation), l'expression et le traitement des besoins de capacité en gare doivent être coordonnés avec l'attribution des sillons, et notamment pour les demandes de capacité dans des gares dites « structurantes ».

La liste des gares actuellement identifiées comme structurantes est disponible sur le [site Internet de SNCF Réseau \(page « documents techniques »\)](#). Cette liste peut être amenée à évoluer à la suite d'études menées avec les parties prenantes dans le cas de l'émergence d'un nouveau besoin.

Les demandeurs doivent fournir au cours des phases de préconstruction, construction et d'adaptation du service, les informations relatives à leur expression de besoin de capacité en gare (réutilisation du matériel, programme théorique de travail, opérations en gare), et permettre ainsi la réalisation des itérations nécessaires en vue de l'attribution de la capacité, les réponses de SNCF Réseau étant assujetties à la fourniture de ces données.

4.2.6.5. Projet Pilote TTR

Au cours de l'horaire de service 2021, un projet pilote est mené pour tester la performance du projet de transformation du processus horaire international (TTR) sur la ligne Mannheim-Miranda de Ebro.

Pour consulter les informations relatives à la capacité sauvegardée se connecter au portail Clients et Partenaires du site SNCF Réseau.

Des informations plus détaillées sur le pilote TTR sont disponibles sur le site internet de SNCF Réseau.

4.3. CALENDRIER DE LA PROCEDURE DE DEMANDE ET D'ATTRIBUTION DE SILLONS

Le calendrier de la procédure de demande et d'attribution des sillons fait la distinction entre les demandes effectuées au plus tard le 14 avril 2020 (demandes au service) et les demandes effectuées au-delà (demandes tardives ou en adaptation).

4.3.1. DEMANDES DE SILLONS DEPOSEES JUSQU'AU 14 AVRIL 2020

Le calendrier ci-dessous présente les dates clés de la procédure de demande et d'attribution des sillons au service, tant pour les sillons nationaux que les sillons internationaux. Certaines dates sont

CHAPITRE 4 – ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

harmonisées au niveau européen, notamment la date limite de demande de sillons au service (DS).
D'autres sont librement fixées par chaque gestionnaire d'infrastructure.

Date / Période	Etape de la procédure pour les sillons nationaux	Etape de la procédure pour les sillons internationaux
15 décembre 2019	Ouverture des demandes de sillons pour l'horaire de service 2021 Mise à disposition des demandeurs du PGF, du projet de catalogues de sillons préconstruits et des horaires d'ouverture des lignes, gares et postes.	
13 janvier 2020		Publication des sillons préétablis fournis par les gestionnaires d'infrastructure dans PCS (y compris pour les sillons corridors fret).
20 janvier 2020		Date limite de réception des demandes d'étude de faisabilité internationales.
25 février 2020	Mise à disposition des demandeurs des	sillons catalogues dans GESICO (version définitive).
16 mars 2020		Date limite de réponse aux demandes d'étude de faisabilité internationales
14 avril 2020	Fin des demandes de sillons pour l'horaire de service 2021.	
15 avril 2020 au 15 juillet 2020	Elaboration du projet d'HDS par SNCF Réseau.	
27 avril 2020		Date limite d'attribution des sillons par le Corridor OSS. Possibilité de restitution de certains sillons préétablis disponibles aux GI Nouvelle publication dans PCS des sillons préétablis disponibles pour les demandes tardives.
6 juillet 2020		Publication dans PCS : 1) des projets de proposition de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS, et 2) du projet d'HDS par les Corridor OSS.
7 juillet 2020 au 7 août 2020		Période d'observations des demandeurs sur les projets de proposition de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS (y compris pour les sillons corridors fret).
16 juillet 2020	Communication aux demandeurs du projet de l'HDS par SNCF Réseau. Chaque demandeur peut consulter dans e.Houat et les flux Houat l'ensemble des sillons prévus et reçoit une description précise des sillons envisagés en réponse à sa demande. Ces données sont mises à jour dans Gesico le 17 juillet 2020.	
17 juillet 2020 au 21 août 2020	Période d'observations des demandeurs sur le projet d'HDS.	
24 août 2020 au 7 septembre 2020	Poursuite du dialogue industriel entre SNCF Réseau et chaque demandeur sur la base des observations faites sur le projet d'HDS, et élaboration de l'HDS définitif par SNCF Réseau.	
24 août 2020		Publication dans PCS : 1) des propositions définitives de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS, et 2) des réponses définitives par les Corridor OSS.
7 septembre 2020	SNCF Réseau arrête l'HDS 2021.	
8 septembre 2020	Communication de l'HDS aux demandeurs par SNCF Réseau dans e.Houat et les flux Houat. Ces données sont mises à jour dans Gesico le 9 septembre 2020.	
22 septembre 2020	Date limite pour adresser une requête à SNCF Réseau dans le cadre de la procédure de règlement de litiges (§4.4.2).	
12 octobre 2020		Publication de la réserve de capacité dans PCS par le Corridor OSS.
J-21 (J étant le jour de circulation)		Restitution aux GI par le Corridor OSS des sillons de la réserve de capacité non commandés à cette date
17 novembre 2020	Certification de l'horaire de service 2021	
13 décembre 2020	Début de l'horaire de service 2021	

- **Précisions sur la communication du projet d'horaire de service aux candidats potentiels**

Les candidats potentiels qui souhaiteraient formuler des observations sur le projet d'horaire de service A dans la mesure où celui-ci aurait une incidence sur leur aptitude à fournir des services

ferroviaires durant la période de validité de cet horaire, doivent en faire la demande auprès de SNCF Réseau (1.8.1) au plus tard un mois après la fin de la période de demandes de sillons pour l'horaire de service.

SNCF Réseau communiquera le projet d'horaire de service, suivant le calendrier présenté ci-dessus, dès lors que le candidat potentiel :

- a expressément déclaré son intention et démontré par tout moyen son aptitude à fournir des services ferroviaires et sa volonté manifeste de demander des sillons durant cet horaire de service, sur la base des conditions générales applicables au contrat d'utilisation de l'infrastructure et au contrat d'attribution de sillons (en **annexe 3.1**) ;
- a signé le contrat d'utilisation des services SI (trame en **annexe 3.4**) lui donnant droit d'accéder à ces services.

SNCF Réseau répondra aux observations qui lui auront été transmises.

La construction de l'horaire de service est réalisée sur la seule base des sillons demandés avant la fin de la période de demandes de sillons pour l'horaire de service A.

4.3.2. DEMANDES DE SILLONS DEPOSEES A PARTIR DU 15 AVRIL 2020

Les réponses de SNCF Réseau aux demandes déposées à partir du 15 avril 2020 sont effectuées dans les délais suivants :

Date de la demande	Type de sillon attribué	Délai pour l'attribution de sillon
15 avril 2020 au 7 septembre 2020	Tout type de sillon (demandes tardives - DTS)	entre le 25 août 2020 et le 12 novembre 2020
8 septembre 2020 au 11 décembre 2021	Tout type de sillon (demandes en adaptation - DSA)	Dans les meilleurs délais et suivant les délais indiqués au point 4.2.3.2
	Sillon de dernière minute - DSDM (moins de 8 jours calendaires avant la date de circulation, à partir du 6 décembre 2020)	5 jours ouvrables au plus tard, dans les conditions définies dans le document « Capacité de dernière minute »

4.4. PROCEDURE DE COORDINATION ET D'ATTRIBUTION EN CAS DE CAPACITE CONTRAINT

4.4.1. PROCEDURES DE COORDINATION DES DEMANDES

4.4.1.1. En phase de structuration des capacités

SNCF Réseau s'efforce d'atteindre le volume global des besoins exprimés satisfaisant les critères d'éligibilité à la trame horaire systématique et peut, dès lors que les demandes sont supérieures à la capacité disponible en trame, être force de proposition auprès des parties prenantes pour concilier ces différents besoins. Une concertation est alors organisée.

Pour la construction des scénarios de desserte et le choix du scénario retenu pour la trame, SNCF Réseau a notamment recours aux critères d'appréciation suivants, appliqués sans pondération figée entre eux :

- difficulté technique de tracé du sillon et « effets de bord » sur l'ensemble du montage horaire (existence de voie unique sur le parcours, traversée de nœuds de correspondance, circulations en zone dense, cisaillements potentiels, performance des lignes circulées, etc...);
- distance parcourue par le sillon ;
- nombre d'activations du sillon dans le graphique 24h, constaté lors des horaires de service précédents et projeté par le demandeur pour l'HDS considéré ;
- identification « base ou renfort » du sillon considéré ;
- enjeu commercial relatif du ou des sillons considérés pour le demandeur ;
- enjeu financier pour le gestionnaire d'infrastructure ;
- robustesse du graphique.

Dans la mesure où il serait dans l'incapacité d'inscrire un sillon en trame avec les caractéristiques temps de parcours, nombre d'arrêts, correspondances, fréquence, et positionnement horaire fournies par le demandeur, SNCF Réseau formulera une proposition au plus proche de l'expression de besoins.

4.4.1.2. En phase de pré-construction

Si des conflits sont détectés entre différentes « expressions de besoins 24h », une recherche de consensus entre les parties est effectuée, pour laquelle SNCF Réseau propose des adaptations au plus près des demandes exprimées pour en assurer la faisabilité technique.

Dans le cas où les échanges entre les parties concernées n'aboutissent pas, SNCF Réseau choisit pour établir son offre la solution apparaissant comme la plus optimale en termes d'utilisation de la capacité disponible et la plus équitable par rapport aux demandeurs concernés, l'équité s'appréciant sur la base des critères d'analyse ci-dessous, qui sont pour la plupart similaires à ceux utilisés en phase de structuration :

- besoin répondant à des trafics sur les corridors de fret européens ;
- demande introduite via un accord cadre ;
- activation d'un sillon de la trame horaire ;
- difficulté technique de tracé du sillon et « effets de bord » sur l'ensemble du montage horaire (existence de voie unique sur le parcours, traversée de nœuds de correspondance, circulations en zone dense, cisaillements potentiels, performance des lignes circulées, etc...);
- distance parcourue par le sillon ;
- niveau de revendication du sillon préconstruit constaté lors des horaires de service précédents ;
- enjeu commercial relatif du ou des sillons considérés pour le demandeur ;
- enjeu financier pour le gestionnaire d'infrastructure ;
- robustesse du graphique.

Le choix par SNCF Réseau de la meilleure solution selon les critères indiqués ci-dessus est sans préjudice des règles applicables lors de la phase de construction.

4.4.1.3. En phase de construction

- **Les principes généraux de coordination des demandes**

Conformément à [l'article 21-1 du décret n° 2003-194](#), lorsqu'il est confronté à des demandes concurrentes auxquelles il n'a pu répondre dans les tolérances définies au point 4.2.2.3 ci-avant, SNCF Réseau s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci. La procédure décrite ci-après s'applique pour toute demande de capacité, y compris lorsqu'une ou plusieurs des demandes concurrentes s'appuient sur une capacité d'infrastructure contractualisée par accord-cadre. A cet égard, SNCF Réseau fait usage de la dérogation prévue à [l'article 10.5 du règlement \(UE\) n°2016/545](#).

La procédure de coordination des demandes, qui a pour objectif d'attribuer l'ensemble des sillons demandés, est mise en œuvre, selon les principes suivants :

- la coordination est effectuée par SNCF Réseau en fonction des demandes présentées et en tenant compte des informations obtenues lors de la concertation effectuée avec les demandeurs lors de la phase de structuration et préconstruction du graphique ;
- pour être effective, la coordination prend en compte l'ensemble des demandes présentées, qu'elles soient ou non en conflit avec d'autres au début de la procédure de coordination (des demandes qui ne sont pas en conflit à l'ouverture de cette procédure pouvant le devenir au cours de celle-ci) ;
- pour améliorer la qualité des réponses, le processus permet de clarifier, le cas échéant, l'objet de la demande et les marges de manœuvre associées et de recueillir l'avis du ou des demandeurs en vue de trouver une solution en cas de conflit subsistant ;
- SNCF Réseau peut proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées par les candidats, dans les limites raisonnables, définies comme suit :
 - respect des dessertes commerciales demandées (origine, terminus et dessertes du parcours, y compris pour le fret par exemple, les prend-laisse) ;
 - plus ou moins 30 minutes par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services voyageurs courte distance (égale ou inférieure à 250 km) ;
 - plus ou moins une heure par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services voyageurs longue distance (supérieure à 250 km) ou internationaux ;
 - plus ou moins une heure par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les services fret combiné et fret international ;
 - plus ou moins deux heures par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée pour les autres services fret.
- Dans tous les cas, les clients peuvent indiquer leur accord pour sortir de ces limites raisonnables pour favoriser une issue consensuelle à la coordination ;
- Le processus s'appuie sur la communication gratuite et par tout moyen écrit (y compris par voie électronique) aux demandeurs concernés des informations relevant du périmètre de la coordination :
 - les demandes de sillons présentées ;
 - les réponses provisoires faites à ces demandes, et en particulier, le cas échéant, les propositions de réponses qui diffèrent des capacités demandées ;
 - les informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler volontairement l'identité des autres demandeurs, à moins que les demandeurs concernés n'aient accepté qu'elle le soit.

Par ailleurs SNCF Réseau assure la traçabilité des échanges et des décisions prises.

Les principes exposés ci-dessus s'appliquent aux deux cas suivants de coordination.

- **En cas d'issue consensuelle de la concertation**

Dans le cas où la concertation, une fois menée à terme, permet de traiter les conflits entre demandes de sillons (*) de manière consensuelle, la solution trouvée est communiquée aux demandeurs concernés.

- **En cas de conflit résiduel**

Dans le cas où la concertation, une fois menée à terme, ne permettrait pas de traiter les conflits entre demandes de sillons (*) de manière consensuelle, SNCF Réseau privilégiera, pour décider de l'agencement des sillons, dans l'ordre suivant :

Hors infrastructures spécialisées

1. les demandes revendiquant de façon formelle et strictement conforme des sillons préconstruits fret ou voyageurs ou les demandes de sillon dans la « bande capacitaire » au titre du pilote TTR (voir point 4.2.6.5) ;
2. les demandes de sillons comparables à des sillons préconstruits fret ou voyageurs (**);
3. les autres demandes de sillons.

Sur infrastructure spécialisée grande vitesse, telle que définie au point 3.4, dans l'ordre :

1. les demandes de sillons pour des circulations assurant une mission de reconnaissance de l'infrastructure ;
2. les demandes revendiquant de façon formelle et strictement conforme des sillons préconstruits voyageurs et pour des trains en exploitation commerciale circulant à une vitesse supérieure ou égale à 250 km/h ;
3. les autres demandes de sillons pour des trains en exploitation commerciale circulant à une vitesse supérieure ou égale à 250 km/h ;
4. les autres demandes de sillons pour des services voyageurs ;
5. les autres demandes de sillons.

Cette priorité d'agencement ne fait toutefois pas obstacle à ce que SNCF Réseau propose, si nécessaire, des sillons différents de ceux demandés, dès lors qu'il respecte les limites raisonnables définies ci-dessus.

Il tient également compte de la difficulté à tracer des sillons internationaux et de l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure.

() Le cas d'arbitrage des conflits entre demandes revendiquant le même sillon corridor fret européen relève des règles d'attribution décrites dans les documents d'information des corridors.*

*(**) Sont considérées comme comparables à un sillon préconstruit les demandes qui remplissent les deux conditions suivantes :*

- a) *Les points remarquables issus du jalonnement de la demande doivent correspondre au moins à 60% des points remarquables du sillon préconstruit et respecter l'origine, terminus et itinéraire du sillon préconstruit ;*
- b) *Il n'y a pas d'écart d'horaire supérieur à 3 minutes pour les sillons voyageurs, et 5 minutes pour les sillons fret, entre les points remarquables d'extrémité du tronçon commun entre la demande et le sillon préconstruit.*

Il est précisé que SNCF Réseau n'utilise pas la faculté décrite dans l'article 18 du décret n°2003-194 permettant de prendre en compte les niveaux antérieurs d'utilisation des sillons pour déterminer des priorités d'attribution.

La solution trouvée à l'issue de la procédure de coordination est communiquée aux demandeurs concernés. Elle est également communiquée à l'ART.

4.4.2. PROCEDURE DE REGLEMENT DES LITIGES A L'ISSUE DE LA COMMUNICATION DE L'HORAIRE DE SERVICE

Seuls les sillons ayant fait l'objet de l'application de la méthode de répartition de capacité en cas de conflit résiduel décrite au point 4.4.1.3 sont éligibles à la procédure de règlement des litiges suivante.

Les contestations peuvent être formulées auprès de SNCF Réseau par le ou les demandeurs de sillons concernés dans un délai de 10 jours ouvrables après la communication de l'horaire de service, prévue au point 4.3.1.

La requête doit être adressée par le demandeur par courrier électronique à SNCF Réseau (Direction Générale Clients et Services). Elle doit comporter les informations nécessaires sur les demandes de sillons et les sillons attribués faisant l'objet du litige, le rappel de la procédure (observations, coordination, arbitrage) et la justification du besoin des sillons demandés.

Dans un délai de 10 jours ouvrables à compter de la réception, SNCF Réseau (Direction Générale Clients et Services) décide :

- soit du maintien de l'attribution figurant à l'horaire de service ;
- soit du réexamen de l'attribution, via l'organisation d'une nouvelle concertation avec les demandeurs de sillons concernés, dans les meilleurs délais.

La décision est motivée et communiquée par courrier électronique aux demandeurs de sillons concernés.

Les éventuelles modifications ou suppressions de sillons qui interviendraient suite au réexamen de l'attribution sont exclus du périmètre du système d'incitation réciproque décrit au point 6.2.6.

Cette procédure est sans préjudice des voies de recours existantes et des compétences de l'ART.

4.4.3. INFRASTRUCTURES SATUREES

La déclaration de saturation peut intervenir soit à l'issue de la procédure de construction du service (saturation « constatée »), soit à l'issue de la période de pré-construction (saturation « prévisible ») dans les conditions définies ci-après.

- **Déclaration de saturation « constatée »**

Une ligne ou section de ligne est déclarée saturée par SNCF Réseau, dès que, à l'issue de la procédure de construction du service, le processus de coordination décrit au [point 4.4.1](#) échoue.

La déclaration de saturation peut concerner toute ligne ou section de ligne du réseau ferré national. Le pas de mesure temporel est l'heure. Plusieurs créneaux d'une heure peuvent se succéder (entre 8h et 9h ou bien 2x1h entre 17h et 19h, par exemple) si les conditions établies au paragraphe précédent s'appliquent sur l'ensemble de la période.

Cette déclaration est publiée par SNCF Réseau sur son site Internet et communiquée à toutes les parties intéressées.

Conformément à l'article 22 du décret n° 2003-194, SNCF Réseau procède, dans les six mois qui suivent la déclaration de saturation, à l'analyse des capacités afin de déterminer les raisons de la saturation et proposer les mesures propres à y remédier. Les fenêtres travaux répétitives sont prises en compte dans l'analyse de la saturation. Il s'agit des fenêtres de types "générique", "correctif" et "de surveillance".

Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de cette analyse et après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée, SNCF Réseau soumet pour approbation au ministre chargé des transports un plan de renforcement des capacités qui indique les raisons de la saturation, évalue l'ensemble des dispositions envisageables pour renforcer les capacités d'infrastructure et définit un calendrier de mise en œuvre.

- **Déclaration de saturation « prévisible »**

En application de l'article 26 du décret n° 2003-194, lorsque SNCF Réseau identifie fin février A-1 qu'une ligne ou section de ligne est susceptible d'être saturée lors de l'horaire de service A, SNCF Réseau procède à une déclaration de saturation prévisible.

La déclaration de saturation prévisible intervient ainsi à l'issue de la période de pré-construction décrite au [point 4.2.2.2](#), lorsque SNCF Réseau estime ne pas être techniquement en mesure de proposer dans le graphique 24h préconstruit des sillons permettant de couvrir les besoins exprimés.

Cette déclaration est publiée par SNCF Réseau sur son site Internet et communiquée à toutes les parties intéressées. Les demandeurs sont ainsi avisés que dans le cas où la situation venait à être confirmée par une déclaration de saturation constatée à l'issue de la période de construction de l'horaire de service, une tarification additionnelle de saturation serait appliquée.

À moins qu'un plan de renforcement ait déjà été mis en œuvre sur la ligne ou section de ligne concernée, SNCF Réseau mène une analyse des capacités et définit, de manière concertée, un plan de renforcement des capacités. L'analyse des capacités prend en compte les fenêtres travaux génériques, correctives et de surveillance. Le plan de renforcement peut comprendre notamment des mesures d'exploitation telles que la modification des vitesses de circulation, la domestication des sillons, l'organisation des flux et services, etc. Le plan de renforcement peut également prévoir, si la situation s'y prête, des critères de priorité d'attribution des sillons qui s'écartent de ceux exposés ci-après, pour permettre à SNCF Réseau d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

- **Attribution de la capacité après saturation constatée**

Les processus diffèrent selon que la ligne ou section de ligne a (i) ou n'a pas (ii) préalablement fait l'objet d'une déclaration de saturation prévisible.

i) Si une déclaration de saturation prévisible a préalablement été effectuée

Si à l'issue de la procédure de construction de l'horaire de service et de la concertation avec l'ensemble des demandeurs, et malgré l'annonce de l'application d'une tarification additionnelle de saturation, lorsqu'elle est prévue, il subsiste des conflits entre demandes concurrentes ne permettant pas de répondre favorablement à l'ensemble des demandes, SNCF Réseau confirme la déclaration de ligne ou section de ligne saturée, et applique, conformément à l'article 22 du décret n° 2003-194, les critères de priorité suivants pour l'attribution des sillons, dans l'ordre :

- les demandes revendiquant de façon formelle et strictement conforme des sillons préconstruits fret ou voyageurs ou les demandes de sillon dans la « bande capacitaire » au titre du pilote TTR (voir [point 4.2.6.5](#));
- les demandes de sillons comparables à des sillons préconstruits fret ou voyageurs (*);
- sur infrastructure spécialisée grande vitesse, telle que définie au [point 3.4](#), dans l'ordre :
 1. les demandes de sillons pour des circulations assurant une mission de reconnaissance de l'infrastructure ;
 2. les demandes de sillons pour des trains en exploitation commerciale circulant à une vitesse supérieure ou égale à 250 km/h ;
- les demandes de sillons internationaux sur les Corridors de fret ;
- les demandes pour des services de fret ferroviaire en provenance ou à destination des ports ;
- les demandes pour des services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec une autorité organisatrice de transports.

() Sont considérées comparables à un sillon préconstruit les demandes qui remplissent les deux conditions suivantes :*

1. *Les points remarquables issus du jalonnement de la demande doivent correspondre au moins à 60% des points remarquables du sillon préconstruit et respecter l'origine, terminus et itinéraire du sillon préconstruit ;*
2. *Il n'y a pas d'écart d'horaire supérieur à 3 minutes pour les sillons voyageurs, et 5 minutes pour les sillons fret, entre les points remarquables d'extrémité du tronçon commun entre la demande et le sillon préconstruit.*

Ces critères de priorité pourront faire l'objet, selon la situation, d'ajustements lors de l'établissement du plan de renforcement.

Si l'application de ces critères ne permet pas de dégager une solution, SNCF Réseau affecte les sillons en équité au regard de l'utilisation optimale du réseau ferroviaire.

Le demandeur à qui sera attribué un sillon empruntant la ligne ou section de ligne saturée se verra appliquer une tarification additionnelle de saturation.

Si à l'inverse, à l'issue de la procédure de construction de l'horaire de service et de la concertation avec l'ensemble des demandeurs, toutes les demandes sont satisfaites, alors SNCF Réseau informe les parties intéressées que la saturation déclarée initialement « prévisible » n'a plus lieu d'être et donc qu'aucune tarification de la saturation n'est appliquée. Cette information est également publiée sur son site Internet.

ii) En l'absence de déclaration de saturation prévisible préalable

Si à l'issue de la procédure de construction de l'horaire de service et de la concertation avec l'ensemble des demandeurs, il subsiste des conflits entre demandes concurrentes ne permettant pas de répondre favorablement à l'ensemble des demandes, SNCF Réseau déclare la ligne ou section de ligne saturée.

Conformément à l'article 22 du décret n° 2003-194, les mêmes critères de priorité pour l'attribution des sillons que ceux visés au paragraphe (i) ci-dessus s'appliquent après que l'analyse des capacités ait été réalisée par SNCF Réseau.

Jusqu'à ce que l'analyse des capacités soit réalisée par SNCF Réseau, la méthode de répartition de capacité décrite au point 4.4.1.3 s'applique pour l'attribution des sillons.

Dans la mesure où cette déclaration de saturation n'aura pas été anticipée par une déclaration de saturation prévisible, les demandeurs à qui serait alloué un sillon empruntant la ligne ou section de ligne déclarée saturée ne se verront pas appliquer de tarification de la saturation au cours de l'horaire de service A. Sur la base de ce constat de saturation, cette même ligne ou section de ligne est susceptible de faire l'objet d'une déclaration de saturation prévisible à l'issue de la pré-construction de l'horaire de service suivant, et ainsi se voir appliquée une tarification additionnelle de saturation au cours donc de l'horaire de service suivant.

4.5. DETERMINATION DES CAPACITES POUR L'ENTRETIEN ET LES TRAVAUX D'INVESTISSEMENT SUR LE RFN

4.5.1. PRINCIPES GENERAUX

Les capacités allouées pour des besoins de travaux font l'objet de « fenêtres travaux » définies sur des sections à fenêtres. Elles sont de plusieurs types :

- « fenêtres génériques », « correctives » et « surveillance » correspondant à une capacité pour les travaux les plus courants dans des périodes de moindre besoin commercial ;
- « fenêtres déformées » appliquées un nombre limité de semaines et susceptibles d'avoir un impact sillon significatif.

En ce qui concerne les zones de gare et les nœuds ferroviaires, celles-ci ne font pas l'objet de fenêtres, compte tenu de la multiplicité des itinéraires pouvant être empruntés pour y circuler. Ces zones font l'objet de « capacités travaux » sur sections ou voies sans fenêtres.

Pour ces travaux, SNCF Réseau se fonde sur la recherche d'un optimum technico-économique au cas par cas qui se traduit par les mesures d'exploitation suivantes :

- une interruption totale de circulation sur une période donnée sur la voie concernée ou sur les deux voies le cas échéant ;
- des limitations temporaires de vitesse (LTV) sur la voie concernée et les voies contiguës.

Les Restrictions Temporaires de Capacité commerciale (RTC) des lignes ferroviaires pour des motifs tels que la réalisation de travaux d'infrastructure, y compris les restrictions temporaires de la vitesse, la charge par essieu, la longueur des trains, la traction ou le gabarit, font l'objet, conformément à la directive 2012/34/UE, d'un classement et de processus décrits ci-après.

4.5.2. CATEGORIES DE RESTRICTIONS TEMPORAIRES DE CAPACITE

L'annexe VII de la directive 2012/34/UE identifie quatre catégories de RTC, selon deux critères :

- La durée de la RTC, définie comme la séquence de jours calendaires pendant lesquels la RTC s'applique chaque jour, sur la même section de ligne, sans interruption ;
- L'incidence de la RTC sur le trafic, mesurée en pourcentage du trafic estimé supprimé, détourné ou remplacé par d'autres modes de transport.

Les quatre catégories de RTC ainsi que les deux critères de classement associés qui doivent être remplis par les RTC sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Catégorie		Jours consécutifs		Incidence sur le trafic
1	RTC avec incidence majeure	Plus de 30 jours consécutifs	et	Plus de 50% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
2	RTC avec incidence importante	Plus de 7 jours consécutifs		Plus de 30% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
3	RTC avec incidence moyenne	7 jours consécutifs ou moins		Plus de 50% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
4	RTC avec incidence mineure	Indéfini		Plus de 10% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour

4.5.3. PROCESSUS DE DETERMINATION DES CAPACITES ALLOUEES AUX TRAVAUX

- **Calendrier**
- **A-8 à A-4** : à cet horizon de temps, en amont du processus décrit ci-après, des échanges d'informations entre SNCF Réseau et ses clients et partenaires ont lieu suivant les règles de bonne conduite opérationnelles précisées dans la Charte du réseau, consultable sur le site internet de SNCF Réseau.
- **Avant novembre A-3** : identification et évaluation des besoins capacitaires pour les chantiers dits « à fort impact capacitaire » (FIC) et les chantiers dont les RTC sont de catégories 1 et 2 sur le RFN ; premier cadrage des fenêtres génériques et déformées.

Si l'incidence de la RTC de ces deux catégories ne se limite pas à un seul réseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés, y compris les gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés par le changement d'itinéraires de trains, coordonnent entre eux les restrictions des capacités. Le gestionnaire de l'infrastructure responsable de la RTC doit partager toutes les informations pertinentes connues à propos de la RTC prévue avec les gestionnaires de l'infrastructure, les candidats et les principaux opérateurs des installations de service pouvant être impactés par la RTC.

Le cas échéant, les gestionnaires d'infrastructure invitent les candidats opérant sur les lignes concernées, les principaux exploitants d'installations de service et les Corridors de fret concernés à participer à cette coordination.

SNCF Réseau communique aux candidats avant novembre A-3 les RTC de catégorie 1 prévues sur le RFN. Sur demande des candidats, SNCF Réseau doit fournir une comparaison des conditions rencontrées, avec au moins deux scénarios de restriction des capacités. SNCF Réseau élabore ces scénarios alternatifs sur la base des informations fournies par les candidats

au moment de leurs demandes et conjointement avec eux. La comparaison doit, pour chaque scénario, comprendre au moins les éléments suivants :

- la durée de la restriction de capacité ;
- le montant indicatif des redevances d'utilisation de l'infrastructure ;
- la capacité disponible sur les itinéraires de détournement ;
- les itinéraires alternatifs disponibles ;
- les temps de trajet indicatifs.

Avant de faire un choix entre les scénarios alternatifs de restriction de capacités, SNCF Réseau consulte les candidats intéressés et prend en compte les incidences des différents scénarios sur ces candidats et sur les utilisateurs de services.

- **Novembre A-3** : pour les chantiers FIC et les chantiers dont les RTC sont de catégories 1 et 2 sur le RFN, SNCF Réseau invite les candidats à des « revues d'axes macro » dans le but d'un partage itératif des premiers cadrages pour une prise en compte dans l'ordonnancement futur. Ces échanges se basent sur un « macro-ordonnancement » et des courbes de pertes de temps reprenant les besoins capacitaires des chantiers identifiés.
- **Décembre A-3** : publication sur le site internet de SNCF Réseau d'une première version des chantiers dont les RTC sont de catégories 1 et 2 sur le RFN, sous forme de macro-ordonnancement, ainsi que le compte rendu des revues d'axes macro. Le cas échéant, une estimation de la capacité commerciale des itinéraires de détournement est également publiée.
- **Janvier A-2 à fin avril A-2** : sur la base d'un premier ordonnancement de l'ensemble des chantiers, définition du cadrage final des fenêtres génériques et déformées au cours d'un processus itératif et concerté avec toutes les parties prenantes.

Si l'incidence de la RTC ne se limite pas à un seul réseau, les gestionnaires de l'infrastructure concernés, y compris les gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés par le changement d'itinéraires de trains, coordonnent entre eux les restrictions des capacités.

Le cas échéant, les gestionnaires d'infrastructure invitent les candidats opérant sur les lignes concernées, les principaux exploitants d'installations de service et les Corridors de fret concernés à participer à cette coordination.

Les « revues d'axe », organisées mi-avril, ont pour vocation de consulter les candidats au sujet des informations suivantes issues des premiers ordonnancements :

- les semaines d'activation des fenêtres génériques ;
 - les typologies et semaines d'activation des fenêtres déformées et des demandes de capacité ;
 - les courbes de pertes de temps.
- **Mai A-2 à juillet A-2** : ordonnancement final des chantiers dans la capacité octroyée par le cadrage des fenêtres génériques et déformées.

En parallèle, SNCF Réseau organise des **réunions dites « RP0 »** avec les demandeurs de capacité (sillons et travaux) dans les cas suivants :

- chantiers nécessitant des déformations de fenêtres ;
- chantiers s'inscrivant dans les fenêtres génériques ou sur des sections hors fenêtre et présentant un besoin de LTV à fort impact ;
- chantiers s'inscrivant sur des sections hors fenêtre et occasionnant une réduction de capacité significative.

Les RP0 sont organisées selon le calendrier suivant :

- De début février à fin avril A-2 : RP0 anticipées des chantiers FIC.
- De mi-avril à fin juin A-2 : RP0 regroupant l'ensemble des chantiers par portion d'axe.
- **Juillet A-2 à décembre A-2** : ajustement du positionnement horaire des fenêtres en lien avec la phase de construction du « graphique 24h ».
- **Mi-décembre A-2** : publication du Programme Général des Fenêtres travaux (PGF) via le SI TCAP, qui décrit l'ensemble des fenêtres et capacités travaux programmées. Le cas échéant, une estimation de la capacité commerciale des itinéraires de détournement est publiée via le site internet de SNCF Réseau.

SNCF Réseau peut décider de ne pas appliquer les délais indiqués ci-dessus si la restriction de capacité est nécessaire pour rétablir l'exploitation du service des trains en toute sécurité, si l'horaire des restrictions est indépendant de sa volonté, si l'application de ces délais peut s'avérer inefficace au regard des coûts occasionnés ou inutilement dommageable au regard de l'état ou de la durée de vie de l'actif, ou si tous les candidats concernés sont d'accord. Dans ces cas, SNCF Réseau consulte immédiatement les candidats et les principaux exploitants d'installations de service concernés.

- **Participation des candidats aux instances de gouvernance travaux**

Tout candidat (y compris les AOT) peut participer aux instances de consultation relatives aux travaux (présentations des portefeuilles de chantiers issus de commande stratégique, concertations sur les fenêtres génériques/jours d'exclusion/itinéraires alternatifs, macros revues d'axe et concertations des chantiers à fort impact capacitaires (FIC), réunions préparatoires, instances de concertation sur les impacts travaux (RPO...), comités techniques régionaux) dans les conditions suivantes, étant rappelé, conformément à la loi, que SNCF Réseau demeure in fine seul décideur de la répartition des capacités et de la planification des travaux:

- seuls les candidats ayant formulé des expressions de besoins de capacités commerciales (ou a minima ayant adressé au préalable à SNCF Réseau une lettre d'intention de commander des capacités pour les HDS concernés par ces instances) ont la possibilité de s'exprimer dans ces instances. Dans le cas où plusieurs représentants (par exemple, AOT et entreprise ferroviaire) s'expriment sur un même besoin, seul un seul d'entre eux (désigné entre eux) est habilité à prendre position in fine, l'autre pouvant néanmoins s'exprimer au cours des échanges ;
- les autres candidats (à savoir ceux qui n'ont pas formulé des expressions de besoins comme indiqué ci-dessus) peuvent assister aux échanges, en qualité d'observateurs.

SNCF Réseau demeure seul décideur de la planification des travaux.

Le tableau ci-après recense, sur la base de l'existant à la date d'édition du présent DRR, ces instances, l'entité pilote au sein de SNCF Réseau et les échéances de tenue des échanges. Ces instances peuvent évoluer dans le temps, au regard des évolutions de processus liés.

S'ils souhaitent participer à ces instances, les candidats sont invités à se rapprocher de leur chargé de compte national ou régional dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique (**point 1.8.1**) pour connaître les modalités de cette participation.

N°	Instance	Pilote	Période
1	Présentation des portefeuilles de chantiers issus de la commande stratégique	DGOP	Avril A - 3
2	Concertations fenêtres génériques / jours d'exclusion / itinéraires alternatifs. L'objet de la concertation est d'échanger sur les demandes d'évolution formulées par DGOP et par les EF.	DAC	Oct A-3
3	Macro revues d'Axe / Concertation des chantiers FIC Présentation aux EF des chantiers FIC avec les résultats des premières études capacitaires et présentation des macro-ordonnancements permettant de disposer de premières visions d'axe en termes d'interception et de LTV.	<u>DAC</u>	Nov. A-3
4	Réunions de concertations Pré-RPO Réunions de préparation des concertation relatives aux chantiers sur LGV et aux RVB/SR.	Infrapoles	Nov A-3 à Janvier A-2
5	Réunions de concertations RPO Réunions de concertations concernant les incidences des travaux sur les circulations	Infrapoles	Février à Juin A-2
11	COTEC Régionaux Suivi régional des instances capacitaires	Directions territoriales	Périodique

4.5.4. GESTION DES ECARTS

SNCF Réseau veille à organiser la réalisation des travaux de maintenance et de développement au sein du Programme Général des Fenêtres ou, à défaut, dans les capacités d'infrastructure disponibles.

Au-delà de mi-décembre A-2, date de la publication du PGF, les fenêtres et capacités travaux peuvent être supprimées ou leur positionnement modifié par décision de SNCF Réseau dans le cadre de la gestion des écarts pour permettre de tracer un ou plusieurs sillons.

SNCF Réseau peut également allouer, après concertation avec les bénéficiaires de sillons sur la ligne concernée, des fenêtres et capacités travaux non prévues lors de la conception de l'horaire de service.

La gestion des écarts est traitée par SNCF Réseau dans un processus d'instruction prévoyant la consultation systématique des demandeurs de capacité, travaux et sillons et, le cas échéant, la coordination avec les gestionnaires d'infrastructure voisins concernés. Le dialogue industriel vient en appui de ce processus, afin d'accompagner l'identification des impacts et le recueil des préconisations de traitement de ces impacts. Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, lorsque SNCF Réseau envisage de supprimer ou de modifier un sillon attribué pour permettre l'exécution de travaux autres que ceux programmés dans le PGF, il sollicite l'avis de l'entreprise ferroviaire intéressée dès que possible ou, au plus tard, un mois avant le jour de circulation prévu.

Certains sillons-jours peuvent alors être soit modifiés, soit supprimés, conformément au processus de consultation et de concertation décrit dans le « Guide du dialogue industriel ». Dans ce cas, SNCF Réseau indique la nature et la durée de la modification ou de la suppression, ainsi que les sillons proposés éventuellement en remplacement, avec un préavis minimum de quinze jours, l'attributaire de sillons n'ayant pas besoin d'effectuer de demandes de sillon en adaptation (DSA).

4.5.5. CRITERES DE DETOURNEMENT DE TRAFICS

En ce qui concerne les chantiers dont les RTC sont de catégorie 1 sur le réseau structurant, SNCF Réseau déterminera les types de trafics pouvant faire l'objet d'un changement d'itinéraire s'appuyant sur les critères suivants :

- le prorata des types de trafic constatés lors de l'HDS précédent ;
- les prévisions d'évolution de trafics connues ;
- les contraintes commerciales et opérationnelles des trafics ;
- l'objectif de réduction des coûts de SNCF Réseau.

L'application de ces critères est concertée avec les candidats lors des réunions de consultation relatives aux travaux (revue d'axe macro, revue d'axe et processus RP0). A l'occasion de ces réunions, pour les chantiers dont les RTC de sont de catégorie 1, la répartition provisoire des capacités restantes pour les différents types de service ferroviaires est communiquée aux candidats.

4.5.6. CONFIRMATION DE L'UTILISATION DE LA CAPACITE TRAVAUX

SNCF Réseau accompagne le processus de gestion des écarts d'actions visant à communiquer aux demandeurs tout ajustement des capacités allouées aux travaux.

- L'ensemble des chantiers FIC, ainsi que certains chantiers sensibles, font l'objet de réunions dites « RP1 » organisées par SNCF Réseau à M-8 avec les demandeurs de capacité (sillons et travaux) afin de finaliser les ajustements nécessaires, et procéder à l'instruction des demandes d'écart correspondantes (telles que décrites au [point 4.5.4](#)) avant M-6. La capacité travaux non utilisée est ainsi restituée, et le PGF est mis à jour dans l'outil TCap.
- Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, SNCF Réseau confirme les capacités réservées pour les travaux au plus tard six semaines avant leur date d'intervention; l'information relative aux éventuelles capacités restituées est portée à la connaissance des demandeurs au plus tard un mois avant la date d'intervention, par l'envoi des ordres du jour et relevés de décisions des comités de concertation (CODEC).
- Afin de contrôler et d'inciter à l'optimisation de l'utilisation des capacités réservées pour les travaux, SNCF Réseau établit des indicateurs sur l'utilisation effective de ces capacités aux différents horizons de temps, avec déclinaison géographique. Ces indicateurs font l'objet d'une publication annuelle à l'attention des demandeurs et parties prenantes. Par ailleurs, le gestionnaire d'infrastructure est soumis au dispositif incitatif défini par l'ART dans sa décision n°2018-094 qui encourage SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non commerciales sur le réseau ferré national (cf. [point 6.3](#)).

4.5.7. DISPOSITIONS PARTICULIERES CONCERNANT LES SILLONS OBJET D'ACCORD-CADRE

Au cas où les capacités travaux viendraient à impacter des sillons objet d'un accord-cadre, une concertation est engagée par SNCF Réseau avec le titulaire de cet accord-cadre. SNCF Réseau communique au plus tard mi-mars A-1 aux titulaires d'accord-cadre les incidences attendues sur leurs sillons.

4.6. NON-UTILISATION DES SILLONS ATTRIBUES

La non utilisation d'un sillon attribué est dommageable à la fois :

- pour l'ensemble du système ferroviaire, car il s'agit d'une perte globale d'efficacité ;
- pour SNCF Réseau, car la non utilisation constitue une perte de recette ;
- pour les autres utilisateurs du réseau, car ils ont perdu une possibilité d'utilisation du réseau.

SNCF Réseau, tout en tenant compte des circonstances qui ont conduit à la sous-utilisation, notamment pour des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des demandeurs, peut décider la suppression du sillon attribué pour la période qui reste à courir jusqu'à la fin de l'horaire de service, lorsque le coefficient d'utilisation d'un sillon attribué (nombre de jours effectifs de circulation sur l'ensemble du parcours réservé/nombre de jours de réservation) est inférieur à 0,75 pour un mois calendaire.

Toute application de ces dispositions est précédée d'un préavis de quinze jours calendaires et d'une concertation avec le demandeur concerné.

Toutefois, lorsque SNCF Réseau a connaissance que le demandeur à qui le sillon a été attribué ne l'utilisera pas, il lui demandera de rendre le sillon concerné, sans attendre la période de sous-utilisation d'un mois calendaire.

4.7. CIRCULATIONS AVEC CONTRAINTES

SNCF Réseau doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon en raison de restrictions imposées telles que l'interdiction de croisement, de stationnement ou la limitation de vitesse. Les demandeurs doivent fournir ces informations lors de leurs demandes.

Les dispositions visées ci-dessous ne font pas obstacle à l'application des obligations imposées lors de la circulation effective sur le réseau ferré national des trains acheminant les dits transports qui sont décrites en [annexe 5](#).

4.7.1. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

L'accès des transports exceptionnels au réseau ferré national est soumis à l'inscription de l'autorisation correspondante au certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire.

Ces trains de transports exceptionnels ne pourront circuler qu'après étude préalable par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) ([point 5.5.1.2](#)) pour vérifier la faisabilité de ce transport, et après délivrance par le BTE au demandeur de capacité d'un avis de transport exceptionnel (ATE).

Les demandeurs doivent informer SNCF Réseau de la présence d'un transport exceptionnel, défini au [point 2.5](#), lors de la demande de capacité, en indiquant dans leur demande le numéro de l'avis de transport exceptionnel (ATE) précédemment obtenu.

SNCF Réseau trace et attribue le cas échéant un sillon prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport exceptionnel sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte.

SNCF Réseau détermine ainsi les dispositions particulières dérogatoires, y compris tarifaires, qui conditionnent l'accès d'une circulation et les communique au demandeur.

4.7.2. MARCHANDISES DANGEREUSES

L'accès des trains de marchandises dangereuses au réseau ferré national est soumis à l'inscription de l'autorisation correspondante au certificat de sécurité de l'entreprise.

Les demandeurs doivent indiquer la présence de marchandises dangereuses en cochant la case correspondante dans les systèmes d'information GESICO ou DSDM. Les demandeurs doivent également porter la mention « Marche de sécurité » dans la demande de capacité effectuée dans le SI GESICO, dans les cas appropriés tels qu'indiqués dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale » pour certains transports de marchandises dangereuses.

SNCF Réseau trace et attribue le cas échéant un sillon prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte.

4.7.3. CIRCULATIONS SUSCEPTIBLES DE NE PAS ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE

Certains matériels présentent des conditions de shuntage insuffisantes pour assurer un fonctionnement normal des circuits de voie assurant la sécurité. Ils créent de fait des sujétions significatives dans la gestion de la circulation et son débit.

Les demandeurs doivent informer SNCF Réseau de la présence de matériels susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie en indiquant la catégorie de la circulation (catégorie A, B ou C) dans la demande de capacité conformément aux dispositions du « Manuel du demandeur de capacité commerciale ».

4.8. MESURES PARTICULIERES APPLIQUEES EN CAS DE PERTURBATIONS

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée notamment par une défaillance ou un accident qui rend l'infrastructure momentanément inutilisable ou une situation où il existe un risque supposé pour la sécurité (colis piégé, personne dans les voies...) ou les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes..) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle, les sillons attribués peuvent être supprimés ou modifiés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations.

L'**annexe 5** précise les dispositions applicables pour la gestion des situations perturbées. En particulier dans ces conditions, il est important que les entreprises ferroviaires aient indiqué à SNCF Réseau (correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr) la liste actualisée du/des correspondants opérationnels et pré-opérationnels que SNCF Réseau peut contacter.

4.9. ALLOCATION DE CAPACITE SUR INSTALLATIONS DE SERVICE

Les procédures d'allocation décrites ci-après viennent préciser les dispositions du règlement d'exécution n°2017/2177 de la commission européenne du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. Elles s'appliquent aux candidats tels que définis au **point 2.2.1.**

4.9.1. ALLOCATION DE CAPACITE SUR VOIES DE SERVICE POUR USAGE COURANT

La procédure d'allocation de capacité sur voies de service pour usage courant s'adresse aux Candidats et aux services concernés de SNCF Réseau (Infrarail et en partie aux services en charge de l'entretien de l'infrastructure), ci-après le « Demandeur ».

Les voies de service concernées par cette procédure d'allocation sont les voies relevant de l'usage courant (travail et garage hors espaces industriels), telles que décrites au [point 3.6.4.2](#).

L'occupation des voies peut être temporaire ou permanente. Dans le cas d'une occupation temporaire, une gestion spatio-temporelle des voies entre plusieurs occupants est possible.

Les voies de service des terminaux de marchandises ainsi que les voies des espaces industriels ne sont pas concernées par les procédures décrites ci-dessous ([point 3.6.2](#)). De même, l'usage spécifique de toute voie de service défini au [point 5.5.2.1](#) n'est pas concerné par cette procédure.

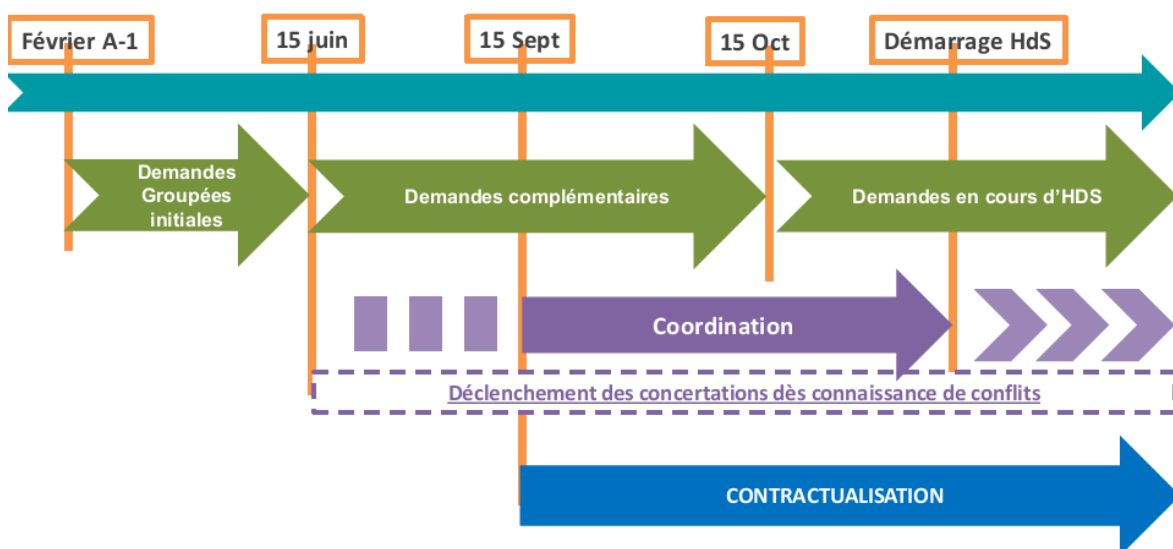
Pour les sites équipés de l'outil GOST qui permet aux entreprises ferroviaires de demander des ajustements en adaptation de l'HDS, voir §) ci-après.

a) Formalisation de la demande

Toute demande d'allocation de voie de service doit impérativement être communiquée par le Demandeur au moyen d'une Fiche d'Expression de Besoins, groupés ou ponctuels. Un modèle est disponible sur la page « documents techniques » du site internet de SNCF Réseau. Toute demande d'allocation de voie de service s'entend pour une durée définie ou, par défaut et au maximum, le temps d'un horaire de service.

b) Calendrier d'instruction des demandes

Le calendrier se décompose en 3 grandes périodes de demandes telles qu'exposées ci-dessous :



c) Processus de traitement des demandes

Le Demandeur envoie son expression de besoin à SNCF Réseau (PSEF) qui, après vérification de sa complétude, délivrera un accusé de réception à l'entreprise ferroviaire sous 7 jours ouvrés (sauf circonstances exceptionnelles), à compter duquel le délai imparti à SNCF Réseau pour fournir une réponse au demandeur commencera à courir

L'instruction se fait par les services compétents de SNCF Réseau, en territoire (Direction Territoriale, EIC notamment).

Le calendrier des réponses aux demandeurs est organisé de la façon suivante :

Délais de réponse aux demandes ne nécessitant pas de coordination		
Demandes groupées initiales	Demandes complémentaires	Demandes en cours d'HDS
Réponse le 15 septembre A-1	Réponse entre le 16 septembre A-1 et le 15 novembre A-1	Réponse aux demandes <i>ad hoc</i> * dans un délai de 5 jours ouvrables et réponse aux autres demandes dans un délai de 30 jours calendaires
Délais de réponse aux demandes nécessitant une coordination		
Demandes groupées initiales	Demandes complémentaires	Demandes en cours d'HDS
Réponse à l'issue de la coordination		

*au sens du règlement d'exécution 2017/2177, une demande couplée à une demande *ad hoc* de sillon pour un sillon individuel

d) Modalités de traitement des demandes

Les demandes groupées initiales ne sont pas traitées dans leur ordre d'arrivée ; elles sont compilées avant d'être traitées globalement par SNCF Réseau. Si une demande initiale est modifiée par son demandeur avant le 15 juin A-1, la modification est intégrée dans le traitement des demandes groupées initiales.

Les demandes complémentaires et les demandes en cours d'HDS sont traitées dans leur ordre d'arrivée. Une demande de modification d'une demande complémentaire ou en cours (présentée postérieurement au 15 juin A-1, cf. frise ci-dessus) sera traitée comme une nouvelle demande (complémentaire ou en cours d'HDS), et la demande d'origine sera annulée en conséquence.

SNCF Réseau se base sur les éléments fournis par les Demandeurs dans leurs expressions de besoin, et notamment les caractéristiques du convoi, pour rechercher les voies répondant au mieux aux demandes exprimées, tout en gardant le souci d'ajuster au mieux la ressource au besoin pour ne pas entretenir d'installations qui ne seraient pas utilisées.

SNCF Réseau intègre également les possibilités de l'infrastructure, à savoir notamment :

- la destination première des voies tel que décrite dans les documents locaux d'exploitation ;
- les autres caractéristiques du site (état des voies, plan des voies, électrification, aptitude aux charges, types d'outils de gestion opérationnelle des circulations, etc.)
- les modalités d'exploitation des sites (consignes locales d'exploitation notamment) ;
- les travaux prévus.

SNCF Réseau intègre également les besoins et les services opérés par les autres entreprises ferroviaires et les autres acteurs du site, qui recouvrent notamment :

- la saisonnalité de l'activité (certaines voies n'étant utilisées par leurs bénéficiaires que durant des périodes prédéfinies de l'année, de sorte qu'il peut être pertinent de retenir un système de gestion souple) ;
- les caractéristiques du matériel circulant (matériel moteur et matériel remorqué : mode de traction, gabarit, charge, etc.) ;
- la nature des transports effectués (marchandises dangereuses, transports exceptionnels etc.) ;
- la nature des opérations effectuées par les entreprises ferroviaires (outre les mouvements de tri ou manœuvres, entretien léger, besoins particuliers tels l'approvisionnement en carburant, etc.) ;
- l'articulation, en termes d'exploitation, de l'ensemble des trois familles de critères, ce point comportant évidemment l'agencement des demandes des entreprises ferroviaires entre elles, ainsi que de leurs programmes de travail, de même que les règles de sécurité inhérentes à l'exploitation du site (par exemple la concomitance d'exploitation).

e) Principes de coordination des demandes

SNCF Réseau concerte avec l'ensemble des Demandeurs en cas de concomitance, avec l'objectif que chacun puisse travailler dans de bonnes conditions et en phase avec son marché.

Toute modification des droits d'accès déjà accordés est soumise à l'accord du candidat concerné.

f) Méthode de répartition des capacités en cas de conflit résiduel

Dans le cas où les demandes ne peuvent être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination, les critères suivants guideront l'arbitrage par SNCF Réseau :

- quand l'information est disponible, utilisation effective des voies en A-1 en comparaison avec la capacité demandée ;
- la destination des voies de service (généralement connue par la dénomination usuelle des sites) demandées en fonction de l'activité prévue sur ces voies. A titre d'exemple, une activité de tri à gravité sera favorisée sur un site de triage à gravité ;
- nombre de jours d'utilisation prévisionnelle, fréquence et saisonnalité ;

- motivation et justification de la demande ;
- origine de la demande : initiative du Demandeur ou adaptation pour une cause GI ;
- ordre chronologique d'arrivée des demandes, pour les demandes complémentaires et en cours d'HDS.

Lorsqu'à l'issue de la procédure de coordination, SNCF Réseau et le demandeur concluent qu'il n'existe pas d'alternative viable et qu'il n'est pas possible de satisfaire la demande, cette dernière est rejetée.

g) Modalités de réponse au Demandeur

Quatre types de réponses sont possibles :

1. **Attribution totale de la capacité** : la capacité demandée par le candidat est disponible et est par conséquent attribuée. Le candidat en est informé par la réponse figurant dans la fiche d'Expression de besoins qui lui est retournée par SNCF Réseau. Dans ce cas, le document local de répartition de la capacité sur voies de service est mis à jour dans un délai de 30 jours calendaires à compter de l'attribution. Si la date de début de l'allocation est antérieure à la mise à jour effective du document local de répartition de la capacité sur voies de service, alors le candidat peut commencer l'exploitation du site alloué avant cette mise à jour.
2. **Attribution partielle de la capacité** : la capacité demandée par le candidat est partiellement disponible. La capacité disponible est par conséquent attribuée. Le process décrit au point a) s'applique. Concernant la capacité restante demandée et non attribuée en premier lieu, deux cas sont possibles :
 - La capacité restante demandée par le candidat est en conflit avec d'autres demandes et dans ce cas le process décrit au point 3 ci-dessous s'applique ;
 - L'attribution de la capacité demandée restante est refusée et le process décrit au point 4 ci-dessous s'applique.
1. **A l'étude** : certaines demandes de capacité peuvent entrer en conflit les unes avec les autres. Dans ce cas, SNCF Réseau, via la Direction Territoriale concernée, organise une (ou plusieurs) réunion de concertation dans un délai de 40 jours calendaires (suivant la date à laquelle SNCF Réseau a communiqué sa réponse) avec toutes les parties concernées par ce conflit.

Il est alors demandé à chacun de transmettre à son chargé de compte, selon un modèle type fourni par SNCF Réseau disponible sur la page « [documents techniques](#) » du site internet de SNCF Réseau, le programme détaillé de leurs activités prévues sur les voies de service demandées au plus tard dans le délai de 15 jours calendaires avant la tenue de la réunion de concertation. Si un demandeur ne fournit pas son programme détaillé ou fournit un programme non correctement renseigné, la capacité demandée ne lui sera pas attribuée.

A l'issue de la dernière réunion de concertation, la réponse finale d'arbitrage sera transmise par SNCF Réseau sous 15 jours calendaires aux parties prenantes. Deux réponses sont alors possibles : l'attribution de la capacité demandée (partielle ou totale), selon la procédure décrite aux points 1 et 2 ci-dessus, ou le refus d'attribution de la capacité décrit au point 24 suivant.

2. **Refus d'attribution** : la capacité sur voies de service ne peut être attribuée. Tout refus d'attribution de capacité sur voies de service donne lieu à une décision motivée de la part de SNCF Réseau.

Pour tous les types de réponses, le document opposable entre le demandeur et SNCF Réseau prouvant l'attribution ou non de la capacité demeure la « Fiche d'Expression de Besoins » retournée au demandeur.

h) Besoin de capacité pour travaux sur voies de service

Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, les travaux (entretien, renouvellement ou réparation) concernant ces voies sont programmés dans les périodes où elles ne sont pas utilisées. Lorsqu'il est impossible de connaître par avance l'utilisation réelle des voies ou que la consistance des travaux prévus nécessite un temps ou un espace plus important que celui disponible, les travaux sont programmés en lien avec la gestion opérationnelle des circulations et les travaux sont réalisés en accord avec les entreprises ferroviaires, auxquelles il est octroyé un préavis suffisant pour leur permettre d'adapter leur production ; les entreprises ferroviaires sont invitées à favoriser la réalisation des travaux, dans le but d'assurer la pérennité de l'infrastructure et in fine des services de transport.

i) Mise en place de comités de site

Dans le cadre de la coordination des demandes, SNCF Réseau peut mettre en place un comité de site dont la vocation est de favoriser la concertation sur les attributions de capacité et l'optimisation générale de l'usage des sites qui le nécessitent.

Il réunit, selon une périodicité qu'il définit au regard des besoins de coordination, les entreprises ferroviaires opérant sur le site et les éventuels nouveaux demandeurs de capacités, SNCF Réseau ainsi que ses services ayant également des besoins de capacités sur voies de service. Il fonctionne par recherche de consensus ; les décisions finales restant prises par SNCF Réseau. En outre, l'arbitrage final sera motivé et transmis aux parties prenantes via le compte-rendu de la réunion de concertation ou par tout autre document écrit.

j) Restitution de capacités de voies de service

Une entreprise ferroviaire a la possibilité de restituer ses capacités de voies de service à tout moment au moyen de la « *fiche de restitution de voies de service* » dont un modèle est disponible sur la page « documents techniques » du site internet de SNCF Réseau.

k) Reporting

Une synthèse annuelle d'affectation des voies de service peut être établie à la demande du Candidat.

Par ailleurs, pour les sites sur lesquels un comité de site est institué, SNCF Réseau organise une réunion de site annuelle avec les Candidats concernés d'une part et ses services en charge de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national et ceux en charge de l'entretien de l'infrastructure d'autre part, abordant les points suivants :

- le REX de l'utilisation de site ;
- l'expression des besoins du Candidat d'une part et des services en charge de l'entretien de l'infrastructure au sein de SNCF Réseau d'autre part ;
- l'état des voies et leur classification ;
- la planification de la maintenance à A+1 dans la mesure du possible ;
- la revue des consignes locales d'exploitation ;
- la revue des allocations de capacité.

l) Sites équipés de GOST

Pour les sites équipés (*) de l'outil informatique GOST module 2, la répartition des capacités en blocs de voies de service entre les EF, telle qu'elle a été décidée à l'issue de la procédure d'allocation par

arbitrage du GI, est intégrée directement à l'outil GOST par SNCF Réseau avant le début de l'horaire de service.

(*) : Les 29 sites équipés sont à date : Arenc, Arles, Avignon Champfleury, Avignon-Fontcouverte, Bayonne, Brétigny, Canet, Cavaillon, Cherbourg, Elbeuf, Fos Coussoul, Gevrey, Gravenchon, Hendaye, Laval, Le Havre Soquence, Mantes-la-Jolie, Martigues, Miramas, Motteville, Orange, Petit Quevilly, Rouen–Martinville, Rouen, Orléans, Saint-Nazaire, Sorgues, Sotteville, Surdon, Tarascon.

Il est envisagé d'équiper d'autres sites courant 2020, les EF concernées en seront informées.

En phase d'adaptation de l'horaire de service, les demandes de restitution ou d'attribution de capacité doivent faire l'objet d'une requête de l'EF *via* l'outil GOST (accès *via* un lien internet communiqué aux EF concernées). SNCF Réseau alloue les capacités sous réserve de la disponibilité sur le site et du respect des procédures sécuritaires en application au moment de la demande.

Afin d'assurer une utilisation optimale de la capacité du site par les clients qui en ont besoin, il est demandé aux EF d'annuler les réservations des voies de service qu'elles projettent de ne pas utiliser, de préférence plus de deux mois avant la date d'utilisation envisagée et au plus tard sept jours avant.

4.9.2. ALLOCATION DE CAPACITE SUR LES TERMINAUX DE MARCHANDISES CONTRAINTS

Les demandes d'accès concurrentes aux chantiers de transport combiné et aux cours de marchandises font l'objet d'une coordination avec les demandeurs de capacité. Cette coordination débouche sur la mise au point d'une Charte Locale d'Exploitation décrivant les espaces-temps alloués à chaque demandeur.

Pour résoudre les conflits subsistants, SNCF Réseau applique les clés ou règles de priorité suivantes :

- 1) Clé « Nature des sillons »
 - Sillons accord-cadre
 - Sillons-catalogue non modifiés
 - Sillons-catalogue commandés modifiés
 - Sillons hors catalogue commandés au lot
 - Sillons commandés en adaptation selon leur ordre d'arrivée
- 2) Clé « nombre de sillons commandés pour l'horaire de service
- 3) Clé « Longueur du train demandé sur le site considéré »
 - Inférieure ou égale à la longueur de la voie de tiroir
 - Supérieure à la longueur de la voie de tiroir par ordre de longueur croissante
- 4) Clé « Prend-laisse » : on entend par « prend-laisse » une opération sur un train qui n'est pas origine ou destination sur le terminal considéré et dont l'exploitation se fait en laissant des wagons en provenance du site origine et en prenant des wagons pour le site destination. L'opération peut ne comporter qu'une seule action (« laisse » ou « prend ») ou les deux (« prend-laisse »)
 - « Laisse »
 - « Prend »
 - « Prend-laisse »

- 5) Clé « Longueur du parcours en ligne »
- 6) Clé « Vitesse de circulation »
- 7) Clé « Sensibilité de la marchandise transportée »

4.9.3. COOPERATION AVEC LES AUTRES EIS

L'EIS est responsable de l'allocation de capacité sur l'installation de service qu'il gère. Dans ce cadre, il sollicite au besoin le GI qui s'engage à coopérer, notamment en cas de demandes concurrentes.