

AFFECTATION DES NUMEROS DE SILLONS AUX AXES DE MARCHÉ POUR LA FACTURATION DRR HDS 2024

Document technique cité au chapitre 5. du DRR 2024

Document technique du DRR
DRR 2024 Version 1 du 8 octobre 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 2024 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) 2024 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. DEFINITION DE LA CARACTERISATION DU SILLON

Un sillon est soit commercial soit non commercial.

Un sillon dit non commercial, également appelé sillon technique, regroupe les circulations à vide, les mouvements techniques et les hauts-le-pied.

Un sillon dit commercial est un sillon à charge. Sont également considérés comme des sillons commerciaux les trains d'essais et les trains de travaux.

2. 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.

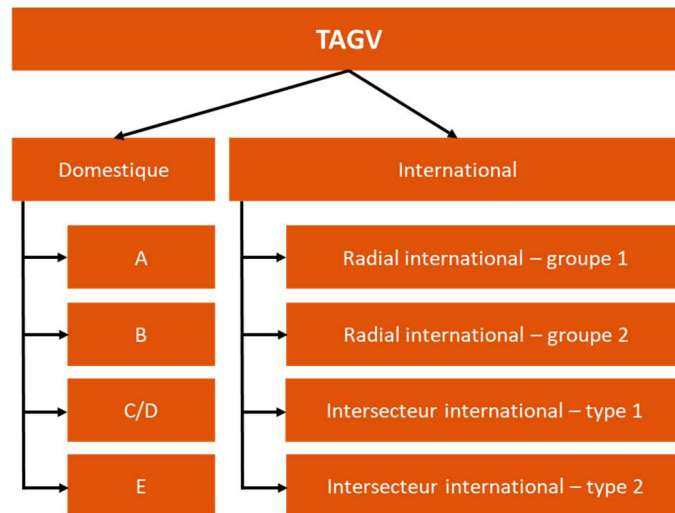
3. ACTIVITES FRET

L'activité fret est déduite des TCT utilisés.

4. 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 2024 sont précisés au point 2.3.2. de l'annexe 5.1.1. du DRR 2024 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.

Segmentation des axes de marché domestiques :

Axes	Taille du marché (population)	Concurrence intermodale (avion ou route)	Notation	Segments
Radial Lyon St Etienne	Important (3pts)	Faible (3pts)	6	A
Radial BPL	Moyen (2 pts)	Faible (3pts)	5	B
Radial Est Radial Nord (hors Arras) Radial Alpes	Moyen (2pts)	Moyenne (2pts)	4	C/D
Radial Méditerranée Radial Sud-Ouest	Important (3pts)	Forte (1pt)	4	
Radial BFC* Radial Arras Intersecteurs domestique	Intersecteurs ou faible (1pt)	Moyenne ou faible (2 ou 3 pts)	3*	E

*Le segment radial BFC est identifié avec une concurrence intermodale faible (3pts), ce qui lui vaudrait une note globale de 4. Cependant, cet axe est maintenu dans le segment E du fait de la forte limite liée à la population desservie.

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.

Segmentation des axes de marché internationaux :

Axes	Taille du marché (population)	Concurrence intermodale (avion ou route)	Notation	Segments
Radial Grande-Bretagne Radial Belgique, Pays-Bas & Allemagne par axe Nord Radial Luxembourg & Allemagne par axe Est Radial Suisse	Moyen (2 pts)	Moyenne (2pts)	4	Radial international – groupe 1
Radial Italie Radial Espagne	Moyen (2 pts)	Forte (1pt)	3	Radial international – groupe 2

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

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 2024 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 international – groupe 1 (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 international – groupe 1 (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	Tarifification 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	Tarifification 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.

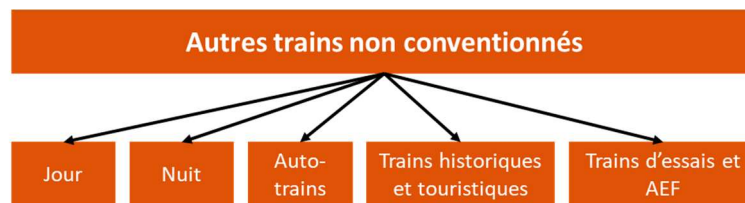
Classification des sillons TAGV non commerciaux

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

Dans la mesure où la redevance de marché ne s'applique plus sur les trains non commerciaux, aucune classification des sillons non commerciaux ne sera réalisée.

5. ACTIVITES VOYAGEURS NON CONVENTIONNEES NON TAGV

Les axes de marché des autres trains non conventionnés 2024 sont précisés au point 2.3.2. de l'annexe 5.1.1. du DRR 2023.



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.

6. 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 sur demande de l'évolution du référentiel concernant ses sillons au fur et à mesure des mises à jour du référentiel.