

CHAPITRE 6

TARIFICATION



6.1. PRINCIPES DE TARIFICATION

L'utilisation du réseau ferré national donne lieu, en application du code des transports, à la perception par SNCF Réseau de redevances. Ces redevances, leurs modalités de calcul et de perception ont été déterminées en application du décret modifié n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire et du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national.

Ces redevances :

- Permettent l'accès des entreprises ferroviaires au réseau sur des bases non discriminatoires et transparentes ;
- Tiennent compte des coûts de l'infrastructure, des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique tirée de l'utilisation du réseau ferré national.

Les redevances se calculent à partir d'unités d'œuvre issues des systèmes d'information de SNCF Réseau ou de celles que SNCF Réseau demande et accepte de prendre en compte.

La valorisation de ces unités d'œuvre se fait par l'application des barèmes en vigueur, présentés dans les **annexes 6.2 à 6.5** et détermine le montant de la redevance à facturer.

Les trains dédiés uniquement à la réalisation de mesures, les convois techniques de maintenance (surveillance, déneigement, désherbage...) du réseau ferré national ainsi que les trains à vide effectuant la reconnaissance des LGV sont exonérés de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

Les trains d'approvisionnement de chantiers et d'acheminement de matériel sont redevables des redevances prévues dans **l'annexe 6.2** en dehors des zones de chantiers, c'est-à-dire des sections de voie du réseau ferré national (RFN) pour lesquelles il n'est pas offert de capacités commerciales pour cause de travaux.

Pour plus d'information sur les principes de tarification, se référer à **l'annexe 6.1.1** pour les prestations minimales, **l'annexe 6.1.2** pour les installations de service, **l'annexe 6.1.3** pour les redevances liées à l'usage de la traction électrique.

6.2. LES DIFFERENTES REDEVANCES

Les barèmes définis dans ce chapitre et présentés dans les annexes 6 correspondantes s'appliquent :

- Pour les prestations minimales des activités fret et voyageurs non conventionnées conformément à l'avis favorable de l'ART n° 2020-016 du 6 février 2020 et avis n°2020-049 du 30 juillet 2020. Les barèmes des HDS 2022 et 2023 étant établis selon les niveaux d'indexations décrits dans **l'annexe 6.1.1**.
- Pour les activités conventionnées, pour l'HDS 2021 selon l'avis de l'ART n°2020-049 du 30 juillet 2020.
- Pour les installations de service conformément à l'avis favorable de l'ART n°2020-21 du 12 mars 2020, prenant en compte la réserve formulée par l'ART concernant le plafonnement de la facturation de la composante A de la redevance pour usage courant des voies de service.

A la suite de l'avis ARAFER n°2019-005 du 7 février 2019 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure :

SNCF Réseau a fixé le niveau d'indexation conformément à l'avis n°2019-005 du 7 février 2019 de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (« ARAFER ») relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020, soit à + 1,8 % d'évolution globale des redevances d'infrastructures payées par les services conventionnés TER (RM + RCE + RC, hors redevance d'accès, payée par l'Etat) ainsi que pour les redevances payées par les services conventionnés en Ile-de-France (RM+ RCE + RC +RA).

Toutefois, SNCF Réseau a demandé au Conseil d'Etat l'annulation de l'avis de l'ARAFER en tant qu'il limite cette réévaluation à 1,8 %. SNCF Réseau estime que la réévaluation devrait être de 2,4 %, comme il l'avait demandé dans son projet de tarification dont a été saisie l'ARAFER le 7 décembre 2018, date de publication du DRR 2020.

Le Conseil d'Etat n'a pas encore statué sur la requête de SNCF Réseau. Lorsqu'il aura rendu sa décision, SNCF Réseau tirera les conséquences de cette décision et fixera le niveau de réévaluation conformément à cette décision. Si le niveau ainsi fixé est supérieur à 1,8 % pour l'HDS 2020, SNCF Réseau émettra des factures rectificatives pour tenir compte, à titre rétroactif, de cette réévaluation dans les barèmes de la tarification relative à l'HDS 2021.

6.2.1. REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS MINIMALES

Les prestations minimales fournies par SNCF Réseau aux candidats sont décrites au **point 5.2**.

SNCF Réseau perçoit des redevances d'infrastructure pour les prestations minimales d'un montant au moins égal au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Il existe trois redevances fondées sur le coût directement imputable (CDI) des circulations :

- la **redevance de circulation (RC)**, décrite au **point 6.2.1.1**, qui recouvre la somme des coûts marginaux d'entretien, d'exploitation et de renouvellement des voies (hors installations électriques), est applicable à tous les convois pour leur circulation sur les voies principales du RFN ;

- la **redevance de circulation électrique (RCE)**, décrite au **point 6.2.1.2**, qui recouvre la somme des coûts marginaux d'entretien et de renouvellement des installations électriques, est applicable aux convois à traction électrique pour leur circulation sur ces voies ;
- la **couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE – composante A)**, décrite au **point 6.2.1.3**, est applicable aux convois à traction électrique pour leur circulation sur ces voies.

SNCF Réseau peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par lui et si le marché s'y prête, percevoir des majorations des redevances d'infrastructure pour des segments particuliers de marché. Il existe deux types de majorations :

- la **redevance de marché (RM)**, décrite au **point 6.2.1.4**, pour laquelle SNCF Réseau a défini une liste de segments de marché et un niveau de majoration associé, est applicable aux réservations de capacités sur les voies principales du RFN ;
- la **redevance d'accès (RA)**, décrite au **point 6.2.1.5**, est applicable aux activités conventionnées en tant que forfait pour leur accès au réseau.

SNCF Réseau peut fixer ou maintenir des redevances adaptées [...] lorsqu'à la demande d'un tiers public ou privé des aménagements particuliers sont réalisés pour améliorer les performances offertes par le réseau ferré national, ou pour répondre aux besoins du demandeur. Ces redevances sont :

- les **redevances particulières (RP)** tenant compte de l'investissement réalisé par SNCF Réseau, décrites au **point 6.2.1.6**.

SNCF Réseau peut également percevoir au titre de la rareté des capacités, une redevance [...] durant les périodes de saturation constatées ou prévisibles sur les sections de l'infrastructure déclarées saturées. Cette redevance correspond à :

- la **redevance de saturation (RS)**, décrite au **point 6.2.1.7**, qui, applicable à toutes les activités, incite à adapter les demandes de sillons en cas de saturation prévisible puis constatée.

Les règles de facturation de ces différentes redevances sont décrites au **point 6.7.1**.

Pour plus de détails sur les principes de tarification des prestations minimales, se référer à l'**annexe 6.1.1** du DRR.

Le barème des redevances pour l'HDS 2021 est présenté dans l'**annexe 6.2**.

Sur la période 2021-2023, l'évolution des redevances payées au titre des prestations minimales est préalablement définie. Les règles de calculs et les indices retenus sont précisés dans l'**annexe 6.1.1**.

6.2.1.1. Redevance de circulation (RC)

La redevance de circulation (RC) est acquittée par les entreprises ferroviaires pour la circulation des trains sur les voies principales du RFN. La formule est distincte pour les activités voyageurs et l'activité fret.

Pour les trains de voyageurs, le barème de la RC est présenté en **annexes 6.2.1** et **6.2.2**.

Son calcul est fondé sur la formule suivante :

$$RC = (\text{Prix unitaire à la tonne-kilomètre} \times \text{tonnage circulé} \times \text{distance de circulation sur les voies principales du RFN}) + (\text{Prix unitaire au train-kilomètre} \times \text{distance de circulation sur les voies principales du RFN})$$

Avec :

- Prix unitaire à la tonne-kilomètre : prix kilométrique par millier de Tonnes Brutes Complètes (en € HT par kTBC-km) ;
- Tonnage circulé : poids du train circulant sur le réseau exprimé en Tonnes Brutes Complètes déclaré par l'entreprise ferroviaire divisé par 1000 ;
- Prix unitaire au train-kilomètre : prix kilométrique par train (en € HT par train-km).

Le barème de la RC varie en fonction des catégories de trafic suivantes : trains de voyageurs circulant sur ligne classique et trains de voyageurs circulant sur ligne à grande vitesse. Le transport d'automobiles (auto-trains) fait l'objet d'un barème distinct.

Nota : Les trains circulant à vide (hors trains de reconnaissance sur LGV) et les trains haut-le-pied se voient appliquer le même barème que celui de la catégorie de trafic à laquelle ils se rattachent.

Pour les trains de fret, le barème de la RC nette, correspondant au prix payé par les entreprises de fret déduction faite de la compensation de l'Etat, est présenté en **annexe 6.2.3**.

Son calcul est fondé sur la formule suivante :

$RC = \text{Prix kilométrique de circulation (PKC)} \times \text{distance de circulation}$
--

Le PKC (en train-km) pour le fret varie en fonction de la classe de tonnage correspondant au tonnage circulé (poids du train circulant sur le réseau exprimé en Tonnes Brutes Complètes déclaré par l'entreprise ferroviaire).

Pour les trains de voyageurs circulant sur ligne classique et les trains de fret, le barème de la RC varie également en fonction de la catégorie UIC de la ligne circulée, celles-ci étant regroupées en deux catégories : les lignes UIC 2 à 6 et les lignes UIC 7 à 9. La tarification de la RC s'appuie ainsi sur la liste des sections de ligne du réseau ferré national publiée en **annexe 6.7** qui précise la catégorie UIC, l'origine et la fin de chaque section de ligne.

6.2.1.2. *Redevance de circulation électrique (RCE)*

L'usage des installations de traction électrique se traduit par la facturation, pour chaque circulation électrique qui emprunte le réseau, d'une redevance égale au produit de la distance (précisée à l'hectomètre) parcourue sur le RFN sur les voies principales et du prix unitaire (en euros HT par kilomètre électrique et par convoi) indiqué en **annexe 6.2**.

6.2.1.3. *Couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE – composante A)*

La composante A de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction dite « RCTE » couvre les charges de fourniture de l'énergie électrique au titre de la compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains. Le prix unitaire en train-kilomètre électrique est différencié par type de circulation. La méthode d'élaboration du barème est détaillée dans l'**annexe 6.1.3**.

Les composantes A et B sont distinguées au sein de la même redevance RCTE, la composante B étant décrite au **point 6.2.5**.

Pour l'année civile 2021 (du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2021), les tarifs de la composante A de la RCTE seront fixés dans une prochaine version du DRR 2021 et les modalités de facturation sont définies au **point 6.7.1**. Toutefois, les tarifs de la RCTE-composante A pourront être revus, et les montants payés par les entreprises ferroviaires régularisés, conformément aux principes décrits dans l'**annexe 6.1.3**.

Nota : Sur la période du 13 décembre 2020 au 31 décembre 2020 (inclus), les dispositifs de l'horaire de service 2020 restent en vigueur.

6.2.1.4. *Redevance de marché (RM)*

Conformément à la décision de la CJUE (cour de justice de l'Union européenne), les « quais à voyageurs » constituent un élément de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation relève de l'ensemble des prestations minimales. A ce titre, depuis l'HDS 2020, les barèmes de redevances de marché intègrent la part des charges relevant de ces quais (cf. annexe 6.2).

La redevance de marché est due par tout client attributaire de la capacité, selon le segment de marché auquel son sillon est rattaché.

Le calcul de la RM s'appuie sur la liste des sections élémentaires (SEL) du réseau ferré national fixée en **annexe 6.6**. Cette liste précise la catégorie, la longueur, l'origine et la fin de chaque section élémentaire, ainsi que les « points de mesure » fixés par SNCF Réseau pour ses besoins de facturation³.

Le calcul de la redevance de marché est fondé sur la formule suivante :

$$RM = PKM \times \text{longueur des SEL}$$

Avec *PKM* : prix kilométrique de marché en euros HT par sillon-kilomètre. Le barème des PKM pour les segments de marché voyageurs est présenté en **annexe 6.2.1/6.2.2**.

Toute section élémentaire partiellement réservée est facturée pour la totalité de sa longueur, dès lors que le sillon réservé passe par le point ou les points de mesure de la section élémentaire.

Le PKM est différencié par segments de marchés, regroupés en trois grandes catégories de trafics : 1) voyageurs non conventionné, 2) voyageurs conventionné, 3) fret (pour cette activité uniquement, aucune redevance de marché n'est appliquée).

Pour les sillons TAGV, le PKM est différencié entre les **lignes classiques (LC)** et les **lignes à grande vitesse (LGV)**.

³ SNCF Réseau peut fournir sur demande la liste des coordonnées techniques de ces points de mesure. Il est précisé que la liste des coordonnées techniques des points de mesure pourra être modifiée par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, sans que cela ne requiert l'avis préalable des candidats, pour tenir compte des modifications du réseau, de sa description technique dans les outils de traçage des sillons ou pour corriger des points de mesure (longueurs) n'assurant pas la facturation correcte de la section élémentaire considérée.

1) **Pour les sillons « voyageurs non-conventionné »**, le PKM est différencié par segment de marché selon la segmentation suivante :



i. **Pour la facturation, les sillons commerciaux « TAGV »** sont rattachés à un segment de marché (domestique A, B, C, D, E ou segment international) en fonction de leur **origine / destination, de leur type de convoi trafic (TCT), du numéro de circulation**⁴.

Ainsi, un sillon commercial TAGV est considéré comme **Radial** :

- lorsque son origine ou sa destination est l'une des gares suivantes : Paris-Austerlitz, Paris-Bercy, Paris-Est, Paris-Gare-de-Lyon, Paris-Montparnasse, Paris-Nord et Paris-Vaugirard ;
- ou lorsque son origine et sa destination n'est pas l'une des gares parisiennes ci-dessus mais fait partie d'un train radial bi-tranche.

Un sillon commercial TAGV est considéré comme **Intersecteur** lorsque son origine et sa destination ne sont pas l'une des gares parisiennes listées ci-dessus.

Les Intersecteurs sont de deux types :

- les Intersecteurs internationaux de type 2 qui empruntent une infrastructure récente de type tunnel vers la Grande-Bretagne et l'Espagne ;
- les Intersecteurs internationaux de type 1 sont, par exclusion, tous les autres Intersecteurs internationaux.

Si un train effectue un trajet passant par plusieurs segments de marché (par exemple : Paris-Lyon Part Dieu-Marseille ou Paris-Arras-Lille), la tarification RM LGV appliquée est la moyenne pondérée aux sillon-km LGV des sillons unitaires des marchés desservis. Des exemples de calcul sont indiqués en **annexe 6.1.1**.

La segmentation des trains internationaux TAGV est fonction des axes géographiques internationaux.

Toutefois une tarification spécifique des sillons internationaux est appliquée si le train international effectue un arrêt (trains commerciaux) sur le RFN. En ce cas, le tarif appliqué sera le barème applicable « train international avec arrêt domestique » afférent au sillon-jour : la tarification de la

⁴ SNCF Réseau tient à disposition des entreprises ferroviaires la correspondance des circulations et des segments de marché.

RM LGV est la moyenne pondérée aux sillons-km LGV des sillons unitaires des marchés desservis (cf **annexe 6.1.1** pour la méthodologie de construction de ces barèmes)

Les trains circulant à vide (hors trains de reconnaissance sur LGV) et les trains haut-le-pied se voient appliquer le même barème que celui du segment de marché auquel ils se rattachent.

Le document technique sur l'affectation des numéros de sillons aux axes de marché précise les modalités d'affectation des sillons TAGV pour les sillons commerciaux et non commerciaux.

ii. Modulations du prix kilométrique de la redevance de marché LGV : 2 modulations sont appliquées

1. *Modulation horaire de la redevance de marché LGV* : Le PKM de la redevance de marché LGV est fonction du type de jour et de l'heure de départ théorique du sillon, suivant 4 groupes : jour de semaine heures creuses, jour de semaine heures normales, jour de semaine heures pleines, jour de weekend heures normales. Cette modulation s'applique aux segments domestiques A, B, C et D.

Les sillons dont le départ est en heures pleines (HP) ont un prix unitaire majoré (+15%), tandis que les sillons dont le départ est en heures creuses (HC) bénéficient d'un prix unitaire minoré (-20%).

Les jours de semaine vont du lundi au vendredi, tandis que samedi et dimanche constituent les jours de weekend. Les heures creuses, heures pleines et heures normales de semaine sont définies ainsi par segment de marché

Définition du type de modulation par tranche horaire de la semaine					
Type de modulation horaire		Segment A	Segment B	Segment C	Segment D
		Semaine	Semaine	Semaine	Semaine
Tranches horaires Activités TAGV domestiques	[00:00:00 - 01:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[01:00:00 - 02:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[02:00:00 - 03:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[03:00:00 - 04:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[04:00:00 - 05:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[05:00:00 - 06:00:00 [	HC	HP	HC	HP
	[06:00:00 - 07:00:00 [	HP	HP	HP	HP
	[07:00:00 - 08:00:00 [	HP	HP	HP	HP
	[08:00:00 - 09:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[09:00:00 - 10:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[10:00:00 - 11:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[11:00:00 - 12:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[12:00:00 - 13:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[13:00:00 - 14:00:00 [	HC	HC	HC	HC
	[14:00:00 - 15:00:00 [	HN	HN	HN	HN
	[15:00:00 - 16:00:00 [	HN	HN	HN	HP
	[16:00:00 - 17:00:00 [	HP	HP	HP	HP
	[17:00:00 - 18:00:00 [	HP	HP	HP	HP
	[18:00:00 - 19:00:00 [	HP	HP	HP	HP
	[19:00:00 - 20:00:00 [	HN	HP	HP	HN
[20:00:00 - 21:00:00 [	HC	HC	HC	HC	
[21:00:00 - 22:00:00 [	HC	HC	HC	HC	
[22:00:00 - 23:00:00 [	HC	HC	HC	HC	
[23:00:00 - 00:00:00 [	HC	HC	HC	HC	

2. Modulation de la redevance de marche LGV selon la capacité d'emport :

Le PKM dépend également, pour tous les segments de marché TAGV, de la composition du matériel roulant selon unité simple (US) ou unité multiple (UM) ; cette modulation US ou UM est déduite du tonnage déclaré (dans le délai de déclaration du mois M jusque fin de mois M+ 7 jours) : ainsi un train est considéré en UM pour un tonnage déclaré \geq à 550 tonnes et en Unité Simple (US) pour un tonnage déclaré inférieur à 550 tonnes. Si le tonnage n'a pas été déclaré ou la déclaration rejetée, la modulation UM s'applique.

iii. **Conformément à la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire**, le PKM est nul pour les TAGV domestiques empruntant les SEL sur lignes classiques éligibles à l'« Aménagement du territoire » spécifiées dans l'**annexe 6.6**.

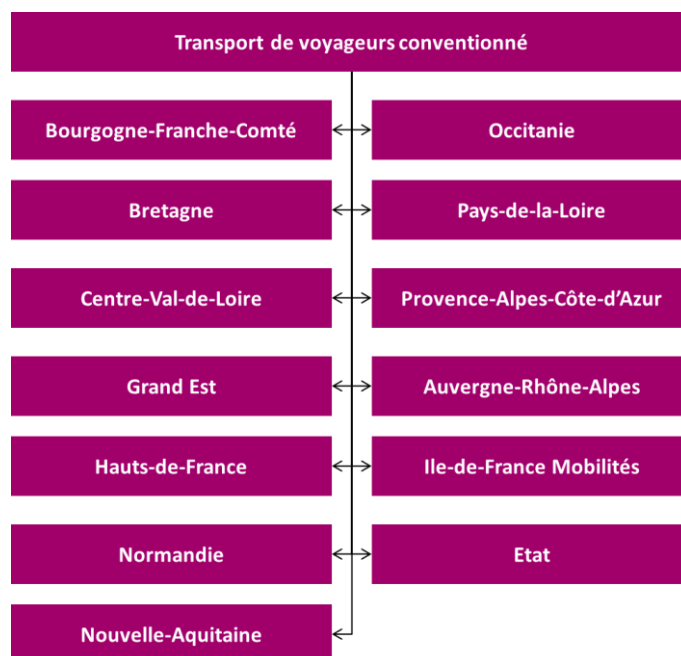
iv. **Les sillons « autres trains non-conventionnés »** sont rattachés à un segment de marché en fonction de la nature de leur trafic : trains de jour non aptes à la grande vitesse, trains de nuit non aptes à la grande vitesse, transport d'automobiles (Auto-trains), trains historiques et touristiques, trains d'essais et AEF.

Le document technique sur l'affectation des numéros de sillons aux axes de marché précise les modalités d'affectation des sillons des autres trains non conventionnés.

2) Pour les sillons « voyageurs conventionnés »

2.1. - le PKM est défini :

- par segment de marché selon le découpage suivant :



Les sillons sont rattachés à un segment de marché en fonction de l'autorité organisatrice de transports (AOT) pour le compte de laquelle ils sont commandés.

Le PKM respecte les dispositions spécifiques aux Plans Rails, qui s'appliquent conformément au **point 6.3.4**.

6.2.1.5. *Redevance d'accès (RA)*

La redevance d'accès (RA) est fixée par segment de marché, pour les services de transport de voyageurs conventionnés effectués dans le cadre d'un contrat conclu par une autorité organisatrice de transports (AOT). Le barème de la RA est indiqué en **annexe 6.2**.

6.2.1.6. *Redevances particulières (RP)*

Les redevances additionnelles pour l'usage des infrastructures mentionnées ci-dessous sont définies spécifiquement afin de tenir compte de l'investissement réalisé par SNCF Réseau sur ces infrastructures ou du déficit (entretien, exploitation) de SNCF Réseau lié à ces projets.

- Redevance pour l'usage par les trains fret de la section 38080 "Montérolier-Buchy–Motteville" ;
- Redevance pour l'usage par les trains fret de la ligne "Saint-Pierre-d'Albigny–Modane Frontière" ;
- Redevance pour l'usage par les trains de l'autoroute ferroviaire alpine de la ligne "Saint-Pierre-d'Albigny–Modane Frontière" ;
- Redevance pour l'usage par les trains électriques des sections 53003 A "Pasily–Le Creusot" et 53003 B "Le Creusot–Mâcon" ;
- Redevance pour l'usage par les trains aptes à la grande vitesse du raccordement court de Mulhouse ;
- Redevance particulière liée au projet Cornavin-Eaux Vives-Annemasse ;
- Redevance particulière liée au projet Modernisation Serqueux-Gisors.
- Redevance particulière liée au projet LGV+ Paris-Lyon.

Le barème de ces redevances particulières est présenté en **annexe 6.2**.

6.2.1.7. *Redevance de saturation (RS)*

En cas de saturation prévisible puis de saturation constatée par SNCF Réseau en septembre de A-1, les sillons basés sur les horaires théoriques empruntant ces sections de ligne aux heures théoriques de saturation constatée seront facturés du montant de la redevance de saturation, en sus des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

En cas d'attribution du sillon sur une section de ligne déclarée prévisible puis en saturation constatée, l'ensemble des redevances lié au sillon (hors redevances liées à la circulation) est exigible immédiatement. En cas d'annulation ou de modification substantielle par le client postérieure à l'attribution, le montant de ces redevances reste dû à 100%.

Toutefois conformément à l'avis de l'ART n°2020-049 du 30 juillet 2020, il n'y aura pas de redevance de saturation applicable pendant l'horaire de service 2021.

6.2.2. REDEVANCES POUR LES SERVICES DE BASE FOURNIS SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE

L'usage des installations de service donne lieu à facturation par SNCF Réseau des redevances dont les conditions de calcul sont précisées ci-après. Le barème des redevances pour l'usage des installations de service est déterminé par SNCF Réseau et indiqué dans **l'annexe 6.3.1**.

Pour plus d'information sur les principes de tarification des installations de service, se référer à **l'annexe 6.1.2** du DRR.

Pour toute information concernant la tarification des services de base relatifs aux **gares de voyageurs**, il convient de se référer au Document de Référence des Gares (**annexe 9.1**).

6.2.2.1. Redevance pour l'usage des voies de service

L'usage courant des voies de service par des trains, convois ou wagons (manœuvre, formation de trains, ...), donne lieu à l'application d'une redevance binôme, avec :

- une composante A due pour chaque train accédant,
- une composante B due pour chaque jour d'usage en fonction de la longueur utile des voies.

Pour un mois donné, le montant de la composante A est calculé en fonction d'un montant forfaitaire, distinct entre activités Fret et Voyageurs et du nombre de trains accédant.

Précisément, ce montant obéit à la règle ci-dessous :

$$\text{Composante A} = \text{Montant forfaitaire} * \text{nombre de trains ayant accédé au site dans le mois}$$

De même, le montant de la composante B est calculé en fonction de la longueur utile de la voie, du nombre de jours d'utilisation dans le mois et du prix unitaire (annexe 6.3.1), distinct entre activités Fret et Voyageurs. Précisément, pour une voie donnée, ce montant obéit à la règle ci-dessous :

$$\text{Composante B} = \text{Longueur utile de la voie en km} \times \text{nombre de jours d'utilisation dans le mois} \times \text{prix unitaire}$$

Au total, le client paiera pour un mois donné et pour un site donné :

$$\text{Redevance} = \text{composante A} + \text{composante B}$$

A titre transitoire, pour l'HDS 2021, le nombre de trains accédant à un site donné facturé annuellement au titre de la composante A ne peut excéder le nombre de jours facturés annuellement sur ce même site dans le cadre de la composante B. Des exemples sont indiqués dans l'annexe 6.1.2. Dans cette hypothèse, le client pourra bénéficier d'une facture de régularisation à la baisse à l'issue de l'HDS.

Pour l'utilisation des voies de service pour usage spécifique (**point 5.5.2.1**), il convient de prendre contact avec la PSEF pour connaître les modalités de tarification et de facturation.

6.2.2.2. Redevance pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité

Cette redevance couvre à la fois l'usage des infrastructures spécifiques et les prestations correspondantes liées à la fonctionnalité de tri à la gravité.

La prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité fait l'objet d'une déclaration par l'entreprise ferroviaire.

L'EF s'engage à déclarer à SNCF Réseau, pour chaque mois M, cette prestation, les trains accédant à cette fonctionnalité, par courriel à l'adresse dmc_valorisation_ventes@reseau.sncf.fr au plus tard le 20 du mois M+1.

Le tarif, indiqué dans l'**annexe 6.3.1**, est appliqué par train accédant aux sites de tri à gravité.

6.2.2.3. Redevance pour l'usage des installations ferroviaires des chantiers de transport combiné

L'usage des installations ferroviaires des chantiers de transport combiné se traduit par la facturation d'une redevance par train accédant au terminal de transport combiné présentée dans l'**annexe 6.3.1**. Cette redevance est identique pour l'ensemble des sites.

Pour chaque installation demandée, l'entreprise ferroviaire choisit entre une offre dite « ferme » (réservation de tranches horaires fixes) et une offre dite « open » (réservation de jours possible jusqu'à J-3 ouvrés).

6.2.2.4. Redevance pour l'usage des cours de marchandises

● Cours de marchandises immédiatement accessibles

L'usage des cours de marchandises immédiatement accessibles se traduit par la facturation d'une redevance par train accédant au terminal, présentée dans l'annexe 6.3.1. Cette redevance est identique pour l'ensemble des sites.

Pour chaque installation demandée, l'entreprise ferroviaire choisit entre une offre dite « ferme » (réservation de tranches horaires fixes) et une offre dite « open » (réservation de jours possible jusqu'à J-3 ouvrés).

L'usage des cours de marchandises implique deux types de tarifications :

- la tarification systématique qui correspond à la redevance d'usage courant du site (tarif unique pour l'ensemble des sites) ; en outre, pour les offres dites « open », elle comprend une redevance forfaitaire de programmation ;
- la tarification additionnelle qui correspond aux redevances de reprogrammation des tranches horaires, quel que soit le contrat, ferme ou open. Les tarifs sont forfaitaires pour la reprogrammation.

● Cours de marchandises accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle

Le tarif est établi sur la base de la redevance d'usage des cours de marchandises immédiatement accessibles, le cas échéant complété du montant des travaux de remise en état. SNCF Réseau fournit un devis de ce tarif qui doit être préalablement accepté par l'entreprise ferroviaire avant le début de la prestation. Un calendrier de réalisation des travaux et d'accessibilité au site est également fourni et doit être accepté par le demandeur.

6.2.2.5. Redevances pour l'accès sécurisé aux installations de services (badges CANIF)

[Réservé : la tarification de ces redevances sera définie ultérieurement]

6.2.3. REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

La fourniture de prestations complémentaires donne lieu à facturation par SNCF Réseau des redevances dont les conditions de calcul sont précisées ci-après et les modalités de facturation au **point 6.8**. Les tarifs sont consultables en **annexe 6.5**, sauf pour les tarifs SI consultables en **annexe 6.4**.

Pour toute information sur les prestations complémentaires rendues dans les gares de voyageurs, il convient de se référer au Document de Référence de Gares de voyageurs (**annexe 9.1**).

6.2.3.1. Redevances pour les prestations complémentaires sur voies principales

● Redevances pour les prestations complémentaires de services SI

Toute demande de prestation de services de système d'information (SI) d'un candidat, au-delà de ce qui a été défini comme prestations minimales dans l'**annexe 6.4**, ou portant sur un service SI qui n'est pas considéré dans le catalogue des services SI comme strictement nécessaire à l'activité du candidat, fait l'objet d'une tarification telle que définie dans l'**annexe 6.4**.

Les candidats qui n'auraient pas circulé en N-1 (nouveaux entrants, reprise d'activité, ...) peuvent bénéficier de prestations minimales en N sur la base de leurs prévisions de circulations dûment

justifiées, avec régularisation (à la hausse ou à la baisse) par rapport aux données de circulations réelles en cas d'écart avéré. En cas d'absence de commande effective de sillons, l'article 11§4 des CG SI s'applique.

En cas d'événement exceptionnel de longue durée impactant fortement les volumes de trafic (tels que des mouvements sociaux de grande ampleur), les volumes de Train-km pris en compte correspondront à ceux réalisés au cours de l'HDS A-2 (et non ceux de A-1, comme usuellement).

- **Redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts en permanence**

Toute ouverture supplémentaire par rapport à la notification définitive des heures d'ouverture des lignes, gares et postes non ouverts en permanence, demandée en adaptation, quand SNCF Réseau peut y répondre favorablement, donne lieu à facturation sur la base du coût d'un agent de SNCF Réseau. Le prix de la redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts en permanence est indiqué en **annexe 6.5**.

Toute prestation d'ouverture supplémentaire de lignes, gares ou de postes non ouverts en permanence fait l'objet d'un accord spécifique conclu entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

- **Redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE)**

Le tarif de la RFE est basé sur les prix d'électricité que SNCF Réseau aura contractualisés avec son (ses) fournisseur(s) pour l'année 2020 et inclut également des frais annexes. Des précisions sur la méthode d'élaboration du barème sont indiquées dans l'**annexe 6.1.3**.

Le tarif de la RFE est exprimé soit en MWh soit en train-kilomètre électrique.

a) Le tarif de la RFE au MWh est applicable à tout engin électrique (y compris les engins loués) des entreprises ferroviaires équipé en compteur télé-relevable par SOCLE et éventuellement, pour les engins dont l'activité reste transfrontalière, par un autre dispositif de télé-relevage communiquant avec SOCLE. Pour se voir appliquer le tarif au MWh, outre les dispositions précisées au **point 5.4.1** du présent document, une entreprise ferroviaire doit :

- réaliser et assurer le bon paramétrage de l'ensemble des engins électriques équipés (y compris les engins loués) afin de permettre le bon déroulement du processus de télé-relevage des informations de consommations ;
- permettre à SNCF Réseau de contrôler tout équipement de ce parc, à tout moment ;
- déclarer l'ensemble des circulations opérées avec Socle et éventuellement, pour les engins dont l'activité reste transfrontalière, par un autre dispositif de télé-relevage communiquant avec SOCLE.

b) Le tarif de la RFE par train-kilomètre électrique est applicable à tout engin électrique (y compris les engins loués) des entreprises ferroviaires non équipé. Ce tarif est différencié par type de circulation.

Pour l'année civile 2021 (du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021), les tarifs de la RFE seront indiqués dans l'**annexe 6.5** dans une version modifiée du DRR HDS 2021 ; les modalités de facturation sont définies au **point 6.8**. Toutefois, les tarifs de la RFE pourront être revus, et les montants payés par les entreprises ferroviaires régularisés, conformément aux principes décrits dans l'**annexe 6.1.3**.

Nota : Sur la période du 13 décembre 2020 au 31 décembre 2020 (inclus), les tarifs de l'horaire de service 2020 restent en vigueur.

Le tarif de la RFE s'applique aux entreprises ferroviaires ayant pris l'engagement d'approvisionnement en courant de traction auprès de SNCF Réseau pour leur parc d'engins électriques équipés totalement ou en partie de dispositif de comptage télé relevable, pour toute l'année 2021 en octobre 2020.

En conséquence, dans le cas d'une résiliation anticipée par l'entreprise ferroviaire, moyennant le respect d'un préavis de trois mois, une pénalité pour résiliation anticipée est appliquée. Elle est calculée sur la base de la moyenne de la consommation des trois derniers mois de fourniture par SNCF Réseau, multipliée par le nombre de mois restants à courir sur l'année 2021.

Par ailleurs, dans le cas où une entreprise ferroviaire demande en cours d'année 2021 à SNCF Réseau de bénéficier de la prestation de fourniture de courant de traction, les conditions et tarif susvisés s'appliqueront de la même façon à cette entreprise ferroviaire.

Toutefois, si SNCF Réseau estime, sur la base des informations de circulation et/ou des estimations de consommation, remises préalablement par cette entreprise ferroviaire et discutées de bonne foi avec SNCF Réseau, que la consommation induite par cette entreprise ferroviaire entraîne l'atteinte des limites contractuelles liées au volume de consommation globale annuelle convenu par SNCF Réseau avec son fournisseur d'énergie, alors le tarif de la RFE sera calculé sur la base du tarif convenu avec ce fournisseur au plus tard en décembre 2020.

- **Redevance pour la prestation de coordination de gestion des situations de crise**

La loi sur le nouveau pacte ferroviaire a transféré la coordination de la gestion de crises à SNCF Réseau au 1er janvier 2020.

Dans l'attente de la publication du décret d'application de la loi n°2018-515, SNCF Réseau reconduit pour l'HDS 2021 le modèle contractuel actuel de la Coordination de la Gestion de Crise basé sur l'adhésion facultative des entreprises qui souhaitent bénéficier du dispositif.

Le tarif 2021 sera basé sur la tarification 2020 inflaté de 0,5 %.

Les prestations proposées sont ainsi décrites dans le chapitre 5.4.1, l'annexe 3.7.1 et la tarification est définie dans l'annexe 6.5 du DRR 2021 M.

6.2.3.2. Redevances des prestations complémentaires régulées sur installations de service

- **Redevance pour la prestation d'assistance à la circulation des trains TEPE sur les sites de voies de service**

Dans le cadre de l'usage des voies de service par les trains de transport exceptionnel particulièrement encombrant (TEPE), la redevance pour **la prestation d'assistance à la circulation de ces trains** est établie sur la base du coût de tout aménagement ou travail particulier occasionné. Elle fait l'objet d'un devis qui doit être préalablement accepté par l'entreprise ferroviaire avant le début de la prestation.

6.2.3.3. Redevances des prestations complémentaires non régulées sur installations de service

Pour les prestations listées ci-après, le prix est fixé par devis sur la base du coût du personnel qualifié effectuant la prestation et, pour la prestation de relevage, du coût de l'utilisation des matériels de relevage :

- manœuvre d'installations de sécurité simples ;
- manœuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne ;
- relevage hors réseau ferré national.

La prestation n'est réalisée que si le devis a été préalablement accepté par le demandeur.

6.2.4. REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES

6.2.4.1. Redevance pour la réalisation d'une étude de faisabilité internationale

Chaque réponse de SNCF Réseau à une demande d'étude de faisabilité internationale telles que définies au [point 4.3.2.2](#) se traduit par la facturation d'une redevance dont le montant est égal, en euros HT, au prix indiqué en [annexe 6.5](#).

6.2.4.2. Réalisation d'études préalables à la demande d'ATE pour les TEPE

La réalisation d'études préalables à la demande d'Avis de Transport Exceptionnel ([point 4.7.1](#)) :

- ne donne pas lieu à facturation supplémentaire pour les transports exceptionnels effectués sur les lignes, n'excédant pas les possibilités offertes par le contour « N » (voir [carte 9](#));
- donne lieu à facturation supplémentaire dans les autres cas (transport exceptionnel particulièrement encombrant ou TEPE) selon un tarif indiqué en [annexe 6.5](#). Un délai d'étude est fourni en réponse à chaque demande.

6.2.4.3. Redevance pour l'usage du GSM-R Priorité 4

L'usage du GSM-R Priorité 4 fait l'objet d'une redevance composée des frais d'accès et d'un forfait mensuel, présentée en [annexe 6.5](#).

Les frais d'accès concernent les pupitres dont les EF devront se doter. Le nombre de pupitres est fonction du nombre de centres opérationnels que l'EF souhaite connecter au Commutateur de Téléphonie Ferroviaire : un pupitre est nécessaire par centre opérationnel.

Ces frais intègrent la fourniture, la configuration et le paramétrage de ces pupitres. Les frais d'interconnexion au Commutateur de Téléphonie Ferroviaire sont à la charge de l'EF.

6.2.4.4. Redevances pour l'accès et l'utilisation du canal radio dit « de veille »

La mise à disposition d'une liaison de veille radio dans les conditions du [point 5.5.1.4](#), fait l'objet des redevances présentées en [annexe 6.5](#).

6.2.4.5. Redevance pour l'étude et la délivrance de l'attestation de compatibilité des fréquences radioélectriques

La demande d'utilisation par une entreprise ferroviaire de ses propres fréquences radio pour son utilisation propre sur le RFN se traduit par la facturation d'une étude de compatibilité et de l'attestation de compatibilité des fréquences correspondantes, dans les conditions définies en [annexe 6.5](#).

6.2.5. REDEVANCES DIVERSES

6.2.5.1. Refacturation à l'euro des coûts de transport et de distribution de l'énergie de traction et des frais associés (RCTE – composante B)

La composante B de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction dite « RCTE » couvre l'acheminement de l'énergie électrique sur les réseaux d'électricité et les frais associés. Cette redevance est acquittée pour tous les engins circulant en mode électrique sur le réseau ferré national indépendamment du choix de leur fournisseur d'électricité par les entreprises ferroviaires. Le prix unitaire par train-kilomètre électrique est différencié par type de circulation. Des précisions sur la méthode d'élaboration du barème sont indiquées dans l'[annexe 6.1.3](#).

Les composantes A et B sont distinguées au sein de la même redevance RCTE, la composante A étant décrite au [point 6.2.1.3](#).

Pour l'année civile 2021 (du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021), les tarifs de la composante B de la RCTE seront indiqués dans l'**annexe 6.5** dans une version modifiée du DRR HDS 2021 ; les modalités de facturation sont définies au **point 6.7.1.3**.

Toutefois, les tarifs de la RCTE-composante B pourront être revus, et les montants payés par les entreprises ferroviaires régularisés, conformément aux principes décrits dans l'**annexe 6.1.3**.

Nota : Sur la période du 13 décembre 2020 au 31 décembre 2020 (inclus), les tarifs de l'horaire de service 2020 restent en vigueur.

6.2.5.2. Redevance pour la mise à disposition de biens de SNCF Réseau

SNCF Réseau communiquera aux demandeurs intéressés la redevance applicable à chaque mise à disposition d'un de ses biens.

6.2.5.3. Redevances pour autres prestations

SNCF Réseau peut être amené à facturer des prestations autres. Les prix correspondants sont établis sur devis. La facturation se fait alors dans les conditions prévues par le contrat conclu avec le demandeur. Toute demande formulée par les clients autres que les demandeurs de capacité sera traitée au cas par cas.

6.3. DISPOSITIFS SPECIFIQUES

6.3.1. AIDE AU DEVELOPPEMENT DES TRAFICS

Conformément aux dispositions prévues par l'article 33 du décret n° 2003-194 modifié, SNCF Réseau met en place un système de réduction des redevances afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires.

Pour bénéficier de cette mesure, l'entreprise ferroviaire ou tout autre demandeur de capacités intéressé, ci-après le « candidat », doit proposer un nouveau service répondant aux critères cumulatifs suivants :

- 1) Le nouveau service doit être un trafic commercial de voyageurs non conventionné par une autorité organisatrice ;
- 2) Le nouveau service doit être réalisé (partiellement ou en totalité) sur une infrastructure dont SNCF Réseau est le gestionnaire ;
- 3) Le nouveau service doit correspondre à une évolution à la hausse de la politique de desserte(s) existante(s) du candidat considéré (sans considération des politiques de dessertes d'autres candidats) se matérialisant soit :
 - par un allongement sur le réseau ferré national de la longueur d'un sillon déjà existant ;
 - par la création d'un service sur ligne classique parallèlement à un service existant sur LGV ;
 - par la création d'une nouvelle origine/destination (O/D), sous réserve que cette dernière ne soit pas le raccourcissement d'une O/D déjà existante, ni la modification de dessertes (arrêts intermédiaires) d'une OD déjà existante.

L'existence de l'augmentation de trafic est validée en comparant la commande pour la phase de construction de l'horaire de service faite sur l'année N avec celle faite l'année N-1 par le candidat considéré.

Cette comparaison porte :

- sur l'ensemble des segments de marché concernés du candidat sollicitant l'aide et concernés par l'impact de ce nouveau service ;
- sur l'ensemble des segments de marché concernés de toute entreprise détenant directement ou indirectement une partie du capital du candidat sollicitant l'aide ;
- sur l'ensemble des segments de marché concernés de toute entreprise détenue directement ou indirectement par le candidat sollicitant l'aide.

Il convient de noter que dans le cas de l'allongement d'un sillon existant ou d'une induction de trafic sur ligne classique impliquant un changement de segment de marché, l'analyse sera effectuée aux bornes des deux segments de marché sur le périmètre d'activité du candidat concerné.

- 4) Le nouveau service ne doit pas être réalisé sur une ligne déclarée saturée et ne doit pas emprunter une nouvelle infrastructure dont SNCF Réseau est le gestionnaire lors des trois premières années de mise en service de cette dernière.
- 5) Le nouveau service doit utiliser un sillon commandé avant le 14 avril 2020 (date de fin de la commande pour la phase de construction de l'horaire de service).
- 6) Seule une entreprise de plein exercice disposant d'une personnalité juridique propre peut prétendre à ce dispositif.

Le candidat souhaitant bénéficier de l'aide ne peut :

- avoir une partie de son capital détenu, directement ou indirectement, par une entreprise effectuant, ayant effectué ou contrôlant une entité ayant effectué, un service similaire lors des trois précédents HDS,
- présenter comme un nouveau service, éligible à l'aide, un service préexistant dont la réalisation lui a été confiée par une autre entité.

SNCF Réseau se réserve la possibilité de refuser l'attribution de l'aide si l'entité candidate a procédé à des manœuvres dans le seul but de bénéficier de la mesure, sans effectivement remplir l'une des conditions fixées par le décret 2003-194 (développement de nouveaux services ferroviaires ou utilisation de lignes considérablement sous-utilisées).

- 7) Le nouveau service ne doit pas entrer dans le champ d'application du dispositif de tarification différenciée visé au **point 6.3.2**.

Montant et durée de l'aide :

Dans le cas :

- de l'allongement de la longueur d'un sillon déjà existant, l'aide ne portera que sur la partie prolongée ;
- de la création d'une nouvelle O/D, l'aide s'appliquera sur la totalité du sillon.

Le montant de l'aide est égal à :

- -10% de la redevance de marché sur LGV
- -20% de la redevance de marché sur Ligne Classique

sur une durée de deux ans.

Modalités :

Le candidat qui souhaite bénéficier du dispositif doit se rapprocher de son chargé de compte afin que celui-ci lui communique le formulaire d'analyse à remplir par ses soins. Le candidat adresse ensuite sa demande accompagnée d'une étude de marché, par courrier recommandé, au Directeur commercial de SNCF Réseau, avant la date limite de commande au lot pour la phase de construction de l'horaire de service le 14 avril 2020.

Sous réserve de la complétude du dossier, SNCF Réseau analyse les critères d'éligibilité de la demande et répond au candidat par courrier recommandé avant la publication de l'horaire de service 2021.

L'émission de l'avis est exécutée dès lors que l'une des conditions visées au critère 3 précité est réalisée sur le segment de marché visé aux bornes de l'entreprise sollicitant l'aide.

Toute réponse positive donne lieu à une publication de la décision sur le site internet de SNCF Réseau (rubrique actualités).

Le report de la réalisation du nouveau service par le candidat destinataire de l'aide à l'année suivante entraîne le report du bénéfice de l'aide sur cette même année. Dans cette hypothèse, le candidat n'a pas besoin de réitérer sa demande.

6.3.2. TARIFICATION DIFFERENCIEE

A compter de l'HDS 2021 et afin d'accompagner l'ouverture du marché voyageurs, SNCF Réseau met en place un processus de tarification différenciée pour un nouvel entrant, opérant dans le cadre de l'activité voyageurs non conventionnée et portant sur la tarification de la redevance de marché. Ce processus est proposé dans le cadre de l'application de l'article L.2133-2 du code des transports.

Modalités : six (6) mois avant le début de l'exploitation de début de service envisagée par le client, le client adresse sa demande de tarification différenciée et adresse à SNCF Réseau les éléments minimum requis suivants : projet d'offres d'origine-destination, volume de trains-km, taux de remplissage, chiffre d'affaires prévu, niveau et nature de charges, niveau de résultat prévisionnel en pluri-annuel sur 5 ans. Après analyse des perspectives de l'entreprise selon le modèle normatif d'un nouvel entrant, SNCF Réseau proposera un niveau de tarification différenciée pour une période transitoire (2 ans + 1 année selon réexamen).

Ce processus sera conduit sous l'égide de l'ART (l'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs différenciés acceptés par le client vaut accord de l'Autorité), conformément à l'article L.2133-2 du code des transports.

Nota : SNCF Réseau est par ailleurs ouverte à étudier l'application de ce dispositif dans d'autres situations, toujours dans le cadre de l'application de l'article L.2133-2 du code des transports, selon les mêmes modalités adaptées à la situation des opérateurs.

La tarification différenciée ne sera pas cumulable avec le dispositif d'aide au développement des trafics visé au **point 6.1.3.**

6.3.3. PRISE EN COMPTE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La loi du 27 juin 2018 sur le nouveau pacte ferroviaire impose à SNCF Réseau de tenir compte dans la tarification TAGV, des dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire (article L. 211-25 du code des transports).

Dans ce cadre, SNCF Réseau a cherché à caractériser les aires urbaines desservies par les TAGV en 2019 (uniquement celles desservies par ligne classique au-delà de la sortie des LGV) selon 3 critères : critères de population, de revenu médian et de présence d'aménités touristiques (situation en bord de

mer, patrimoine, part des résidences secondaires, part des taux d'emplois présents...). La combinaison de ces trois critères a permis de définir les dessertes TAGV dites d'aménagement du territoire.

La tarification proposée dans le cadre de l'aménagement du territoire pour les trains aptes à la grande vitesse de voyageurs à charge, sur le marché domestique, est une tarification au coût directement imputable sur les sections de ligne classique comprises entre la sortie des LGV et les villes desservies. La liste des sections élémentaires de lignes « aménagement du territoire » est présentée en **annexe 6.6**, ainsi que la cartographie

Les sillons internationaux (au sens origine destination) ne sont pas concernés par la tarification « aménagement du territoire ».

6.3.4. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX PLANS RAILS (ACTIVITE CONVENTIONNEE)

Conformément à l'article 10 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997, des conditions particulières de fixation de redevances sont mises en place sur les voies ferrées ayant bénéficié d'investissements dans le cadre d'un « Plan Rail » conclus entre les Régions, l'État et SNCF Réseau. Les critères d'éligibilité des sections élémentaires à la clause tarifaire Plan Rail sont les suivants :

- les investissements de renouvellement considérés sont hors des Contrats de Plan Etat-Région (CPER) ;
- les investissements de renouvellement portent sur une partie significative du réseau régional de certaines voies du RFN ;
- l'effort moyen de la région sur le linéaire traité est d'au moins 200 K€/km ;
- la part financée par SNCF Réseau ne dépasse pas un tiers des investissements de renouvellement concernés par le Plan Rail ;
- l'autorité organisatrice régionale s'engage à faire croître les trafics régionaux de voyageurs sur la durée d'amortissement de l'investissement.

Le respect de ces conditions se traduit par un abattement sur la redevance de marché (RM) normalement perçue sur ces sections du RFN.

Le barème des redevances de marché plan rail est présenté en **annexe 6.2**.

6.4. DISPOSITIF INCITATIF RECIPROQUE

6.4.1. OBJECTIFS

Le dispositif incitatif réciproque (IR) a pour objectif d'encourager les candidats et SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non-commerciales sur le réseau ferré national.

Ce dispositif vise à inciter :

- SNCF Réseau à limiter les cas de suppression et de modification importante des sillons-jours attribués et à répondre le plus en amont possible aux sillons-jour encore à l'étude à la date de certification de l'horaire de service ;
- les demandeurs de sillons à restituer et stabiliser le plus en amont possible les capacités réservées, tant pour le transport de fret que le transport de voyageurs.

6.4.2. DISPOSITIF APPLICABLE POUR L'HDS 2020

Le dispositif applicable pour l'HDS 2020 est défini dans la décision de l'ARAFER n° 2018-094 du 20 décembre 2018 *relative à l'établissement d'un dispositif incitatif encourageant les candidats et SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non-commerciales sur le réseau ferré national*, homologuée par le ministère chargé des transports pour les HDS 2020 et 2021.

Les principes généraux du dispositif sont définis ci-après. Les règles de gestion ainsi que les cas d'exonération, définis en concertation avec les demandeurs de sillon, sont repris en annexe 6.9.

Il est rappelé que, pour l'HDS 2020, aucune pénalité pour vibration affectant des sillons-jours commandés via des demandes formulées pendant la période d'adaptation ne sera facturée à SNCF Réseau ou au demandeur de sillon.

Les pénalités pour vibration affectant des sillons-jours commandés via des demandes tardives au service font l'objet d'un abattement d'un tiers pour les demandeurs. Cet abattement est pris en compte dans les tableaux repris au **point 6.4.5**.

6.4.3. LE PERIMETRE DU DISPOSITIF INCITATIF RECIPROQUE

6.4.3.1. Principes de détermination du périmètre

Le périmètre d'application du dispositif incitatif réciproque comprend :

- Les sillons-jours commandés au service (DS) et répondus « attribués » à la date de publication de l'HDS ;
- Les sillons-jours commandés *via* une demande tardive au service (DTS) et répondue « attribuée » ;
- Les sillons-jours commandés *via* une demande en adaptation (DSA) et répondue « attribuée » ;
- Les sillons-jours commandés au service (DS) ou *via* une DTS et répondus « à l'étude » ou « en conflit » à la publication de l'HDS.

Remarques :

- ✓ Les sillons-jours créés en demande de dernière minute (DSDM) sont exclus du périmètre.
- ✓ La mise en œuvre des pénalités est effective à la date de certification de l'HDS concerné (**réf. chapitre 4**).
- ✓ Toute vibration effectuée après J-1 17h est exclue du dispositif. A partir de J-1 17h, les suppressions effectuées par les demandeurs de sillon sont soumises à 1,2 * la *pénalité J-1* du dispositif.

6.4.3.2. Evolution du périmètre en cours d'HDS

L'inclusion des DTS et DSA au périmètre des sillons-jours pénalisable implique son actualisation régulière au cours de l'HDS :

- **Pour les sillons-jours répondus « attribués » à la publication et plus de trente (30) jours avant la date de certification, les règles d'exclusion restent inchangées par rapport au dispositif en vigueur au cours de l'horaire de service 2019.**

Sont ainsi exclus :

- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une demande de modification ou de suppression par les demandeurs de sillons avant la date de certification du service ; ce type de demande est, en effet, interprété comme un « refus » de la réponse donnée par SNCF Réseau. Pour faciliter ce

processus, SNCF Réseau notifie en septembre à chaque demandeur la liste des sillons-jours répondus en écart par rapport à la demande ;

- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une modification ou d'une suppression avant la date de certification du service par SNCF Réseau pour un sillon-jour attribué.

- **Pour les demandes de sillon-jours répondues moins de trente (30) jours inclus avant la date de certification ou après la date de certification, les règles d'exclusion sont les suivantes.**

Sont exclus :

- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une demande de modification ou de suppression par les demandeurs de sillons ou ayant été modifiés ou supprimés par SNCF Réseau avant la date de certification ;
- les sillons-jours ayant fait l'objet d'une demande de suppression par les demandeurs de sillons dans les trente (30) jours qui suivent la date de réponse de SNCF Réseau figurant dans l'outil de commande (période de franchise de suppression client, permettant à un demandeur de sillon de supprimer un sillon sans être pénalisé).

- **Quel que soit le statut des sillons-jours ou le type de demande, les sillons-jours suivants sont exclus du périmètre du dispositif :**

- les sillons-jours d'un dossier " Vie Du Sillon " ayant fait l'objet d'une mauvaise gestion, c'est-à-dire que deux numéros de sillons-jours figurent au sein d'une même VDS ou qu'un même numéro de sillon-jour apparaît dans 2 VDS ;
- les sillons-jours correspondant à des transports exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE) soumis à avis de transport exceptionnel (ATE).

La liste des sillons-jours du périmètre initial est communiquée à chaque demandeur de sillon et fait l'objet d'une actualisation régulière, dont la fréquence sera précisée dans le courant du 1^{er} trimestre 2021. La période de pénalisation des vibrations des sillons-jours du périmètre de l'IR commence à la [date de certification de l'HDS] et s'achève [fin de l'HDS 2020].

6.4.4. LE DISPOSITIF APPLICABLE A SNCF RESEAU

Pour chaque sillon-jour du périmètre, l'incitation financière porte sur la première vibration effective uniquement.

Exigibilité des pénalités applicables à SNCF Réseau pour les sillons-jours attribués

L'incitation financière porte sur la première suppression ou modification importante par SNCF Réseau de tout sillon-jour attribué inclus dans le périmètre du dispositif incitatif réciproque, sauf si un cas d'exonération listé dans l'**annexe 6.9** s'applique.

Une « modification importante » correspond :

- A un changement horaire à l'origine ou à destination de plus de cinq minutes pour les services de voyageurs et trente minutes pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout ;

- A un allongement du temps de trajet de plus cinq minutes pour les services de voyageurs et plus de trente minutes pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout ;
- A un allongement de l'itinéraire emprunté de plus dix kilomètres pour les services de voyageurs et cinquante kilomètres pour les services de fret, le service restant assuré de bout en bout.

Exigibilité des pénalités applicables à SNCF Réseau pour les sillons-jours à l'étude

Pour les sillons-jours à l'étude, l'incitation financière porte sur la date du changement du statut « à l'étude » ou « en conflit » au statut « attribué » ou « non attribué » par SNCF Réseau à compter de la date de certification de l'horaire de service. Le suivi du périmètre et des vibrations est réalisé au fil de l'eau via Houat et les états courants du sillon (ECS).

Barème des pénalités applicables à SNCF Réseau au profit des demandeurs de sillons

Le barème s'applique à partir de la date de certification.

La formule est : $Pénalité (J - n) = Pénalité (J - 1) \times 2^{(1-n)/N}$

Par sillon jour par kilomètre	Sillons-jours attribués		Sillons-jours à l'étude	
	Modification importante	Suppression	Attribué	Non-attribué
À J-1	3 €	12 €	3 €	12 €
Période de doublement	90 jours		30 jours	

La période de doublement correspond au nombre de jours nécessaire pour diviser la pénalité par deux.

Exemple : pour une suppression SNCF Réseau réalisée :

- à J-90, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 6€ ;

- à J-180, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 3€.

Barème applicable à SNCF Réseau pour l'activité TRANSILIE de SNCF Mobilités

- Conformément à la décision n°2018-094, toute vibration concernant les « sillons-jours attribués » de l'activité Transilien de SNCF Mobilités détectée comme pénalisable au titre de l'IR est pénalisée suivant le barème d'une « modification importante ».
- Pour les sillons-jours à l'étude, toute modification de statut est pénalisée comme une attribution.

Par sillon jour par kilomètre	Barème applicable à SNCF Réseau pour l'activité Transilien	
	Sillons-jours attribués	Sillons-jours à l'étude
À J-1	3 €	3 €
Période de doublement	90 jours	30 jours

6.4.5. LE DISPOSITIF APPLICABLE AUX DEMANDEURS DE SILLONS

Seules les demandes de modification ayant entraîné une modification effective du plan de transport sont pénalisées (arrêt de la pénalisation des demandes répondues par SNCF Réseau « irréalisables » ou « irrecevables »).

Exigibilité des pénalités applicables aux demandeurs de sillons pour les sillons-jours attribués et les sillons-jours à l'étude

L'incitation financière porte sur la première demande de restitution ou de modification (comprenant toute modification horaire même minimale) de tout sillon-jour attribué inclus dans le périmètre, à l'initiative du demandeur de sillons, suivant les jalons précisés ci-dessous.

Le suivi du périmètre et des vibrations est réalisé au fil de l'eau via GESICO et DSDM.

Toute demande de modification à l'initiative du demandeur de sillons est pénalisée, à l'exception des cas d'exonérations listés dans l'annexe 6.9.

Barème des pénalités applicables aux demandeurs de sillons au profit SNCF Réseau :

Par sillon-jour par kilomètre	Sillons-jours attribués issue d'une demande de création en DS		Sillons-jours attribués issue d'une demande de création en DTS	
	Voyageurs	Fret	Voyageurs	Fret
À J-1	3,0 €	0,9 €	2,0 €	0,6 €
Période de doublement	30 jours			

Par sillon-jour par kilomètre	Sillons-jours attribués issue d'une demande de création en DSA(*)		Sillons-jours à l'étude à la publication	
	Voyageurs	Fret	Voyageurs	Fret
À J-1	3,0 €	0,9 €	2,0 €	0,6 €
Période de doublement	30 jours			

*Marché à blanc pour les sillons-jours commandés via une demande sur adaptation (DSA) et répondue « attribuée ».

La période de doublement correspond au nombre de jours nécessaire pour diviser la pénalité par deux.

Exemple : pour une suppression d'un sillon jour attribués FRET :

- à J-30, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 0.45€ ;
- à J-60, la pénalité appliquée par sillon-jour kilomètre est de 0.225€.

6.4.6. FACTURATION DES PENALITES

Les contestations des pénalités prévisionnelles sont à adresser par les demandeurs, au fil de l'eau et au plus tard trois mois après réception du dernier justificatif détaillé pour le mois de décembre A, à l'adresse incitationsreciproques@reseau.sncf.fr, suivant les modalités précisées dans l'**annexe 6.9**.

Les pénalités dues par SNCF Réseau, d'une part, et par les demandeurs de sillons, d'autre part, sont facturées annuellement sur la base des données de l'horaire de service écoulé. Elles ne sont pas soumises à la TVA.

- Pour les pénalités dues par les demandeurs de sillons, SNCF Réseau émet une facture accompagnée des tableaux de synthèse et des justificatifs adéquats, et l'adresse à l'entreprise concernée.
- Pour les pénalités dues par SNCF Réseau, ce dernier adresse des tableaux de synthèse accompagnés des justificatifs adéquats aux entreprises concernées qui, sur cette base, émettent une facture adressée à SNCF Réseau.

Les défauts de paiement des pénalités dues seront signalés à l'ART.

6.4.7. SUIVI ET EVALUATION DU SYSTEME

SNCF Réseau établit un suivi des effets du dispositif (rapport d'exécution annuel transmis au ministère du transport et à l'ART dans un délai de six mois à compter de la fin de chaque HDS).

SNCF Réseau transmet en outre à chaque candidat au moins tous les trois mois les justificatifs détaillés relatifs aux vibrations retenues et pénalités calculées en application du dispositif.

6.5. SYSTEME D'AMELIORATION DES PERFORMANCES

• Objectifs et progressivité du dispositif

Le système d'amélioration des performances (SAP), prévu par l'article 34 du décret 2003-194 transposant l'article 35 de la directive 2012/34/UE, est un dispositif incitatif s'appliquant de manière bilatérale entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires (EF) dans les conditions précisées ci-après. En place depuis l'horaire de service 2014, il a pour objet d'inciter le gestionnaire d'infrastructure (GI) et les EF à améliorer la performance des circulations afin d'optimiser l'exploitation du réseau et d'améliorer la qualité de service offerte à ses utilisateurs.

En effet, quelle qu'en soit la cause, l'irrégularité a des conséquences négatives pour l'ensemble des acteurs du système ferroviaire. La mise en œuvre progressive du SAP doit inciter chacun des acteurs EF et GI à fournir des efforts pour réduire l'irrégularité en les responsabilisant sur les conséquences des pertes de temps qu'ils provoquent.

Le SAP est l'occasion pour SNCF Réseau de donner aux EF une vision claire et lisible de la performance du GI et de leurs propres performances, ainsi que de fixer des objectifs d'amélioration de la performance, pour chacun, sur la base d'indicateurs maîtrisés.

Le SAP est actuellement conduit de manière expérimentale et est susceptible de voir ses paramètres techniques et économiques évoluer jusqu'au terme de la trajectoire financière pluriannuelle (levée totale des abattements), sur la base des travaux et des décisions pouvant être prises par le Comité du SAP (COSAP).

● **Gouvernance et « Référentiel du SAP »**

Le SAP s'appuie sur un organe de gouvernance, le COSAP composé à parité égale de représentants du GI et des EF (9 membres pour chaque collège), d'un membre de l'ART (membre invité permanent pouvant prendre part aux discussions et non au vote) et présidé par une personne indépendante désignée par la DGITM. Au sein du collège des EF, la représentativité au COSAP de ces dernières est assurée par la présence de l'UTP et de l'AFRA. La composition du COSAP peut évoluer en fonction des propositions formulées par les membres et validées par la COSAP. Le COSAP définit les principes, le modèle et les règles d'application du dispositif.

L'organisation et le fonctionnement du SAP sont définis de façon détaillée dans le « Référentiel du SAP (RFN-IG-TR 04 C-01-n°14), disponible sur la page « Documents techniques » du site internet de SNCF Réseau. Sa mise à jour est validée par le COSAP (cf. **annexe 1.2**).

Ce référentiel décrit en particulier les principes généraux du dispositif, sa gouvernance, les modalités de production des indicateurs SAP, le modèle économique, les principes généraux pour la fixation des objectifs d'amélioration des performances et les modalités de calcul et de facturation des malus. Il présente également, en annexes, la Charte de fonctionnement du COSAP et la Charte de fonctionnement de la Commission d'arbitrage du SAP (l'instance de règlement des litiges dans le cadre du SAP).

● **Participation des EF au dispositif**

Le SAP s'applique à toutes les EF (ou activités de l'EF) qui circulent sur le réseau ferré national, dès lors que celles-ci parcourent au moins 200.000 trains-kilomètres consécutivement sur les deux périodes annuelles de référence de 12 mois qui constituent la période de référence globale de 24 mois (du 1^{er} juillet N-2 au 30 juin N). Dès qu'une EF atteint le seuil minimal d'assujettissement au SAP, une phase de « marche à blanc » s'impose automatiquement à elle.

En phase de marche à blanc, l'EF n'est pas objectivée (ni le GI dans le cadre de la relation bilatérale avec l'EF) sur ses niveaux de performance, ni redevable de malus financier.

● **Périmètre des circulations concernées**

Le périmètre des circulations prises en compte dans le SAP est l'ensemble des « circulations commerciales à charge », telles que codifiées dans le SI Bréhat. Les marches d'ordre technique ainsi que les circulations des tram-trains notamment, sont exclues du périmètre.

● **Pertes de temps à partir de 5 minutes**

Les « pertes de temps » entrant dans le calcul des indicateurs SAP sont les minutes perdues identifiées et justifiées dans le SI Bréhat, à partir de 5 minutes.

Le document d'application « Directives de justification des retards dans Bréhat » (RFN-IG-TR 04 C-01-n°002), disponible sur la page « Documents techniques » du site internet de SNCF Réseau, précise les règles d'affectation de la responsabilité des pertes de temps au GI ou à l'EF.

● **Indicateurs de performance « SAP »**

La mesure de la performance retenue est l'agrégation des pertes de temps à partir de cinq (5) minutes (nombre de minutes perdues) subies sur le parcours de l'ensemble des circulations commerciales de chaque EF, rapportées aux distances parcourues (nombre de trains-km parcourus par toutes les circulations commerciales, y compris celles qui n'ont pas de perte de temps) au cours d'un horaire de service.

Les indicateurs de performance SAP de l'EF et du GI vis-à-vis de chaque EF, exprimés en ratios « minutes perdues/100 km », sont calculés comme suit :

- « Ratio SAP EF » : part des minutes perdues imputables à l'EF, rapportée au nombre de trains-kilomètres parcourus par l'EF ;
- « Ratio SAP GI vis-à-vis de l'EF » : part des minutes perdues imputables au GI, rapportée au nombre de trains-kilomètres parcourus par l'EF.

● Détermination des objectifs d'amélioration de performance

La mise en œuvre du SAP repose sur la fixation d'objectifs d'amélioration annuels, exprimés en minutes perdues aux 100 km. Les objectifs « SAP EF » et « SAP GI » de l'horaire de service A et les règles d'application sont fixés par le COSAP au dernier trimestre A-1.

Ils sont communiqués aux EF participant au SAP par courrier électronique et à l'occasion de la signature des conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure (**annexe 3.2.1**)

L'objectif global consolidé d'amélioration de la performance de SNCF Réseau résulte de l'application du niveau d'effort homogène à fournir par le GI (pourcentage d'amélioration unique) vis-à-vis de l'ensemble des EF.

● Suivi de la performance et calcul des malus

L'écart entre la performance réalisée et l'objectif de performance est mesuré et partagé plusieurs fois par an avec chaque EF.

Pour chacune des relations bilatérales EF/GI, en cas de non atteinte de l'objectif annuel de l'EF et/ou du GI, chaque minute supplémentaire par rapport à l'objectif de l'acteur EF et/ou GI donne lieu à l'application d'un malus. Pour chaque acteur n'ayant pas atteint son objectif, le montant de malus correspondant est calculé sur la base du barème présenté ci-après, multiplié par le nombre de minutes perdues au-delà de son objectif.

Barème des malus applicables à SNCF Réseau en fonction du segment d'activité de l'EF concernée		
Segment d'activité	Mode de calcul du malus	Prix unitaire (en €)
TAGV	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	22,00
Trains régionaux de voyageurs hors IDF	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	13,00
Trains régionaux de voyageurs IDF	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	14,00
Autres trains voyageurs longue distance	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	17,00
Fret	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	10,00
Barème des malus applicables aux EF		
Gestionnaire d'infrastructure	Mode de calcul du malus	Prix unitaire (en €)
SNCF Réseau	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	2,50

● Plafonnement des malus

Les malus SAP applicables au GI et aux EF sont plafonnés. Pour chaque relation bilatérale GI/EF, le montant du plafond des malus est le même pour l'EF et pour le GI. Pour chaque horaire de service A, celui-ci est calculé comme suit :

Plafond HDS A = $0,5\% * (\text{montant RM} + \text{RC payées par l'EF entre le 1}^{\text{er}} \text{ janvier et le 31 décembre A-1})$

Depuis la mise en œuvre du SAP en 2014, le COSAP a décidé d'appliquer des abattements dégressifs sur le montant du plafond des malus SAP en fonction de la trajectoire financière pluriannuelle qu'il a définie.

- 2014 : abattement de 75% sur le plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RR} + \text{RC de 2013})$
- 2015 : abattement de 75% sur le plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RR} + \text{RC de 2014})$
- 2016 : abattement de 50% sur le plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RR} + \text{RC de 2015})$
- 2017 : abattement de 50% sur le plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RR} + \text{RC de 2016})$
- 2018 : abattement de 50% sur le plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RR} + \text{RC de 2017})$
- 2019: abattement de 50% sur le plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RR} + \text{RM} + \text{RC de 2018})$
- 2020 : application du plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RM} + \text{RC de 2019})$, sans abattement (*sous réserve de la décision du COSAP*),
- 2021 : application du plafond cible de $0,5\% * (\text{montant RM} + \text{RC de 2020})$, sans abattement (*sous réserve de la décision du COSAP*).

Cette trajectoire est susceptible d'être révisée (accélération ou ralentissement) par le COSAP en fonction de la maturité des différents acteurs.

● Valorisation et facturation des malus

Pour chaque relation bilatérale EF/GI, le montant des malus à facturer est calculé en appliquant le montant plafond sur la base du différentiel entre les montants bruts de malus dus par les deux acteurs (règle du « solde net » : malus de l'un, moins malus de l'autre). C'est donc l'acteur dont la performance se dégrade le plus qui est redevable d'un malus à l'autre, jusqu'à concurrence du plafond.

La facturation des malus s'effectue annuellement au mois de mars A+1, sur la base des données de mesure de la performance réelle des circulations de l'horaire de service A.

6.6. AUTRES SYSTEMES INCITATIFS

6.6.1. MESURES RELATIVES AUX DEMANDES DE SILLONS

[Un dispositif financier sera défini en ce sens, en concertation avec les parties prenantes, avec pour objectif une application à compter de l'HDS 2020.]

6.6.2. DISPOSITIF INCITANT A LA DECLARATION DE LA COMPOSITION REELLE DES CONVOIS

Afin d'inciter les entreprises ferroviaires à respecter l'obligation de déclaration de composition réelle des convois avant leur circulation décrite à l'article 4.1. de l'**annexe 5** du DRR, et du fait de l'importance de la connaissance de ces informations pour la sécurité, la gestion des circulations et la maintenance, lorsqu'une EF n'aura pas respecté un mois M l'obligation de déclaration pour plus de 1% de ses départs (origine ou lieu de remaniement), arrondis à l'entier supérieur avec un minimum de 5, SNCF Réseau l'avertira le mois M+1 et pourra décider de retenir le mois M+2 les convois avant départ, dans l'attente

de réception de la déclaration de leur composition réelle via le flux informatique ou l'interface DINAMIC. Concernant la facturation de la redevance de circulation à l'unité d'œuvre du tonnage, cette tolérance de 1 % ne s'applique pas.

6.7. EVOLUTIONS ENVISAGEES DES BAREMES ET PLURI-ANNUALITE DE 2021 A 2023 DES PRESTATIONS MINIMALES

Cf. L'indexation des péages et les évolutions des différentes redevances (indices et calculs) sont précisées dans **l'annexe 6.1.1.**

6.8. MODALITES DE FACTURATION

Les factures sont adressées par SNCF Réseau dans les conditions définies dans le contrat conclu avec le client.

Toutes les factures de redevances comportent l'indication des montants hors taxes. Les redevances sont soumises à la TVA au taux normal, conformément à la réglementation en vigueur.

La date d'échéance pour les factures des redevances est de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture.

Le tableau suivant résume les différents échéanciers de facturation par type de redevance.

Types de redevance pour les prestations réalisées au cours d'un mois M		Nombre de l'année A-1	M-2	M-1	M (mois de prestation)	M+1	A+1
Prestations minimales	Redevance de circulation (RC Voyageurs)					Facture	
	Redevance de circulation (RC Fret)	Facture d'acompte				Facture	
	Redevance de circulation électrique (RCE)					Facture	
	Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE - Composante A)					Facture	Facture de régularisation
	Redevance de marché (RM)	Facture d'acompte	Facture de provision			Facture de régularisation	
	Redevance d'accès (RA)			Facture			
	Redevance de saturation (RS)					Facture	
	Redevances particulières (RP)		Facture de provision			Facture de régularisation	
Services de base	Redevances pour l'usage des voies de service				Facture (contrat)	Facture (déclaratif)	
	Redevance pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la bosse,					Facture	
	Redevance pour l'usage des chantiers de transport combiné				Facture (contrat ferme)	Facture (contrat open)	
	Redevance pour l'usage des cours de marchandises				Facture (contrat ferme)	Facture (contrat open)	
Prestations complémentaires et connexes	Redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts	Facture trimestrielle					
	Redevance pour prestations de services SI						Facture
	Redevances pour la fourniture du courant de traction électrique (RFE)					Facture	Facture de régularisation
	Redevances pour l'accès et l'utilisation du canal radio de veille						Facture
	Redevance pour l'étude et attestation de compatibilité des fréquences radioélectriques						Facture
	Redevances pour les autres études	Facture au fil de l'eau					
	Autres prestations sur devis	Facture au fil de l'eau					
Divers	RCTE - Composante B					Facture	Facture de régularisation

6.8.1. FACTURATION DES PRESTATIONS MINIMALES

Les redevances pour les prestations minimales, décrites ci-dessus, sont facturées suivant les règles décrites ci-après. Les modalités de facturation sont adaptées au fur et à mesure du développement du système d'information de SNCF Réseau et des modalités transitoires peuvent donc être prévues dans le contrat conclu avec SNCF Réseau.

6.8.1.1. Redevance de circulation (RC)

- **Dispositif applicable aux entreprises ferroviaires ou autres candidats de voyageurs**

La facturation de la redevance de circulation (RC) est acquittée par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat le cas échéant.

Pour un mois de prestation M, la RC facturée porte sur les circulations fiabilisées dont la date de départ est courant le mois M. Ces circulations englobent :

- les circulations captées par le système de suivi des circulations de SNCF Réseau ;
- les circulations réputées avoir été effectuées.

Ces dernières vérifient à la fois les deux critères ci-dessous :

- elles n'ont pas été annulées par l'EF,
- elles n'ont pas fait l'objet d'un déclaratif de non circulation par l'EF à travers l'interface GESICO, dans les 24h suivant leur date de départ théorique.

Pour faciliter le processus de déclaration de non circulation par les EF, SNCF Réseau met à disposition de ses clients la liste des circulations qui ne sont pas captées et qui doivent faire l'objet du déclaratif de non circulation si le train ne circule pas. Sur le reste du réseau, l'absence de captage des circulations vaut déclaratif de non circulation de la part de l'entreprise ferroviaire.

La facture de RC est émise à partir du 20 du mois (M+1) pour les circulations du mois M. Pour certaines circulations, la facturation de leur RC interviendra les mois suivants, dans un délai maximal de 12 mois (cas de fiabilisation tardive par exemple).

Unités d'œuvre de facturation de la RC

Les deux unités d'œuvre utiles à la facturation de la RC sont la Tonne Brute Complète et le train-kilomètre. L'information de la Tonne Brute Complète correspond à celle que l'entreprise ferroviaire déclare dans sa déclaration de la composition réelle du convoi. Les entreprises ferroviaires doivent déclarer le poids à vide pour leurs circulations non commerciales et le poids total à charge de leurs circulations commerciales. A cet égard, la table des matériels roulants voyageurs avec le poids total attendu est reprise en **annexe 6.8**.

Cas d'absence de tonnage

En cas d'absence de déclaration de tonnage par l'entreprise ferroviaire pour une circulation ou du rejet de la déclaration de la composition réelle du convoi, le barème de RC correspondant à son parcours multiplié par le tonnage maximum observé sur le segment de marché du sillon utilisé sera appliqué.

SNCF Réseau se réserve le droit de contrôler la donnée tonnage saisie dans la déclaration de composition réelle des convois et d'opérer la régularisation de la tarification afférente.

Les règles de gestion de la donnée tonnage utilisées par le facturateur sont explicitées dans le document technique « Règles de gestion de la donnée tonnage ».

● **Dispositif applicable aux entreprises ou autres candidats de fret**

La redevance de circulation (RC) est acquittée par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat le cas échéant, selon les modalités suivantes, en deux temps :

- 1) Une facture d'acompte en novembre 2020 : un acompte est facturé à l'attributaire du sillon sur la base des sillons-jours attribués par SNCF Réseau en réponse aux demandes au service pour tous les services de transport de fret :
 - pour les trains HLP, l'acompte correspond à 15% de la RC nette du tarif de la première classe de tonnage [0 – 350 T [;
 - pour les autres trains, l'acompte correspond à 15% de la RC nette du tarif de la quatrième classe de tonnage [1 050 – 1 550 T [. Cette classe est prépondérante parmi les circulations.

Les tarifs de RC retenus pour le calcul de l'acompte sont ceux des barèmes sur lignes UIC 2-6, qui concentrent 90% des circulations.

Précisément, la base de calcul pour cet acompte est la réponse en sillons-jours attribués à la date de publication de l'horaire de service hormis les sillons-jours pour lesquels le client attributaire aura formulé une demande de modification* ou de suppression en cours de traitement, entre le 7 septembre et le 31 octobre 2020 dans le cadre des échanges prévus à l'issue de la publication de l'horaire de service. Ceci doit permettre une meilleure prise en compte du plan de transport du client.

** La modification s'entend ici comme impactant ou pouvant impacter le tracé du sillon-jour concerné (par exemple, suite à une modification du convoi, du parcours ou des horaires).*

Le montant de cet acompte est facturé sur la base du barème applicable et est ventilé par mois de prestation. L'acompte est remboursé mensuellement, en même temps que la facturation de la RC pour le mois de prestation (M).

- 2) Une facture à partir du 20 (M+1)

Le montant de RC est acquitté par l'attributaire du sillon.

Pour un mois de prestation M, la RC facturée porte sur les circulations fiabilisées dont la date de départ est courant le mois M. Ces circulations englobent :

- les circulations captées par le système de suivi des circulations de SNCF Réseau ;
- les circulations réputées avoir été effectuées.

Ces dernières vérifient à la fois les deux critères ci-dessous :

- elles n'ont pas été annulées par l'EF,
- elles n'ont pas fait l'objet d'un déclaratif de non circulation par l'EF à travers l'interface GESICO, dans les 24h suivant leur date de départ théorique.

Pour faciliter le processus de déclaration de non circulation par les EF, SNCF Réseau met à disposition de ses clients la liste des points de captage les informant des circulations qui ne sont pas captées et qui doivent faire l'objet du déclaratif de non circulation si le train ne circule pas. Sur le reste du réseau, l'absence de captage des circulations vaut déclaratif de non circulation de la part de l'entreprise ferroviaire.

Pour certaines circulations, la facturation de leur RC interviendra les mois suivants, dans un délai maximal de 12 mois (cas de fiabilisation tardive par exemple).

Unités d'œuvre de facturation de la RC

Les deux unités d'œuvre utiles à la facturation de la RC sont la Tonne Brute Complète et le train-kilomètre. L'information de la Tonne Brute Complète correspond à celle que l'entreprise ferroviaire déclare dans sa déclaration de la composition réelle du convoi. Les entreprises ferroviaires fret devront déclarer le poids total réel du train (locomotive + matériel remorqué + chargement). Cette information de Tonne Brute Complète permettra d'affecter chaque train à l'une des cinq classes de tonnage définies dans le barème de la RC.

Cas d'absence de tonnage

En cas d'absence de déclaration de tonnage par l'entreprise ferroviaire pour une circulation ou du rejet de la déclaration de la composition réelle du convoi, le tarif de RC de la classe de tonnage maximum (≥ 1550) est appliqué.

SNCF Réseau se réserve le droit de contrôler la donnée tonnage saisie dans la déclaration de composition réelle des convois et d'opérer la régularisation de la tarification afférente.

Les règles de gestion de la donnée tonnage utilisées par le facturateur sont explicitées dans le document technique « Règles de gestion de la donnée tonnage ».

Renonciation à la réservation de sillons-jours attribués / Pénalité

En cas de renonciation, avant J-1 17h, à un sillon-jour attribué, J étant la date programmée pour l'utilisation du sillon, SNCF Réseau régularise le montant de la RC perçu au titre de l'acompte, lors de la facture de M+1. Si le sillon-jour est inclus dans le périmètre de l'IR, le dispositif décrit au **point 0** s'applique.

En cas de renonciation à partir de J-1 17h à un sillon-jour attribué ou en cas de non circulation, une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre de l'IR ($1,2 \times IR (J-1)$).

6.8.1.2. Redevance de circulation électrique (RCE)

Pour un mois de prestation M, les circulations relatives aux sillons attribués avec type de motrice électrique et dont la date de départ est courant du mois M sont prises en compte dans le calcul du montant de cette redevance.

La facturation de cette redevance est réalisée en même temps que celle de la RC en (M+1).

6.8.1.3. Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE)

La facturation de la RCTE (composantes A et B) est réalisée en même temps que celle de la RC en (M+1).

Pour un mois de prestation M, les circulations relatives aux sillons attribués avec type de motrice électrique et dont la date de départ est courant le mois M sont prises en compte dans le calcul du montant de la RCTE.

Les charges d'acheminement de l'énergie électrique relevant de la composante B (coût de transport et de distribution et frais associés - prestation diverse) sont distinguées des charges relevant de la composante A (couverture des pertes des systèmes électriques - prestation minimale) sur la facture de la RCTE.

6.8.1.4. Redevance de marché (RM) applicable aux EF voyageurs ou autres candidats

La redevance de marché est acquittée par le client attributaire de la capacité, en trois temps :

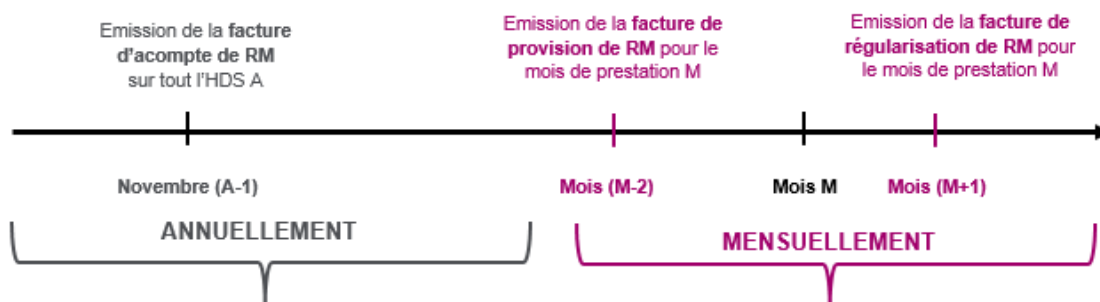
- 1) Une facture d'acompte en novembre 2020 : un acompte de 15% du montant de la RM est facturé sur la base des sillons-jours attribués par SNCF Réseau en réponse aux demandes au service pour tous les services de transport voyageurs.

Précisément, la base de calcul pour cet acompte est la réponse en sillons-jours attribués à la date de publication de l'horaire de service hormis les sillons-jours pour lesquels le client attributaire aura formulé une demande de modification* ou de suppression en cours de traitement, entre le 7 septembre et le 31 octobre 2020 dans le cadre des échanges prévus à l'issue de la publication de l'horaire de service. Ceci doit permettre une meilleure prise en compte du plan de transport du client.

* La modification s'entend ici comme impactant ou pouvant impacter le tracé du sillon-jour concerné (par exemple, suite à une modification du convoi, du parcours ou des horaires).

Le montant de cet acompte est facturé sur la base du barème applicable et est ventilé par mois de prestation. Pour l'activité TAGV, la valorisation de l'acompte est basée sur le barème en US des segments de marché.

- 2) Une facture de provision en (M-2) est émise pour les prestations du mois M (pour les sillons-jours dont la date de départ est courant le mois M). Cette facture est calculée sur la base des sillons-jours attribués et de leur taux d'utilisation estimé au vu de l'activité passée. En outre, la part mensuelle de l'acompte sur le mois M est déduite de la facture de provision. Pour l'activité TAGV, la valorisation de la provision est basée sur le barème en US des segments de marché.
- 3) Une facture de régularisation à partir du 15 du mois (M+1) est établie sur la base des sillons-jours arrêtée le même jour. Le montant provisionnel déjà facturé en (M-2) est déduit de la facture de régularisation. Pour l'activité TAGV, le montant de régularisation de la redevance de marché tient compte de l'emport théorique (US ou UM) défini selon le tonnage déclaré. En cas de non déclaration ou de rejet de la déclaration de tonnage la modulation UM est appliquée.



Renonciation à la réservation de sillons-jours attribués / Pénalité

En cas de renonciation, avant J-1 17h, à un sillon-jour attribué, J étant la date programmée pour l'utilisation du sillon, SNCF Réseau régularise le montant de la RM perçu au titre de l'acompte et de la facture de provision. Si le sillon-jour est inclus dans le périmètre de l'IR, le dispositif décrit au **point 6.4** s'applique.

En cas de renonciation à partir de J-1 17h à un sillon-jour attribué ou en cas de non circulation, une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre de l'IR (1,2 x IR (J-1)).

6.8.1.5. *Redevance d'accès (RA)*

Le montant de la redevance d'accès est acquitté mensuellement par douzième, à terme à échoir, par Ile de France Mobilités pour l'activité voyageurs conventionnée par l'AOT Ile de France Mobilités, par l'État pour l'activité voyageurs conventionnée par l'AOT Etat et au titre des régions pour les activités voyageurs conventionnées par des AOT hors AOT Ile de France Mobilités et Etat. Les factures doivent être acquittées au plus tard le 15 de chaque mois, de décembre 2020 à novembre 2021.

6.8.1.6. *Redevances particulières (RP)*

Les redevances particulières, listées au **point 6.2**, sont facturées aux clients attributaires de la capacité.

La facturation de ces redevances se fait en 2 étapes :

- une première facture de provision en (M-2);
- une seconde de régularisation en (M+1).

6.8.1.7. *Redevances de saturation (RS)*

La redevance de saturation (RS) est acquittée par l'attributaire du sillon, entreprise ferroviaire ou autre candidat. La redevance est facturée sur la base du sillon théorique, selon l'heure théorique de passage aux PR considérés, à une fréquence mensuelle.

En cas d'attribution du sillon sur une section de ligne déclarée prévisible puis en saturation constatée, l'ensemble des redevances lié au sillon (hors redevances liées à la circulation) est exigible immédiatement. En cas d'annulation ou de modification substantielle par le client postérieure à l'attribution, le montant de ces redevances reste dû à 100%.

Toutefois conformément à l'avis de l'ART n°2020-049 du 30 juillet 2020, il n'y aura pas de redevance de saturation applicable pendant l'horaire de service 2021.

6.8.2. FACTURATION DES SERVICES DE BASE SUR INSTALLATIONS DE SERVICE

Les redevances pour les services de base décrites au **point 6.2.2** sont facturées, suivant les modalités décrites ci-dessous.

6.8.2.1. *Redevances pour l'usage des voies de service*

a/ Voies de service faisant l'objet d'un contrat

La facturation des redevances a lieu pour chaque mois M en début de mois M.

Les voies de service faisant l'objet d'une contractualisation pour une utilisation récurrente seront facturées selon les dispositions prévues aux contrats. En conséquence, elles ne seront plus à inscrire dans le fichier déclaratif mensuel des voies de service.

b/ Voies de service non contractualisées faisant l'objet d'un déclaratif par le candidat

Ces voies faisant l'objet d'un déclaratif d'utilisation en M+1 pour le mois M, la facturation a lieu en fin de mois M+1.

Le montant facturé est déterminé par SNCF Réseau sur la base :

- des activités de l'horaire de service précédent, actualisé, le cas échéant en fonction des prévisions de trafic communiquées par l'entreprise ferroviaire en A-1,

- et de la déclaration du client reprenant les données réelles concernant les trains ayant accédé aux voies de service au plus tard le 20 du mois (M + 1). La déclaration s'effectue via un modèle de fichier déclaratif transmis par SNCF Réseau et expliquant la procédure à suivre.

c/ Dans les deux situations ci-dessus, en cas d'écart entre le contractualisé/déclaratif de l'entreprise ferroviaire et l'utilisation avérée (données GOST* ou remontées terrain), notamment en cas d'absence totale de contrat/déclaratif pour un site utilisé, SNCF Réseau le signale à l'entreprise ferroviaire, qui doit corriger son déclaratif ou justifier l'écart dans le mois suivant le signalement. Après ce délai, en l'absence de correction du déclaratif, de signature d'un contrat local redressant les écarts constatés ou de justification, SNCF Réseau applique une pénalité, égale au montant de la redevance d'usage multipliée par le nombre de prestations concernées, à payer en plus de la redevance d'usage due.

**A date, les 34 sites équipés de l'outil GOST 1, qui permet de tracer l'utilisation des blocs de voies de service par les entreprises ferroviaires, sont Achères, Albertville, Arles, Avignon Fontcouverte, Bayonne, Bretigny, Chalons en Champagne, Champigneulle, Culoz, Fos Coussoul, Gevrey, Gravenchon, Grenoble, Hausbergen, Hendaye, Laval, Lérrouville, Mantes-la-Jolie, Marseille Maritime, Metz Sablon, Miramas, Montbéliard, Mulhouse Nord, Perpignan Saint-Charles, Persan, Petit Quevilly, Portes lès Valence, Rouen Orléans, Saint-Nazaire, Saint-Pierre-des-Corps, Sotteville, Tarascon, Varangéville, Villeneuve-Saint-Georges. D'autres sites seront équipés courant 2020. Les EF concernées en seront informées.*

d/ Cas particuliers de l'utilisation de voies de service par des véhicules en stationnement de longue durée n'ayant pas fait l'objet de contractualisation

Cette utilisation est facturée à l'EF qui a déposé le(s) véhicule(s) jusqu'à leur enlèvement.

6.8.2.2. Redevance pour la prestation d'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité

Cette redevance est facturée à la fin du mois M+1 sur la base de la déclaration de l'entreprise ferroviaire reprenant les données réelles concernant le nombre de trains accédant aux sites de tri à la gravité, au plus tard le 20 du mois M + 1 pour l'ensemble de ce mois M.

En cas d'absence de déclaratif ou de déclaratif erroné, la pénalité visée à l'article 6.7.2.1 c) s'applique.

6.8.2.3. Redevances pour l'usage des installations ferroviaires des chantiers de transport combiné

Les modalités de facturation des redevances pour l'usage des chantiers de transport combiné sont décrites à l'article 10.1 de **l'annexe 3.6.2**.

En cas d'écart entre l'utilisation contractualisée et l'utilisation avérée, la pénalité visée à l'article 6.7.2.1 c) s'applique.

6.8.2.4. Redevance pour l'usage des cours de marchandises

Les modalités de facturation des redevances pour l'usage des cours de marchandises sont décrites à l'article 10.1 de **l'annexe 3.6.1**.

En cas d'écart entre l'utilisation contractualisée et l'utilisation avérée, la pénalité visée à l'article 6.7.2.1 c) s'applique.

6.8.3. FACTURATION DES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES

Les redevances pour les prestations complémentaires décrites au **point 6.2.3** sont acquittées suivant les modalités ci-dessous.

6.8.3.1. *Redevances pour les prestations complémentaires sur voies principales*

- **Redevance pour les prestations complémentaires de service SI**

Les accès aux services SI sont facturés annuellement à terme échu (avril A+1) au candidat. Les tarifs étant fixés pour un HDS, le calcul du prix d'un accès créé ou supprimé en cours d'HDS se fait au *pro rata temporis*. Pour tout accès ouvert ou supprimé le mois M, le mois entier est dû.

Les formations aux services SI sont facturées au fil de l'eau, sur la base des prestations réalisées dans les conditions définies au catalogue des formations SI.

- **Redevance pour l'ouverture supplémentaires des lignes, gares et postes non ouverts en permanence**

La facturation de cette redevance se fait trimestriellement, sur la base des devis fournis par SNCF Réseau et acceptés par le client.

- **Redevance pour prestation optionnelle de coordination de gestion des situations de crise (document technique en cours d'élaboration qui fera l'objet d'une consultation ad hoc)**

- **Redevance pour la fourniture de courant de traction électrique (RFE)**

Cette redevance ne concerne que les clients « entreprises ferroviaires » qui ont comme fournisseur d'électricité SNCF Réseau.

Pour un mois de prestation M, le montant de cette redevance prend en compte :

- pour la partie du parc équipé de SOCLE ou d'un autre système de télé-relevage communiquant avec SOCLE, la consommation en MWh relative au mois M ; cette facturation se fait manuellement sur la base des informations déclarées par les entreprises ferroviaires (numéro de l'engin moteur et circulation concernée) ;
- et par défaut pour la partie du parc non équipé, les circulations réelles en trains-kilomètres électriques de l'ensemble du parc électrique concerné dont la date de départ est courant le mois M,

La facturation de cette redevance se fait en même temps que celle de la redevance de circulation.

Dans le cas où une entreprise ferroviaire résilie de façon anticipée son engagement d'approvisionnement en courant de traction auprès de SNCF Réseau, une pénalité est facturée conformément au **point 6.2.3**, le mois suivant la fin du préavis.

6.8.3.2. *Redevances pour les prestations complémentaires régulées et non régulées sur installations de service (sur devis)*

Pour les prestations listées ci-après, la facturation de la redevance correspondante se fait au fil de l'eau, sur la base d'un devis fourni par SNCF Réseau et accepté par le client :

- prestation d'assistance à la circulation des trains TEPE sur les sites de voies de service ;
- manœuvre d'installations de sécurité simples ;
- manœuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne ;
- relevage hors réseau ferré national.

6.8.4. FACTURATION DES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES

6.8.4.1. *Redevance pour la réalisation d'études de faisabilité internationale*

La facturation de cette redevance se fait au fil de l'eau sur la base des études réalisées.

6.8.4.2. Redevance pour la réalisation d'études préalables à la demande d'ATE pour les TEPE

La facturation de cette redevance se fait au fil de l'eau sur la base des études réalisées.

6.8.4.3. Redevance pour l'usage du GSM-R Priorité 4

Les modalités de facturation des redevances pour l'usage du GSM-R sont précisées dans le contrat spécifique conclu entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

6.8.4.4. Redevances pour l'accès et l'utilisation du canal radio dit « de veille »

Ces redevances sont facturées annuellement courant janvier A+1 à l'entreprise ferroviaire, sur la base du nombre de liaisons de veille radio locale ouvertes durant l'horaire de service A.

6.8.4.5. Redevance pour l'étude et la délivrance de l'attestation de compatibilité des fréquences radioélectriques

L'étude de compatibilité et l'attestation de compatibilité des fréquences sont facturées annuellement courant janvier A+1 à l'entreprise ferroviaire, sur la base du nombre d'études et d'attestations réalisées durant l'horaire de service A.

6.8.5. FACTURATION DES PRESTATIONS DIVERSES

6.8.5.1. Remboursement des coûts de transport et de distribution de l'énergie de traction et des frais associés (RCTE – composante B)

Les modalités de facturation de la RCTE (composantes A et B) sont décrites au [point 6.7.1.3.](#)

6.8.5.2. Redevances pour la mise à disposition de biens de SNCF Réseau

Le mode de facturation de la redevance de mise à disposition de biens de SNCF Réseau est prévu par le contrat conclu avec le client.

6.8.6. CONDITIONS DE REGLEMENT ET DE CONTESTATION DES FACTURES

Les conditions de règlement et de contestation des factures figurent dans les conditions générales applicables aux contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et aux contrats d'attribution de sillons sur le réseau ferré national ([annexe 3.1](#)). Au sein de [l'annexe 7](#) du DRR globalement dédiée à la procédure de réclamation, [l'annexe 7.1](#) porte spécifiquement sur les contestations de factures.



www.sncf-reseau.fr/drr

