

AFFECTATION DES NUMEROS DE SILLONS AUX AXES DE MARCHÉ POUR LA FACTURATION DRR HDS 2023

Document technique cité au chapitre 5.2. du DRR 2023

Document technique du DRR
DRR2023 Version 3 du 1er septembre 2022



OBJET DU DOCUMENT

Ce document a pour objet de partager les règles d'affectation des numéros de sillons aux segments de marché pour la facturation pour l'HDS 2023 pour les activités voyageurs (conventionnées et non conventionnées).

Il complète les objectifs, unités d'œuvre, principes et règles d'application de facturation définis au chapitre 5 Tarification du Document de Référence du Réseau (DRR) pour l'horaire de service (HDS) 2023 ainsi que l'annexe 5.1.1.

MODALITES DE MODIFICATION DU DOCUMENT

La modification de ce document fait l'objet d'une consultation d'un mois des demandeurs de sillons.

Il pourra être par ailleurs modifié en cas de besoin, notamment pour intégrer de nouveaux cas de gestion.

1. ACTIVITES VOYAGEURS CONVENTIONNEES

Le ou les axes de marchés applicables au sillon sont déterminés par le ou les codes TCT utilisés pour les trains à charge ou à vide.

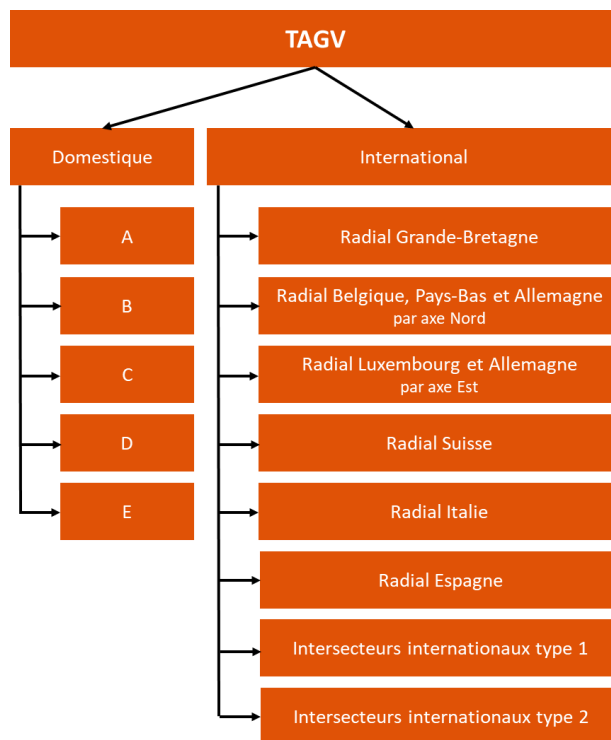
2. ACTIVITES FRET

L'activité fret est déduite des TCT utilisés.

3. ACTIVITES VOYAGEURS NON CONVENTIONNEES TAGV

Les codes TCT utilisés permettent de déterminer le caractère TAGV.

Les segments de marché TAGV pour l'horaire de service 2023 sont précisés au point 2.3.2. de l'annexe 5.1.1. du DRR 2023 et dans le chapitre 5 du document principal du DRR.



Un sillon commercial dont le tracé passe par une gare parisienne est nécessairement affecté en radial. Un intersecteur ne passe pas par une gare parisienne.

Conformément au chapitre 5.2. du DRR, les sillons commerciaux intersecteurs utilisés par un train radial bi tranche seront considérés radiaux.

Les intersecteurs internationaux de type 2 sont relatifs aux sillons qui empruntent une infrastructure récente de type tunnel vers la Grande-Bretagne et l'Espagne.

Segmentation des axes de marché domestique :

Segments	Taille du marché (population)	Concurrence intermodale (avion ou route)	Axes actuels
A	Important	Faible	Radial Paris Lyon St Etienne
B	Moyen	Faible	Radial BPL
C	Moyen	Moyenne	Radial Est * Radial Nord Radial Alpes (Grenoble-Chambéry-Annecy-vallées alpines)
D	Important	Forte	Radial Méditerranée (Valence-Marseille-Montpellier-Perpignan-Nice) Radial Sud-Ouest (Tours-Bordeaux-Toulouse-Bayonne-Tarbes, hors SEA)
E	Intersecteurs ou faible	Moyenne ou faible	Radial BFC Radial Arras Intersecteurs domestique

(* de manière transitoire pour 2021-2023, les dessertes sur l'axe radial Est se verront appliquer le tarif de la segmentation D, permettant une évolution cohérente avec la tarification historique)

Pour l'HDS 2023, l'ancien radial Est se verra appliquer la tarification du segment D.

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 est définie selon la moyenne pondérée aux skm des sillons unitaires des marchés desservis. Ainsi un TAGV réalisant un trajet Paris-Lille avec un arrêt commercial à Arras, puis qui reprend la ligne LGV vers Lille, est tarifé au prorata de la longueur du sillon km LGV en segment E pour Paris-Arras, en segment E pour Arras-Lille et en segment C pour Paris-Lille.

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

Toutefois :

- La tarification applicable à un sillon international sans arrêt domestique est la tarification de la RM LGV du sillon international.

- La tarification applicable aux sillons internationaux avec arrêt domestique (trains à charge) est la tarification prenant en compte à la fois le marché domestique et le marché international considéré, au prorata des longueurs LGV de chaque sillon unitaire.

Ainsi un train Paris - Lyon Part Dieu – Chambéry - Milan, parce qu'il marque un arrêt commercial à Lyon, est tarifé au prorata des sillons unitaires du tarif RM LGV du segment A (Paris-Lyon sur la LGV Paris-Lyon,) et du radial Italie alors qu'un train Paris – Chambéry - Milan est tarifé selon la moyenne du tarif du segment C (radial Alpes actuel) et du radial Italie.

La méthodologie de définition de la tarification applicable est présentée dans l'annexe 5.1.1.

Pour la facturation, SNCF Réseau identifie pour chaque Point Remarquable (PR) servant d'Origine ou de Destination les axes de marchés 2023 qui y sont applicables.

Pour chaque PR, SNCF Réseau précise également le type de cas qui va influencer les règles de gestion :

- Gares parisiennes : ce sont les gares spécifiées au chapitre 5 du DRR : Paris-Austerlitz, Paris-Bercy, Paris-Est, Paris-Gare-de-Lyon, Paris-Montparnasse, Paris-Nord et Paris-Vaugirard.
- Gares IDF : Marne-la-Vallée-Chessy ; Massy-TGV ; Roissy-Aéroport-CDG 2.
- Technicentres : il s'agit de PR n'ayant pas vocation à accueillir des voyageurs, mais destinés à des mouvements techniques (technicentres de maintenance, garages de rames...).
- Localités étrangères : les PR non concernés par les 3 premiers types, considérés comme étant à l'étranger (points frontières, gares à l'étranger...).
- Localités françaises : les PR non concernés par les 3 premiers types, sont considérés comme étant en France.

La notion de gare sans précision regroupe les gares parisiennes, les gares IDF et les localités (c'est-à-dire tous les PR sauf les technicentres).

Classification des sillons TAGV commerciaux :

La notion de commercialité du sillon est déterminée via le TCT utilisé.

Afin d'affecter le sillon commercial à un segment de marché, SNCF Réseau utilise des règles détaillées selon le tableau suivant :

Numéro	Cas de gestion	Affectation
#1	Sillon entre une gare parisienne et une localité française empruntant un seul segment de marché. Ex : Paris-Nord <-> Nantes Ex : Paris-Montparnasse <-> Arras	Marché radial domestique afférent à la localité française parmi A,B,C,D,E. Ex : segment B (Radial axe Atlantique / BPL) Ex : segment E (Radial Arras)
#1bis	Sillon entre une gare parisienne et une localité française empruntant deux segments de marché différents. Ex : Paris – Lyon part Dieu – Marseille	Tarifification composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.
#2	Sillon entre une gare parisienne et une localité étrangère avec arrêt domestique Ex : Paris - Lyon Part Dieu - Milan	Tarifification composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.
#2bis	Sillon entre une gare parisienne et une localité étrangère sans arrêt domestique Ex : Paris-Est <-> Stiring-Wendel	Marché radial international afférent à la localité étrangère. Ex : Radial Luxembourg & Allemagne par axe Est
#3	Sillon entre une gare IDF et une localité française. Ex : Marne-la-Vallée-Chessy <-> Strasbourg	Marché E (intersecteurs domestiques). Ex : segment E (Intersecteurs domestiques)
#4	Sillon entre une gare IDF et une localité étrangère sans arrêt domestique. Ex : Marne-la-Vallée-Chessy <-> Wannehain	Marché intersecteur international afférent à la localité. Ex : Intersecteurs internationaux - type 1

Numéro	Cas de gestion	Affectation
#4 bis	Sillon entre une gare IDF et une localité étrangère avec arrêt domestique. Ex : Marne-la-Vallée-Chessy <-> Wannehain via Lille	Tarification composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.
#5	Sillon entre une localité étrangère et une localité française, en couplage avec un sillon radial domestique en continuité du sillon international. Ex : Lille <-> Wannehain, en couplage avec un Paris-Nord <-> Dunkerque	Tarification composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.
#6	Sillon entre une localité étrangère et une localité française, dont le tracé passe par Paris. Ex : Nantes <-> Wannehain, via Paris	Marché radial international afférent à la localité étrangère. Ex : Radial Belgique, Pays-Bas & Allemagne par axe Nord
#7	Autre cas de sillon entre une localité étrangère et une localité française sans arrêt domestique. Ex : Perpignan Frontière <-> Marseille	Marché intersecteur international afférent à la localité étrangère. Ex : Intersecteurs internationaux - type 2
#7 bis	Autre cas de sillon entre une localité étrangère et une localité française avec arrêt domestique Ex : Perpignan Frontière <-> Marseille, via Perpignan	Tarification composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.
#8	Sillon entre deux localités françaises, en couplage avec un sillon radial. Ex : Quimper <-> Rennes, en couplage avec un Brest <-> Paris	Marché radial domestique afférent aux localités parmi A,B,C,D,E. Ex : segment B (Radial axe Atlantique / BPL)
#9	Sillon entre deux localités françaises, dont le tracé passe par Paris. Ex : Strasbourg <-> Lourdes, par Paris	Tarification composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.

Numéro	Cas de gestion	Affectation
#10	Autre cas de sillon entre deux localités françaises. Ex : Nantes <-> Marseille	Marché E (intersecteurs domestiques). Ex : segment E (intersecteurs domestiques)
#11	Sillon entre deux localités étrangères, dont au moins une est une infrastructure récente de type tunnel vers la Grande-Bretagne et l'Espagne sans arrêt domestique Ex : Fréthun-Tunnel <-> Wannehain	Marché intersecteur international type 2. Ex : Intersecteurs internationaux - type 2
#11 bis	Sillon entre deux localités étrangères, dont au moins une est une infrastructure récente de type tunnel vers la Grande-Bretagne et l'Espagne avec arrêt domestique. Ex : Fréthun-Tunnel <-> Wannehain via Lille	Tarifcation composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.
#12	Autre cas de sillon entre deux localités étrangères sans arrêt domestique. Ex : Zoufftgen <-> La Plaine	Marché intersecteur international type 1. Ex : Intersecteurs internationaux - type 1
#12 bis	Autre cas de sillon entre deux localités étrangères avec arrêt domestique. Ex : Bruxelles <-> Barcelone via Lille/Lyon/Perpignan	Tarifcation composite multisegment Cf : Annexe 5.1.1.
#13	Sillon entre deux localités françaises, en couplage avec un sillon international intersecteur	Analyse au cas par cas selon la réalisation du train

Nb : Cas particulier des sillons passant par Arras : une analyse au cas par cas est réalisée pour ces sillons en cas de couplage (analyse selon l'ensemble des sillons couplés)

Les cas commerciaux non prévus dans la liste ci-dessus (sillon entre deux gares parisiennes, sillon entre une gare parisienne et une gare IDF, sillons depuis un technicentre...) seront traités comme des sillons non commerciaux.

Classification des sillons TAGV non commerciaux

La notion de non-commercialité du sillon est déterminée via le TCT utilisé.

Pour affecter le sillon non commercial à un axe de marché, SNCF Réseau a développé certaines règles, notamment basées principalement sur les principes suivants :

- Tout sillon intersecteur à l'intérieur d'un axe de marché radial (en terme d'OD) sera considéré radial, et affecté un axe de marché suivant ses OD.
- Tout sillon dont le tracé passe par Paris (OD comprise) est considéré radial, et affecté un axe de marché suivant ses OD.

Afin d'affecter le sillon non commercial à un segment de marché, SNCF Réseau utilise les règles détaillées dans le tableau suivant :

Numéro	Cas de gestion	Affectation
#1	Sillon entre une gare parisienne et une localité française.	Marché radial domestique afférent à la localité française parmi A,B,C,D,E.
#2	Sillon entre une gare parisienne et une localité étrangère.	Marché radial international afférent à la localité étrangère.
#3	Sillon entre deux gares parisiennes.	Marché E (intersecteurs domestiques).
#4	Sillon à l'origine d'une gare IDF et à destination d'une gare parisienne.	Marché radial au prix LGV le moins cher parmi les marchés radiaux domestiques afférents à la gare parisienne.
#5	Sillon à l'origine d'une gare parisienne et à destination d'une gare IDF.	Marché E (intersecteurs domestiques).
#6	Sillon entre une gare et son technicentre de rattachement.	Marché radial au prix LGV le moins cher parmi les marchés radiaux domestiques afférents à la gare.
#7	Sillon entre une gare et un technicentre autre que son technicentre de rattachement.	Marché E (intersecteurs domestiques).

Numéro	Cas de gestion	Affectation
#8	Sillon entre une gare et un technicentre rattaché à une autre gare, avec un radial domestique éligible commun aux deux gares.	Marché radial domestique afférent.
#9	Sillon entre une gare et un technicentre rattaché à une autre gare, sans radial domestique éligible commun aux deux gares.	Marché E (intersecteurs domestiques).
#10	Sillon entre deux technicentres (sauf si entre 2 technicentres du même segment de marché)	Marché E (intersecteur domestique) (sinon radial afférent aux technicentres)
#11	Sillon entre une gare IDF et une localité française.	Marché E (intersecteurs domestiques).
#12	Sillon entre une gare IDF et une localité étrangère.	Marché intersecteur international afférent à la localité étrangère.
#13	Sillon entre une localité étrangère et une localité française, avec au moins un radial international éligible commun aux deux localités.	Marché radial international communs aux deux localités.
#14	Sillon entre une localité étrangère et une localité française, sans radial international éligible commun aux deux localités.	Marché intersecteur international afférent à la localité étrangère.
#15	Sillon entre deux localités françaises, avec au moins un radial domestique éligible commun aux deux localités.	Marché radial domestique afférent.
#16	Sillon entre deux localités françaises, sans radial domestique éligible commun aux deux localités.	Marché E (intersecteurs domestiques).
#17	Sillon entre deux localités étrangères, avec au moins un radial international éligible commun aux deux localités.	Marché radial au prix LGV le moins cher parmi les marchés radiaux internationaux éligibles aux deux localités.
#18	Sillon entre deux localités étrangères, sans radial international éligible commun aux deux localités, dont au moins une est une infrastructure récente de type tunnel vers la Grande-Bretagne et l'Espagne.	Marché intersecteur international type 2.
#19	Autres cas de sillon entre deux localités étrangères, sans radial international éligible commun aux deux localités.	Marché intersecteur international type 1.

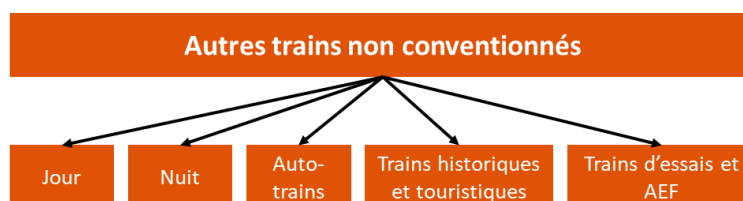
Numéro	Cas de gestion	Affectation
#20	Sillon entre une localité étrangère et une localité française, en couplage avec un sillon radial. Ex : Lille <-> Wannehain, en couplage avec un Paris-Nord <-> Dunkerque	Marché radial international afférent à la localité étrangère. Ex : Radial Belgique, Pays-Bas & Allemagne par axe Nord
#21	Sillon entre deux localités françaises, en couplage avec un sillon radial. Ex : Quimper <-> Rennes, en couplage avec un Brest <-> Paris	Marché radial domestique afférent aux localités parmi A,B,C,D,E. Ex : segment B (Radial axe Atlantique / BPL)

En cas de numéro de sillon pouvant être affectés à plusieurs axes de marché, des arbitrages peuvent être nécessaires : le segment affecté est alors principalement le segment de marché de la version du sillon avec la circulation sur LGV la plus fréquente. Une analyse au cas par cas est apportée à ces situations.

4. ACTIVITES VOYAGEURS NON CONVENTIONNEES NON TAGV

Les codes TCT utilisés permettent de déterminer le caractère non TAGV.

Les axes de marché des autres trains non conventionnés 2023 sont précisés au point 2.3.2. de l'annexe 5.1.1. du DRR 2023.



Pour les autos-trains, les trains historiques et touristiques et les trains d'essais et AEF, les codes TCT utilisés permettent de déterminer directement l'axe de marché.

Pour les trains non aptes à la grande vitesse de jour et les trains non aptes à la grande vitesse de nuit, les codes TCT sont utilisés conjointement au numéro de sillon pour déterminer l'axe de marché.

- **Classification des sillons non aptes à la grande vitesse de jour ou de nuit**

Les sillons commerciaux et non commerciaux qui partent un jour J pour arriver à J+1 ou plus sont considérés comme des trains de nuit. Dans le cas de parcours internationaux, SNCF Réseau considère l'intégralité du parcours et non pas la seule partie du RFN concernant les jours de départ et d'arrivée.

Les sillons non commerciaux HLP (selon le TCT utilisé) qui servent à des sillons commerciaux de nuit sont considérés comme des trains de nuit.

En cas de numéros de sillons pouvant être affectés à plusieurs axes de marché, des arbitrages peuvent être nécessaires : le segment affecté est alors principalement le segment de marché de la version du sillon avec la circulation la plus fréquente. Une analyse au cas par cas est apportée à ces situations.

5. MISE A JOUR DU REFERENTIEL

Le référentiel est maintenu suivant un processus itératif :

- Une première classification est effectuée lors de l'élaboration de l'acompte, et est partagée avec les clients.
- Le référentiel est mis à jour à chaque valorisation des sillons, suivant les besoins de la facturation

Un numéro de marche est donc affecté à un seul segment de marché TAGV et/ou à un seul segment de marché trains non GV jour ou nuit.

Chaque client est tenu au courant de l'évolution du référentiel concernant ses sillons au fur et à mesure des mises à jour du référentiel.