

ANNEXE 3.1

CONDITIONS GÉNÉRALES DU CONTRAT D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DU CONTRAT D'ATTRIBUTION DE SILLONS SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – OBJET	5
ARTICLE 2 – PIÈCES CONTRACTUELLES	6
ARTICLE 3 – OPPOSABILITE	6
ARTICLE 4 – PARTIES AU CONTRAT	6
CHAPITRE I – SERVICES ASSURÉS PAR SNCF RÉSEAU AU CANDIDAT	8
ARTICLE 5 – PRESTATIONS MINIMALES FOURNIES SUR VOIES PRINCIPALES	8
5.1 PRINCIPE GENERAL	8
5.2 DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU CANDIDAT DEMANDEUR DE CAPACITE NON EF	8
5.2.1 MISE A DISPOSITION A UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE DES SILLONS ATTRIBUES AU CANDIDAT DEMANDEUR DE CAPACITE NON EF	8
5.2.2 PRESTATIONS RELATIVES A LA CIRCULATION.....	9
ARTICLE 6 – PRESTATIONS LIEES A L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU FERRE NATIONAL	9
6.1 PRINCIPES.....	9
6.2 DEMANDE DE PRESTATION	10
6.3 RESILIATION D'UNE PRESTATION	10
ARTICLE 6 BIS – UTILISATION DES BADGES ET HABILITATIONS CANIF	10
ARTICLE 6 TER – SERVICE GSM-R PRIORITE 4.....	10
CHAPITRE II – DROITS ET OBLIGATIONS DE SNCF RÉSEAU ET DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE CONCERNANT L'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES.....	11
ARTICLE 7 – RESPECT DES RÈGLES RELATIVES À L'EXPLOITATION DU RESEAU FERRÉ NATIONAL ET À LA GESTION DES CIRCULATIONS.....	11
ARTICLE 8 – PERFORMANCE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE.....	11
ARTICLE 9 – MATÉRIEL ROULANT MIS EN ŒUVRE PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE POUR ASSURER SES SERVICES DE TRANSPORT	11
9.1 GENERALITES	11
9.2 EXIGENCES RELATIVES AU MATERIEL ROULANT DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE	12
9.3 CHARGEMENT DU MATERIEL ROULANT	12
9.4 RETRAIT DES MATERIELS ROULANTS IMPROPRES A CIRCULER SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL	12
9.5 CONSEQUENCES DU RETRAIT DES MATERIELS ROULANTS IMPROPRES A CIRCULER SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL	13
ARTICLE 10 – PERSONNEL PARTICIPANT A LA CIRCULATION DES TRAINS EMPLOYÉ PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE	13
10.1 EXIGENCES RELATIVES AU PERSONNEL DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE	13
10.2 RETRAIT DU PERSONNEL NON AUTORISÉ OU INAPPROPRIÉ.	14
10.3 CONSEQUENCES DU RETRAIT DU PERSONNEL NON AUTORISÉ OU INAPPROPRIÉ.....	14
ARTICLE 11 – PERSONNEL EMPLOYÉ PAR SNCF RÉSEAU	14
ARTICLE 12 – MODALITÉS D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU FERRÉ NATIONAL.....	15
12.1 INFORMATIONS PREALABLES A L'UTILISATION DES SILLONS	15

12.2	ECHANGE D'INFORMATIONS	15
12.3	GARANTIES RECIPROQUES RELATIVES AUX CARACTERISTIQUES DU SILLON ATTRIBUE EN SITUATION NORMALE	15
12.4	CONDITIONS DE DEPART DES TRAINS	16
12.5	RECOURS PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE A DES PARTENAIRES ET PRESTATAIRES	16
ARTICLE 13 – SITUATIONS PERTURBÉES ET ACTIONS CORRECTIVES		16
13.1	NOTIFICATION DES PERTURBATIONS PAR LE SGTC ET L'ENTREPRISE FERROVIAIRE.	16
13.2	PRINCIPES.....	17
13.3	MESURES PRISES POUR ASSURER LE RETABLISSEMENT NORMAL DES CIRCULATIONS.....	17
13.4	OBLIGATION DE CONCOURS POUR LE SECOURS D'UN TRAIN EN DETRESSE	17
13.5	CONSEQUENCES EN MATIERE DE REGULARITE HORAIRE	18
13.6	RETOUR D'EXPERIENCE	18
13.7	OBLIGATION DE CONTRIBUER AUX EXERCICES DE SECOURS	18
ARTICLE 14 – MODIFICATION ET SUPPRESSION DES SILLONS-JOURS ATTRIBUES.....		18
14.1	MODIFICATIONS ET SUPPRESSIONS DE SILLONS-JOURS PAR SNCF RESEAU	18
14.2	MODIFICATIONS ET SUPPRESSIONS DE SILLONS-JOURS PAR LE CANDIDAT	19
ARTICLE 15 – DROIT DE CONTROLE ET DE VISITE.....		20
CHAPITRE III – TARIFICATION DE L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DE L'ATTRIBUTION DE SILLONS ET CONDITIONS DE PAIEMENT.....		20
ARTICLE 16 – RÈGLES GÉNÉRALES DE TARIFICATION		20
ARTICLE 17 – CONDITIONS DE FACTURATION ET DE PAIEMENT		20
ARTICLE 18 – DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE RETARD OU DÉFAUT DE PAIEMENT		21
18.1	RETARDS DE PAIEMENT	21
18.2	DEFAUT DE PAIEMENT	22
18.3	CONSEQUENCES OPERATIONNELLES.....	22
ARTICLE 18 BIS –CAUTION FINANCIERE DU CANDIDAT DEMANDEUR DE CAPACITE NON EF		22
ARTICLE 18 TER – DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE SOMMES INDUMENT PAYEES PAR LE CANDIDAT		22
CHAPITRE IV – RESPONSABILITE DES PARTIES		23
ARTICLE 19 – RESPONSABILITÉS EN CAS D'ACCIDENTS OU DEGRADATIONS MATERIELLES		23
19.1	RESPONSABILITE DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE ENVERS SNCF RÉSEAU EN CAS D'ACCIDENTS OU DE DEGRADATIONS MATERIELLES.....	23
19.2	RESPONSABILITE DE SNCF RÉSEAU ENVERS L'ENTREPRISE FERROVIAIRE EN CAS D'ACCIDENTS OU DE DEGRADATIONS MATERIELLES.....	24
19.3	ACCIDENTS OU DEGRADATION DU FAIT DE SNCF RÉSEAU OU DU CANDIDAT DEMANDEUR DE CAPACITE NON EF	26
19.4	PRESCRIPTION	26
ARTICLE 20 – CONSÉQUENCES INDEMNITAIRES DES SUPPRESSIONS DE SILLONS JOURS ATTRIBUES.....		26

20.1	PRINCIPES.....	26
20.1 BIS -	SILLONS-JOURS LIES	27
20.2.	EXCEPTIONS	27
20.3	LIMITE DE RESPONSABILITE.....	28
20.4	PROCEDURE DE TRAITEMENT DES RECLAMATIONS DU CANDIDAT	28
	ARTICLE 20 BIS – DISPOSITIF D’INCITATIONS RECIPROQUES.....	28
	ARTICLE 21 – FORCE MAJEURE ET EVENEMENTS ASSIMILES	28
	ARTICLE 22 – RÉSILIATION DU CONTRAT	29
	CHAPITRE V – DISPOSITIONS DIVERSES.....	30
	ARTICLE 23 – CONDITIONS LEGALES D’EXERCICE DES ACTIVITES DU CANDIDAT	30
23.1	LICENCE D’ENTREPRISE FERROVIAIRE ET CERTIFICAT DE SECURITE.....	30
23.2	ASSURANCES OU MESURES EQUIVALENTE A UNE ASSURANCE	30
	ARTICLE 24 – COLLABORATION GÉNÉRALE DES PARTIES.....	31
	ARTICLE 25 – ENTRÉE EN VIGUEUR DE NOUVELLES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES OU RÉGLEMENTAIRES.....	31
	ARTICLE 26 – CONFIDENTIALITÉ	31
	ARTICLE 27 – RÉFÉRENCES.....	31
	ARTICLE 28 – NULLITÉ	32
	ARTICLE 29 – NON TOLÉRANCE.....	32
	ARTICLE 30 – LOI APPLICABLE	32
	ARTICLE 31 – DIFFÉRENDS ENTRE LES PARTIES	32
31.1	REGLEMENTS DES DIFFERENDS PAR VOIE DE CONCILIATION OU DE PROCEDURES JURIDICTIONNELLES	32
31.2	RECOURS DEVANT L’AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES FERROVIAIRES ET ROUTIERES	32

ARTICLE 1 – OBJET

Dans le cadre déterminé par le Document de référence du réseau (DRR) en conformité avec les textes officiels européens et nationaux, les présentes Conditions générales fixent les conditions générales d'ordre administratif, technique et financier d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et des prestations associées par l'entreprise ferroviaire et/ou d'attribution de sillons au candidat demandeur de capacité non EF ou à l'entreprise ferroviaire, sans préjudice des conditions particulières à convenir avec le candidat intéressé. Les stipulations ci-après complètent les dispositions du DRR.

Elles s'appliquent à toute utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et des services associés ainsi qu'à toute attribution de sillon jours pour l'horaire de service concerné, quelle que soit leur date d'attribution.

Elles s'appliquent également à toute utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national directement liée à l'attribution d'un sillon corridors fret, en application du Règlement n° 913/2010 du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

On entend par « infrastructure du réseau ferré national » l'ensemble des voies principales du réseau ferré national géré par SNCF Réseau.

Les stipulations des présentes conditions générales s'appliquent :

- ◆ aux relations entre SNCF Réseau et une entreprise ferroviaire ou un regroupement international d'entreprises ferroviaires à l'exception des dispositions relatives :
 - à la mise à disposition à une entreprise ferroviaire des sillons attribués au candidat demandeur de capacité non EF (article 5.2.1)
 - à la garantie financière du candidat demandeur de capacité non EF (article 18 bis)
- ◆ aux relations entre SNCF Réseau et un candidat demandeur de capacité non EF, à l'exception des dispositions relatives :
 - aux prestations relatives à la circulation (article 5.2.2),
 - aux Conditions d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national par l'entreprise ferroviaire (Chapitre II), sauf dispositions contraires.
 - à la licence d'entreprise ferroviaire et certificat de sécurité (article 23.1), sauf dispositions contraires.
 - aux conditions de responsabilités en cas d'accident ou dégradation de matériel (article 19.1, article 19.2).
- ◆ à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et des services associés par une entreprise ferroviaire qui se voit mettre à disposition des sillons par un candidat demandeur de capacité non EF et pour les seuls sillons attribués directement à ce dernier, à l'exception, des dispositions relatives :
 - au traitement des capacités (article 5.1),
 - à la suppression des sillons par SNCF Réseau ou l'entreprise ferroviaire (article 14),
 - aux conséquences indemnitaires de la suppression des sillons par SNCF Réseau (article 20).

Les présentes Conditions générales régissent toutes les relations entre les parties, sauf disposition contraire figurant dans un contrat *ad hoc* (comme notamment dans le contrat d'utilisation des systèmes d'information fournis par SNCF Réseau).

La signature du Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national ou du Contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national est un préalable à la signature entre SNCF

Réseau et le candidat de tout autre contrat ayant pour objet des services liés à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national.

ARTICLE 2 – PIÈCES CONTRACTUELLES

Le contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national signé entre SNCF Réseau et chaque entreprise ferroviaire ou le contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national signé entre SNCF Réseau et chaque candidat demandeur de capacité non EF (ci-après le « Contrat ») comprend les pièces suivantes :

- les présentes Conditions générales,
- les conditions particulières signées avec chaque entreprise ferroviaire ou candidat demandeur de capacité non EF,
- les conditions particulières d'utilisation du badge et de l'habilitation CANIF,
- le cas échéant, les conditions particulières d'abonnement au service GSM-R Priorité 4.

En cas de contradiction, les conditions particulières prévalent sur les Conditions générales.

ARTICLE 3 – OPPOSABILITE

3.1 Les Conditions générales régissent les relations contractuelles entre SNCF Réseau et le candidat.

La commande et l'attribution de sillons ainsi que l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national par le candidat implique l'adhésion aux Conditions générales.

Le candidat déclare avoir pris connaissance des Conditions générales et qu'il accepte les termes et conditions.

3.2 La commande ainsi que l'utilisation de badges et habilitations CANIF par le candidat implique l'adhésion aux Conditions particulières d'utilisation du badge et de l'habilitation CANIF, annexées au DRR. Le candidat déclare avoir pris connaissance des conditions particulières précitées et s'engage à les respecter et faire respecter par son personnel et/ou ses préposés.

ARTICLE 4 – PARTIES AU CONTRAT

Les parties au Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national sont SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire.

Les parties au Contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national sont SNCF Réseau et le candidat demandeur de capacité non EF.

Elles sont définies comme suit :

- ◆ SNCF Réseau : désigne, conformément à l'article L.2111-9 du code des transports, le gestionnaire du réseau ferré national chargé, pour les besoins du Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et du Contrat d'attribution de sillons sur l'infrastructure du réseau ferré national, d'assurer l'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce réseau (comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure) et des services associés qui dépendent de sa responsabilité.

Il assure la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau

ferré national.

Pour certaines lignes du réseau à faible trafic, ces missions peuvent être assurées (à l'exclusion de la mission d'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national) par une personne ayant conclu une convention avec SNCF Réseau, selon les objectifs et principes de gestion définis par SNCF Réseau en application du dernier alinéa de l'article L. 2111-9 du Code des transports.

- ♦ « candidat demandeur de capacité non EF » : désigne l'une des autres personnes admises à présenter des demandes d'attribution de sillons en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires, conformément aux dispositions de l'article L. 2122-11 du code des transports ;
- ♦ « entreprise ferroviaire » : désigne toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.

Pour les besoins du présent contrat, la notion d'« entreprise ferroviaire » comprend également celle de « regroupement international d'entreprises ferroviaires » ; en conséquence, et sauf dispositions contractuelles différentes, les stipulations applicables aux entreprises ferroviaires sont également applicables aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires.

Les termes « personnel de l'entreprise ferroviaire » désignent tous les agents employés par elle, ses préposés, ainsi que le personnel des entreprises agissant à sa demande ou pour son compte, et dont les tâches et missions ont un lien quelconque avec l'exploitation de ses services de transport ferroviaire.

Les termes « matériel roulant de l'entreprise ferroviaire » désignent tous les types de véhicules (locomotives, wagons et autres véhicules) utilisés ou tractés par l'entreprise ferroviaire ou des entreprises agissant pour son compte pour exécuter ses services de transport ferroviaire (y compris les manœuvres afférentes), sans considération de leur régime de propriété ou de gestion.

Sauf autrement stipulé, l'entreprise ferroviaire qui se voit mettre à disposition des sillons par le candidat demandeur de capacité non EF n'est pas, vis-à-vis de SNCF Réseau, réputée agir pour le compte du candidat demandeur de capacité non EF.

- ♦ Il est précisé que les salariés, agents, prestataires ou partenaires (autres que ceux titulaires d'un des contrats mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 du code des transports ou d'une convention conclue en application du dernier alinéa de l'article L. 2111-9 ou des articles L. 2111-1-1 et L. 2111-9-1-A du code des transports) auxquels SNCF Réseau et le candidat ont chacun recours pour l'exécution de leurs activités ne sont pas considérés comme des tiers. SNCF Réseau et le candidat en répondent donc respectivement, lorsque ces personnes agissent dans le cadre de leurs fonctions ou de leurs missions.

Ils bénéficient, en tant seulement qu'ils agissent pour le compte de SNCF Réseau ou du candidat, des limitations de responsabilités stipulées aux présentes conditions générales au profit de SNCF Réseau et du candidat. En conséquence, SNCF Réseau et le candidat ne peuvent rechercher la responsabilité de ces personnes sur des bases autres que celles stipulées aux présentes conditions générales.

- ♦ Les personnes titulaires d'un des contrats mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 du code des transports ou d'une convention conclue en application du dernier alinéa de l'article L. 2111-9 ou des articles L. 2111-1-1 et L. 2111-9-1-A du code des transports, lorsqu'elles causent un dommage à l'entreprise ferroviaire, bénéficient, en tant seulement qu'elles agissent dans le cadre de ces contrats, des limitations de responsabilités stipulées aux présentes conditions générales au profit de SNCF Réseau. En conséquence, l'entreprise ferroviaire ne peut rechercher la responsabilité de ces personnes sur des bases autres que celles stipulées aux présentes conditions générales.

CHAPITRE I – SERVICES ASSURÉS PAR SNCF RÉSEAU AU CANDIDAT

ARTICLE 5 – PRESTATIONS MINIMALES FOURNIES SUR VOIES PRINCIPALES

5.1 Principe général

En application de la réglementation en vigueur, les prestations minimales sont dues par SNCF Réseau à tout titulaire d'un droit d'accès au réseau ferré national.

Ces prestations sont décrites au chapitre 5 du DRR.

Ainsi SNCF Réseau assure :

– à l'entreprise ferroviaire :

- ♦ le traitement de ses demandes de capacité d'infrastructure ;
- ♦ le droit d'utiliser les sillons attribués ;
- ♦ l'utilisation des aiguilles et branchements du réseau, la signalisation, la régulation et la gestion des circulations, la communication et la fourniture des informations relatives à la circulation des trains et les informations nécessaires à la mise en œuvre ou l'exploitation du service de l'entreprise ferroviaire

– au candidat demandeur de capacité non EF:

- ♦ le traitement de ses demandes de capacité d'infrastructure, en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transports qu'ils organisent.

L'accès par le réseau aux installations de service est intégré dans les prestations minimales.

5.2 Dispositions spécifiques au candidat demandeur de capacité non EF

5.2.1 Mise à disposition à une entreprise ferroviaire des sillons attribués au candidat demandeur de capacité non EF

Il est précisé que l'entreprise ferroviaire désignée par le candidat demandeur de capacité non EF doit être autorisée à utiliser ces sillons conformément aux dispositions réglementaires ou contractuelles en vigueur au moment de l'utilisation, à défaut de quoi l'utilisation sera refusée par SNCF Réseau, sans que le candidat demandeur de capacité non EF puisse élever une quelconque réclamation envers SNCF Réseau de ce chef.

De même, le candidat demandeur de capacité non EF est seul chargé des modalités de la mise à disposition des sillons à l'entreprise ferroviaire de son choix, SNCF Réseau étant étranger aux rapports établis entre le candidat demandeur de capacité non EF et l'entreprise ferroviaire à ce sujet.

Une seule entreprise ferroviaire peut être désignée par le candidat demandeur de capacité non EF pour un même sillon, le changement d'entreprise ferroviaire devant être signifié à SNCF Réseau 30 jours avant l'utilisation effective du sillon dans les conditions prévues par le chapitre 4 du DRR.

En vue d'assurer la bonne utilisation du réseau ferré national par l'ensemble des entreprises ferroviaires, le candidat demandeur de capacité non EF garantit à SNCF Réseau que l'entreprise ferroviaire désignée est capable de respecter les horaires de circulation qui lui ont été communiqués par SNCF Réseau au titre de l'attribution de capacités sauf exceptions prévues par les textes réglementaires. A ce titre le candidat demandeur de capacité non EF communique à l'entreprise ferroviaire désignée les informations qu'il détient et qui sont nécessaires à la formation par cette dernière de convois compatibles avec les caractéristiques du sillon attribué et capables notamment de respecter le jalonnement horaire de ce sillon.

5.2.2 Prestations relatives à la circulation

Pour la circulation des trains et autres matériels roulants, le candidat demandeur de capacité non EF reste étranger à la relation établie entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire en cette matière.

Dès lors, ni SNCF Réseau ni le candidat demandeur de capacité non EF ne peuvent prétendre au titre de la circulation des trains à plus de droits ou à des conditions plus favorables que celles stipulées dans les présentes conditions générales, notamment le chapitre II.

En outre, lorsque le versement d'indemnités par SNCF Réseau à l'entreprise ferroviaire est prévu au titre du chapitre II des présentes Conditions générales à l'exclusion de l'article 14, ce versement est réputé couvrir de manière forfaitaire et définitive l'éventuel préjudice subi par le candidat demandeur de capacité non EF, ce dernier faisant son affaire avec l'entreprise ferroviaire de l'éventuelle répartition de l'indemnité entre eux, le candidat demandeur de capacité non EF ne pouvant prétendre à une quelconque autre indemnité vis-à-vis de SNCF Réseau.

ARTICLE 6 – PRESTATIONS LIEES A L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU FERRE NATIONAL

Conformément à la réglementation en vigueur, les prestations d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national sont décrites au chapitre 5 du DRR.

Pour les besoins de la présente clause, l'ensemble des prestations fournies par SNCF Réseau pourront être indistinctement désignées sous le terme générique de « prestations ».

6.1 Principes

Le candidat peut bénéficier de ces prestations pour autant qu'elle (il) dispose de sillons qui en justifient la demande.

Le candidat veille à ce que de manière générale les prestations mises à sa disposition soient adaptées aux besoins de son activité.

6.2 Demande de prestation

6.2.1 Les prestations fournies au candidat sont désignées *ab initio* dans les Conditions particulières du Contrat, sauf dispositions spécifiques prévues dans le DRR

6.2.2 En cours d'exécution du Contrat, le candidat pourra demander à bénéficier d'autres prestations non prévues aux Conditions particulières initiales.

SNCF Réseau s'engage à accuser réception de ces demandes sous huitaine et s'emploiera à les instruire en collaboration avec l'entreprise ferroviaire, dans un délai maximum d'un (1) mois, en s'efforçant de les satisfaire dans la limite des moyens disponibles, des conditions d'exploitation du réseau et dans le respect des droits consentis à des tiers utilisateurs du réseau ferré national.

Tout refus sera motivé.

La mise à disposition de nouvelles prestations donne lieu à la conclusion d'un avenant au Contrat qui pourra, dans les cas prévus par les Conditions particulières, prendre la forme d'un échange de lettres recommandées avec accusé de réception.

6.2.3 En cours d'exécution du Contrat, le candidat pourra demander la modification du contenu d'une prestation dont elle (il) bénéficie ou de ses modalités de facturation dans les cas où le document de référence le prévoit.

Toute modification du contenu ou des modalités de facturation d'une prestation donne lieu à la conclusion d'un avenant au Contrat qui pourra, dans les cas prévus par les Conditions particulières, prendre la forme d'un échange de lettres recommandées avec accusé de réception.

6.3 Résiliation d'une prestation

Le candidat peut à tout moment demander la résiliation d'une prestation. Cette demande est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception au Guichet Unique de SNCF Réseau.

La résiliation prendra effet au début du mois suivant la date de réception de la demande par SNCF Réseau.

ARTICLE 6 BIS – Utilisation des badges et habilitations CANIF

Les modalités de commande des badges et habilitations CANIF et de tarification associée sont décrites dans le DRR.

Les conditions particulières d'utilisation des badges et des habilitations CANIF sont décrites en annexe du DRR. Le candidat utilisant les badges et habilitations CANIF s'engage à respecter et à faire respecter par son personnel ou ses préposés les conditions particulières précitées.

ARTICLE 6 TER – Service GSM-R Priorité 4

Lorsque l'entreprise ferroviaire commande des pupitres GSM-R Priorité 4, les modalités de commande et de tarification associée décrites dans le DRR s'appliquent.

Les conditions particulières d'abonnement au service GSM-R Priorité 4 sont décrites en annexe du DRR. L'entreprise ferroviaire à qui est délivré le cas échéant un pupitre GSM-R Priorité 4 s'engage à respecter et à faire respecter par son personnel ou ses préposés les conditions particulières précitées.

CHAPITRE II – DROITS ET OBLIGATIONS DE SNCF RÉSEAU ET DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE CONCERNANT L'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES

ARTICLE 7 – RESPECT DES RÈGLES RELATIVES À L'EXPLOITATION DU RESEAU FERRÉ NATIONAL ET À LA GESTION DES CIRCULATIONS

SNCF Réseau met à la disposition de l'entreprise ferroviaire la documentation technique et opérationnelle établie et publiée par lui, notamment celle prise en application des articles 14 à 17 du n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et des Règles de la gestion opérationnelle des circulations figurant dans les documents techniques cités dans le DRR, et relative à l'usage des services fournis au titre du contrat.

Les conditions régissant cette mise à disposition sont celles prévues par la législation européenne (telles que les spécifications techniques d'interopérabilité) ou la législation nationale.

L'entreprise ferroviaire prend connaissance de cette documentation technique et opérationnelle et la respecte avant et pendant l'utilisation de l'infrastructure et des services.

ARTICLE 8 – PERFORMANCE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

8.1 SNCF Réseau s'assure que l'infrastructure ferroviaire et les prestations relatives à la circulation ferroviaire permettent au candidat d'assurer ses services de transports en sécurité et selon les caractéristiques des capacités attribuées.

SNCF Réseau est responsable vis-à-vis du candidat de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et il peut intervenir durant l'exploitation pour garantir cette maintenance.

SNCF Réseau prendra en compte les conséquences opérationnelles pour l'entreprise ferroviaire de son intervention sur l'infrastructure.

8.2 Les principes et modalités d'application du Système d'Amélioration des Performances (SAP) sont fixés à l'article 5.8 du DRR.

Un objectif d'amélioration des performances est défini annuellement, pour chaque entreprise ferroviaire éligible au SAP et pour le gestionnaire d'infrastructure. Les objectifs SAP de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure sont communiqués à chaque entreprise ferroviaire, pour ce qui la concerne, par courrier électronique, avec demande d'accord formel par retour de mail. En l'absence de réponse de l'entreprise ferroviaire dans les 30 jours qui suivent, les objectifs sont réputés acceptés de plein droit par elle.

ARTICLE 9 – MATÉRIEL ROULANT MIS EN ŒUVRE PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE POUR ASSURER SES SERVICES DE TRANSPORT

9.1 Généralités

Les obligations et conditions prévues au présent article s'appliquent pour tout matériel roulant

inclus dans un convoi dont l'entreprise ferroviaire assume la traction, quel que soit le propriétaire de ce matériel et pour tout engin de traction placé sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire. L'entreprise ferroviaire fait son affaire d'informer les tiers avec lesquels elle contracte à ce sujet des dispositions pertinentes des présentes Conditions générales.

9.2 Exigences relatives au matériel roulant de l'entreprise ferroviaire

L'entreprise ferroviaire ne peut utiliser que des matériels roulants autorisés par les autorités compétentes.

Sur demande spécifique de SNCF Réseau, l'entreprise ferroviaire fournira la preuve de cette autorisation sous la forme de certificats délivrés par l'autorité compétente ou d'autres certificats appropriés, si cette preuve n'est pas déjà disponible au titre de registres publics.

L'entreprise ferroviaire garantit que les règles de sécurité sont respectées en ce qui concerne la maintenance du matériel roulant. En cas d'incomplétude ou de mauvaises inspections ou de mauvaise réalisation de la maintenance du matériel roulant, les dispositions ci-dessous relatives au retrait des matériels impropres s'appliquent.

L'entreprise ferroviaire s'assure que ses matériels roulants sont aptes pour l'utilisation de l'infrastructure, qu'ils respectent les autorisations de mise en exploitation commerciale et qu'ils sont compatibles avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation est prévue (nota : l'entreprise ferroviaire n'est pas chargée de la vérification préalable de compatibilité pour les engins moteur lorsque la vérification de compatibilité est assurée par SNCF Réseau conformément aux dispositions du DRR).

Les matériels roulants autres que ceux utilisés pour une utilisation courante (par exemple, ceux circulant dans des conditions exceptionnelles, comme les véhicules hors gabarit) devront être conformes aux règles en vigueur et ne peuvent être utilisés qu'avec l'accord de SNCF Réseau et après mise au point des conditions d'usage.

9.3 Chargement du matériel roulant

Le chargement de marchandises ou quelques autres biens dans les convois de fret doit être effectué de manière compatible avec la réglementation en vigueur et avec les bonnes pratiques au regard de la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement.

L'entreprise ferroviaire veille notamment à ce que ses convois soient chargés en toute sécurité et solidement, tout au long du trajet, en prenant en considération notamment la répartition des masses, la charge à l'essieu, la sécurisation de la charge, l'enveloppe cinématique et la couverture de protection de la charge.

9.4 Retrait des matériels roulants impropres à circuler sur le réseau ferré national

Les termes « matériels roulants impropres à circuler sur le réseau ferré national » désignent des matériels roulants non autorisés, ou ceux qui, même antérieurement autorisés par les autorités compétentes, ne répondent plus, pour toute cause survenant après cette autorisation, aux exigences de leur autorisation de mise en exploitation commerciale, aux règles de sécurité ou aux caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation est prévue spécifique.

En cas de risque grave ou imminent pour la sécurité (en cas par exemple de déclenchement de l'alarme pour détection d'échauffement anormal de boîte d'essieu, défaut de chargement...), SNCF Réseau peut immobiliser, à titre conservatoire et en indiquant les raisons de cette décision, un convoi incorporant un ou des matériels roulants impropres à

circuler sur le réseau ferré national. Le convoi concerné sera néanmoins autorisé à reprendre sa route après retrait du ou des matériels impropres à circuler sur le réseau ferré national.

L'entreprise ferroviaire devra procéder sans délai au retrait et à l'évacuation des véhicules impropres à circuler sur le réseau ferré national. Elle pourra à cette fin solliciter le concours d'autres entreprises ferroviaires ou, pour un retrait autre que par voie ferrée, d'entreprises reconnues compétentes et agissant sous son entière responsabilité.

Les modalités pratiques de retrait et d'évacuation des véhicules impropres à circuler sur le réseau ferré national seront établies entre l'entreprise ferroviaire et SNCF Réseau pouvant participer en tant que de besoin à la définition de ces modalités. Si cela s'avère nécessaire pour garantir la bonne exploitation de l'infrastructure du réseau ferré national et en cas d'urgence justifiée, SNCF Réseau pourra pourvoir de sa propre initiative au retrait et à l'évacuation des véhicules impropres à circuler sur le réseau ferré national même en l'absence d'accord à cet effet.

À défaut pour l'entreprise ferroviaire de procéder au retrait ou à l'évacuation des véhicules, SNCF Réseau pourra y pourvoir lui-même ou faire appel à une autre entreprise ferroviaire ou une entreprise reconnue compétente.

9.5 Conséquences du retrait des matériels roulants impropres à circuler sur le réseau ferré national

Dans les cas prévus au point 9.4 ci avant, l'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et risques pouvant résulter des décisions prises par SNCF Réseau pour le retrait et/ou l'évacuation des matériels roulants impropres à circuler sur le réseau ferré national, sans préjudice de l'application des règles de responsabilité prévues aux présentes conditions générales. SNCF Réseau supporte les dépenses et risques résultant d'une action ou omission commise par lui de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

L'entreprise ferroviaire ne pourra élever aucune réclamation pour tout dommage ou perturbation de son exploitation qui résulterait d'une quelconque décision de SNCF Réseau relative à l'utilisation ou au retrait et/ou l'évacuation des matériels roulants impropres à circuler sur le réseau ferré national.

L'entreprise ferroviaire ne pourra pas non plus prétendre au remboursement des redevances acquittées ou au non-paiement de redevances à acquitter pour l'absence d'utilisation de l'infrastructure de ce fait.

En cas d'usage injustifié des pouvoirs de SNCF Réseau prévus au 9.4 ci-dessus, ou si les matériels roulants sont devenus impropres à circuler sur le réseau ferré national du fait de SNCF Réseau, les dépenses et risques mentionnés ci-dessus seront supportés par SNCF Réseau, sans préjudice de l'application des règles de responsabilité prévues aux présentes conditions générales. L'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et risques résultant d'une action ou omission commise par l'entreprise ferroviaire de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

ARTICLE 10 – PERSONNEL PARTICIPANT A LA CIRCULATION DES TRAINS EMPLOYÉ PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE

10.1 Exigences relatives au personnel de l'entreprise ferroviaire

L'entreprise ferroviaire s'assure que son personnel se conforme aux exigences des règles de

sécurité et d'exploitation.

L'entreprise ferroviaire s'assure que son personnel possède les connaissances requises des lignes du réseau ferré national ainsi que des installations qui font l'objet des services qui lui sont fournis et qu'il possède les connaissances nécessaires de la langue communément utilisée sur les lignes qui font l'objet des services fournis, à la fois dans les conditions ordinaires et exceptionnelles.

10.2 Retrait du personnel non autorisé ou inapproprié.

Afin de prévenir tout risque concernant la sécurité, la santé ou l'environnement et sur la base du principe de précaution immédiate et en justifiant des raisons de sa décision, ou en l'absence d'habilitation du conducteur, SNCF Réseau peut immobiliser tout convoi ou véhicule pour procéder au retrait d'une ou plusieurs personnes participant aux opérations de sécurité et de circulation si ces personnes se révèlent être non-autorisées ou inappropriées. Le convoi ou le véhicule peut toutefois être autorisé à poursuivre son trajet après que l'entreprise ferroviaire a procédé au remplacement du personnel concerné.

Dans le cas où le personnel ne peut être remplacé, le convoi ou le véhicule reste immobilisé et peut faire l'objet d'un retrait en application des dispositions de l'article 9.4 ci-dessus.

10.3 Conséquences du retrait du personnel non autorisé ou inapproprié

Dans les cas évoqués ci-dessus, l'entreprise ferroviaire supporte l'ensemble des frais et risques pouvant résulter des mesures mises en œuvre par SNCF Réseau, sans préjudice de l'application des règles de responsabilités prévues aux présentes conditions générales. SNCF Réseau supporte les frais et risques résultant d'une action ou omission commise par lui de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

L'entreprise ferroviaire ne pourra élever aucune réclamation et prétendre à aucune indemnité du fait des désordres engendrés à son exploitation qui résulterait d'une quelconque décision de SNCF Réseau relative au retrait de son personnel non autorisé ou inapproprié.

Elle ne pourra pas non plus prétendre au remboursement des redevances acquittées ou au non-paiement de redevances à acquitter pour l'absence d'utilisation de l'infrastructure de ce fait.

Si l'entreprise ferroviaire démontre que ce personnel satisfaisait en réalité aux conditions imposées par la réglementation de sécurité, les coûts et risques liés aux opérations de retrait ou d'évacuation seront supportés par SNCF Réseau, sans préjudice de l'application des règles de responsabilités prévues aux présentes conditions générales. L'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et risques résultant d'une action ou omission commise par l'entreprise ferroviaire de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

ARTICLE 11 – PERSONNEL EMPLOYÉ PAR SNCF RÉSEAU

SNCF Réseau veille à ce que le personnel employé pour la réalisation des services fournis par SNCF Réseau se conforme aux exigences des règles de sécurité et d'exploitation.

SNCF Réseau s'assure que ce personnel possède les connaissances requises des lignes et des installations qui font l'objet des services fournis à l'entreprise ferroviaire et qu'il possède les connaissances nécessaires de la langue communément utilisée sur les lignes qui font

l'objet des services fournis à l'entreprise ferroviaire, à la fois dans les conditions ordinaires et exceptionnelles.

Afin de prévenir tout risque concernant la sécurité, la santé ou l'environnement et sur la base du principe de précaution immédiate, suite à une alerte motivée de l'entreprise ferroviaire, SNCF Réseau procède au retrait du personnel participant à des opérations de sécurité et de circulation si le personnel se révèle être non-autorisé ou inapproprié.

ARTICLE 12 – MODALITÉS D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU FERRÉ NATIONAL

12.1 Informations préalables à l'utilisation des sillons

En application de la réglementation, l'entreprise ferroviaire ne peut utiliser les sillons attribués qu'à la stricte condition d'avoir fourni à SNCF Réseau, dans les formes (délais, contenu, format) et selon les modalités définies au DRR, les informations requises par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation applicables relatives à la composition de ses trains, aux éventuelles conditions particulières de la circulation prévue (altération des performances des engins de traction ou inadéquation avec la traction à effectuer, emplois de matériels autres que ceux habituellement utilisés...) pour lesquels elle a obtenu le droit d'accès.

En conséquence, SNCF Réseau se réserve la possibilité de supprimer les sillons mis à disposition de l'entreprise ferroviaire dès lors qu'il est établi qu'elle n'a pas répondu à cette condition. À cet effet, SNCF Réseau informe l'entreprise ferroviaire de son intention de supprimer le ou les sillons concernés et la met en demeure de produire ses observations, dans un délai suffisant et adapté aux circonstances. À défaut de réponse satisfaisante, SNCF Réseau peut organiser une réunion avec l'entreprise ferroviaire à l'issue de laquelle il notifie sa décision de supprimer le sillon dans les conditions définies à l'article 14.1.5 ou l'autorise à utiliser l'infrastructure correspondante.

12.2 Echange d'informations

SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire s'assurent que leurs personnels sont effectivement disponibles pour recevoir les informations communiquées par l'autre partie et habilités à prendre les décisions opérationnelles au nom de l'établissement ou de l'entreprise qu'ils représentent.

12.3 Garanties réciproques relatives aux caractéristiques du sillon attribué en situation normale

SNCF Réseau veille à ce que l'infrastructure du réseau ferré national et les modalités de son exploitation en situation normale permettent à l'entreprise ferroviaire d'utiliser les sillons qui lui ont été attribués conformément à leurs caractéristiques.

En vue d'assurer la bonne utilisation du réseau ferré national par l'ensemble des entreprises ferroviaires, l'entreprise ferroviaire est tenue de respecter, en situation normale, les caractéristiques des sillons qui lui ont été attribués, sans préjudice des possibilités d'ajustement des horaires de circulation prévues par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation relatives à l'horaire (par exemple les procédures autorisant le train à partir en avance sur son horaire programmé après accord de SNCF Réseau).

À cette fin et sauf exceptions prévues par la réglementation, l'entreprise ferroviaire ne doit utiliser que des convois ou des véhicules compatibles avec les caractéristiques du sillon

attribué (en respectant notamment le jalonnement horaire de ce sillon), sauf accord contraire de SNCF Réseau informé à l'avance par l'entreprise ferroviaire conformément à l'article 12.1.

12.4 Conditions de départ des trains

Tout départ de train sur les voies du réseau ferré national ne peut être effectué par l'entreprise ferroviaire que lorsqu'elle a obtenu l'assurance que les conditions d'accès à l'infrastructure sont bien remplies. Cette assurance est obtenue :

- en présence d'une signalisation autorisant la mise en mouvement, par l'ouverture de cette signalisation;
- en l'absence d'une telle signalisation, par autorisation donnée par SNCF Réseau dans les conditions prévues par la réglementation technique de sécurité ou les consignes locales d'exploitation remises à l'entreprise ferroviaire.

12.5 Recours par l'entreprise ferroviaire à des partenaires et prestataires

L'entreprise ferroviaire peut avoir recours à une entreprise partenaire ou prestataire, à charge pour elle de veiller au respect des conditions énoncées dans le(s) dossier(s) ayant servi de support à l'octroi de son certificat de sécurité.

À ce titre, l'entreprise ferroviaire ne pourra se prévaloir d'une défaillance d'un partenaire ou prestataire pour justifier d'une exécution de son service de transport non conforme aux conditions prévues dans le(s) dossier(s) ayant servi de support à l'octroi de son certificat de sécurité.

Lorsque l'entreprise ferroviaire fait appel à des prestataires ou des partenaires sur les emprises du réseau ferré national mises à sa disposition par SNCF Réseau, elle assume seule la responsabilité d'entreprise utilisatrice au sens des dispositions du Code du travail, notamment ses articles R. 4511-1 et suivants, et met en œuvre les mesures correspondantes. Elle veille en particulier à la prise en compte par les personnels des risques liés aux circulations ferroviaires ou aux installations de traction électrique.

ARTICLE 13 – SITUATIONS PERTURBÉES ET ACTIONS CORRECTIVES

13.1 Notification des perturbations par le SGTC et l'entreprise ferroviaire.

Conformément à la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation en vigueur, SNCF Réseau informe l'entreprise ferroviaire de l'état de l'infrastructure et des conditions réelles de circulation selon les modalités définies par ces textes et par les Règles de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national figurant dans les documents techniques cités dans le DRR.

Il doit, en principe et dans les mêmes conditions, informer immédiatement l'entreprise ferroviaire de toute situation perturbée intervenant sur le réseau ferré national (ou en particulier celles découlant des circulations d'autres entreprises ferroviaires) qui peuvent altérer les caractéristiques du sillon attribué, indépendamment de la cause (eu égard aux conséquences pour le trafic de l'entreprise ferroviaire).

L'entreprise ferroviaire doit, sans délai, signaler tout incident détecté à l'occasion de ses circulations selon les modalités fixées par les textes susvisés, même si aucune conséquence directe pour la sécurité et les performances des autres circulations n'est à prévoir.

13.2 Principes

En cas de perturbations de l'exploitation, accidents, influences de l'environnement, intempéries, entretien imprévu motivé par des impératifs de sécurité ou autres événements, SNCF Réseau peut, dans le cadre de la réglementation applicable et des Règles de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national figurant dans les documents techniques cités dans le DRR et compte tenu des nécessités de l'intérêt général et du service public, adapter les horaires prévus ou prendre des mesures susceptibles de modifier ces horaires. L'entreprise ferroviaire se conforme aux mesures prises par SNCF Réseau.

13.3 Mesures prises pour assurer le rétablissement normal des circulations

SNCF Réseau met en œuvre les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation, dans le cadre de la réglementation applicable et des Règles de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national dans les documents techniques cités dans le DRR.

Lors d'un incident affectant une de ses circulations, l'entreprise ferroviaire doit constamment agir de manière à minimiser les conséquences de l'incident pour elle-même, les autres entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et les tiers, tout en respectant les règles de sécurité.

L'entreprise ferroviaire est notamment tenue de satisfaire aux dispositions prises par SNCF Réseau pour la gestion de ces situations.

Sans préjudice des dispositions de l'article 20.1, lorsque les mesures décidées par SNCF Réseau consistent en une suppression pure et simple des circulations sans possibilité d'utiliser des itinéraires ferroviaires alternatifs, les services de transport de substitution, autres que ceux utilisant l'infrastructure du réseau ferré national, sont, le cas échéant, organisés aux frais et risques de l'entreprise ferroviaire.

13.4 Obligation de concours pour le secours d'un train en détresse

Dans son propre intérêt ainsi que dans celui de SNCF Réseau et des autres entreprises ferroviaires, l'entreprise ferroviaire apporte son concours, dans la limite de ses moyens et dans la mesure du raisonnable à SNCF Réseau pour la mise en œuvre de ces mesures.

Elle peut en tant que de besoin être tenue d'apporter un tel concours, notamment par la mise à disposition de SNCF Réseau de son matériel et/ou personnel de conduite.

Cette mise à disposition est limitée aux strictes nécessités du secours d'un train en détresse sur les voies principales du réseau ferré national jusqu'à la première installation susceptible de recevoir le train concerné. Elle peut également être mise en œuvre sur les autres voies dont l'obstruction est susceptible de compromettre significativement l'exploitation du réseau.

Dans l'hypothèse où le train secouru est un train d'une autre entreprise ferroviaire, SNCF Réseau prendra à sa charge, sur justificatifs :

- les dépenses occasionnées pour l'entreprise portant le secours (temps de conduite supplémentaire, mise à disposition d'engins de traction et consommation d'énergie...)
- et les préjudices d'exploitation qu'elle subit.

L'entreprise ferroviaire qui a porté le secours peut donc solliciter SNCF Réseau pour le remboursement de ces sommes, conformément à la procédure décrite en annexe 3.5 du DRR, dans un délai d'un an à compter de la date de secours du train en détresse. Ces dépenses seront alors refacturées par SNCF Réseau à l'entreprise secourue.

13.5 Conséquences en matière de régularité horaire

SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire ne peuvent prétendre, l'un envers l'autre et réciproquement, à une quelconque indemnisation des préjudices qu'ils pourraient subir du fait de retards dans la circulation des trains quelle qu'en soit l'origine (y compris des accidents et/ou avaries survenus à des tiers), et/ou l'auteur, y compris les tiers.

En conséquence, SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire supporteront seuls leurs coûts et préjudices liés à un tel retard et renoncent l'un envers l'autre à engager toute action en justice de ce fait ou à attirer l'autre partie devant les juridictions.

13.6 Retour d'expérience

Les modalités d'organisation du retour d'expérience relatif aux situations perturbées sont celles prévues par les Règles de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national dans les documents techniques cités dans le DRR, sans préjudice de toute discussion organisée spécialement entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire à l'initiative de la partie la plus diligente.

13.7 Obligation de contribuer aux exercices de secours

SNCF Réseau est fondé à demander aux entreprises ferroviaires et au Gestionnaire de Gare leur contribution, en termes de mise à disposition de moyens matériel, technique ou de personnel, aux exercices de validation des procédures du Plan d'Intervention et de Secours (PIS) ainsi qu'aux exercices demandés par les services de l'Etat. Cette contribution s'étend de la préparation à la phase de Retour d'Expérience, en passant par la réalisation de l'exercice.

SNCF Réseau est en charge de l'attribution des capacités (sillons et plages travaux) pour les exercices le nécessitant. Ces capacités sont exonérées du paiement des redevances afférentes.

Le caractère prioritaire des exercices peut avoir pour conséquence la modification du graphique circulation déjà établi.

Les coûts liés à ces exercices de secours (mise en place de matériels et de personnels, hors réservation de capacité) sont à la charge des entreprises ferroviaires contributrices.

ARTICLE 14 – MODIFICATION ET SUPPRESSION DES SILLONS-JOURS ATTRIBUES

14.1 Modifications et suppressions de sillons-jours par SNCF Réseau

14.1.1 SNCF Réseau peut modifier ou supprimer des sillons-jours attribués :

- pour permettre l'exécution sur l'infrastructure de travaux autres que ceux programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service,
- pour rétablir l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité en cas de survenance d'un événement défini à l'article 13 ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité.

En cas de suppression de sillons-jours, SNCF Réseau propose au candidat une possibilité de circulation alternative qui devra être conforme aux dispositions du certificat de sécurité, être compatible avec les caractéristiques du service de transport assuré par l'entreprise ferroviaire et tenir compte des moyens du candidat.

14.1.2 SNCF Réseau peut également modifier ou supprimer des sillons-jours attribués afin de mettre tout ou partie de ses installations à la disposition de l'État ou de mettre en œuvre les décisions de l'État quant aux priorités des transports au titre des mesures susceptibles d'être prises en application :

- des dispositions du code de la Défense,
- de la loi n°87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile,
- de l'article L 2215-1 4° du code général des collectivités territoriales,
- de l'article 9 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié par le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- de l'article 25 II, 2° du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

Dans ce cadre et en application des décisions prises par l'État, SNCF Réseau peut notamment être amené à modifier ou supprimer les sillons-jours attribués au candidat, avec ou sans préavis.

Les stipulations de l'article 14.1.1 des présentes Conditions générales s'appliquent à la gestion de ces situations.

14.1.3 Dans les cas d'impossibilité partielle ou temporaire d'exercice de l'activité tels que définis à l'article 23 du présent contrat, SNCF Réseau dispose librement des sillons-jours attribués au titre de l'horaire de service en vigueur.

En cas de retrait partiel du certificat de sécurité, SNCF Réseau dispose librement des seuls sillons-jours qui ne peuvent plus être utilisés par l'entreprise ferroviaire du fait des décisions prises par les autorités compétentes.

En cas de levée de l'interdiction prononcée ou après régularisation de sa situation, le candidat sera tenu de présenter une nouvelle demande de sillons au titre de l'horaire de service en vigueur, dans le cadre des dispositions de l'article 23 du décret n 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

14.1.4 En cas de sous-utilisation des sillons par l'EF tel que défini au point c) de l'article 25 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national, SNCF Réseau peut décider de la suppression des sillons-jours, dans le respect de la procédure définie dans le document de référence du réseau. Dans ce cas, SNCF Réseau dispose librement des sillons-jours supprimés.

14.1.5 SNCF Réseau peut décider de la suppression des sillons-jours en cas de non production des informations préalables nécessaires telles que définies à l'article 12.1 et dans les conditions de cet article. Dans ce cas, SNCF Réseau dispose librement des sillons-jours supprimés.

14.2 Modifications et suppressions de sillons-jours par le candidat

En cours d'exécution du contrat, le candidat pourra demander à SNCF Réseau la modification ou la suppression de certains ou de tous les sillons-jours attribués.

SNCF Réseau fera droit aux demandes présentées selon les procédures et modalités spécifiées au chapitre 4 du DRR applicable à l'horaire de service considéré.

ARTICLE 15 – DROIT DE CONTROLE ET DE VISITE

15.1 À tout moment et en tout lieu, éventuellement sans préavis et dans le cadre des missions confiées par les lois et règlements à SNCF Réseau, le personnel habilité de SNCF Réseau peut intervenir sur le réseau ferré national pour s'assurer que l'entreprise ferroviaire respecte bien ses obligations contractuelles quant à l'utilisation des sillons attribués et des équipements accessibles et n'excède pas les droits d'utilisation qui lui ont été accordés.

Les observations relevées à l'occasion de ces contrôles sont communiquées dans les plus brefs délais, par SNCF Réseau et par écrit, à l'entreprise ferroviaire. Celle-ci peut y répondre par écrit.

L'entreprise ferroviaire peut saisir SNCF Réseau de toute difficulté survenue à l'occasion des contrôles ou autres interventions effectués par lui.

Si à l'occasion des contrôles assurés par le personnel habilité de SNCF Réseau des faits relatifs à la sécurité sont constatés, SNCF Réseau en informe le ministre chargé des transports ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire si ces faits sont susceptibles d'avoir des conséquences sur la validité de la licence ou du certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire. L'entreprise ferroviaire est sans délai tenue informée par écrit de ces démarches.

15.2 L'entreprise ferroviaire est tenue d'accueillir, sans frais, tout agent habilité de SNCF Réseau ou d'un autre GI en mission à bord de ses engins de traction, à des fins de visite des installations de la ligne ou de déplacement d'agents pour des besoins de service. SNCF Réseau ou tout autre GI en mission renonce à tout recours contre l'entreprise ferroviaire en cas de dommages corporels qui seraient subis par ses agents à cette occasion.

CHAPITRE III – TARIFICATION DE L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DE L'ATTRIBUTION DE SILLONS ET CONDITIONS DE PAIEMENT

ARTICLE 16 – RÈGLES GÉNÉRALES DE TARIFICATION

L'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national donne lieu au paiement par l'entreprise ferroviaire à SNCF Réseau de redevances conformément à la réglementation en vigueur et au DRR.

Ces règles sont rappelées et précisées dans le DRR arrêté par SNCF Réseau.

L'entreprise ferroviaire et le candidat demandeur de capacité non EF sont tenus de payer les redevances qui les concernent conformément à ces règles.

ARTICLE 17 – CONDITIONS DE FACTURATION ET DE PAIEMENT

17.1 Outre les dispositions législatives ou réglementaires en vigueur et du DRR, les sommes dues par le candidat sont facturées et payées selon les stipulations complémentaires ci-après.

Il est précisé que SNCF Réseau peut procéder en cas d'erreur à des compléments de facturation dans un délai d'un an à compter de la date de réalisation de la prestation, sur présentation des pièces justificatives afférentes et en précisant le montant du complément de

facturation.

17.2 Les factures émises par SNCF Réseau peuvent être contestées dans un délai d'un an à compter de leur date d'échéance, par courrier électronique envoyé à SNCF Réseau à l'adresse reclamations@reseau.sncf.fr, conformément à la procédure décrite en annexe 3.5 du DRR.

La notification d'une contestation de facture n'a pas pour effet de suspendre l'obligation de régler les sommes facturées dans les délais de paiement requis.

17.3 Le candidat précise dans les Conditions particulières son adresse de facturation.

Elle / il règlera les factures par virement bancaire.

Le candidat notifie à SNCF Réseau tout changement d'adresse de facturation. Ce changement prend effet le 1er jour du deuxième mois suivant la notification à SNCF Réseau.

17.4 L'entreprise ferroviaire peut demander que les factures soient adressées à un tiers pour paiement. Si SNCF Réseau accède à cette demande, les Conditions particulières précisent le cadre juridique de l'intervention de ce tiers et les modalités de facturation afférentes.

En tout état de cause, l'entreprise ferroviaire reste seule débitrice des sommes dues à SNCF Réseau.

17.5 Les factures des redevances liées à la circulation sont adressées à l'entité désignée comme l'attributaire des sillons dans les applicatifs de SNCF Réseau.

Ce dernier peut contester la facture conformément à la procédure décrite en annexe 3.5 du DRR.

ARTICLE 18 – DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE RETARD OU DÉFAUT DE PAIEMENT

18.1 Retards de paiement

À défaut de paiement dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture,

- les sommes dues sont majorées de plein droit, et sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure, d'intérêts pour retard de paiement équivalent au taux d'intérêt de la principale facilité de refinancement appliquée par la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture, majoré de dix points de pourcentage, sans pouvoir être inférieur à trois fois le taux d'intérêt légal. Cette pénalité est calculée par jour de retard à partir de la date d'échéance jusqu'à la date de paiement effectif des sommes dues.

- le candidat versera en outre à SNCF Réseau une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement d'un montant de 40 (quarante) euros, conformément aux dispositions de l'article D.441-5 du Code de commerce introduit par le décret n°2012-1115 du 2 octobre 2012 fixant le montant de l'indemnisation forfaitaire pour frais de recouvrement dans les transactions commerciales prévue à l'article L. 411-10 II du code de commerce.

Dans l'hypothèse où il existerait un écart de plus de deux jours ouvrés entre la date d'émission et la date d'envoi de la facture et en cas de règlement par le candidat après la date d'échéance, il ne sera pas appliqué de pénalités sur les jours de retard liés à l'écart entre les dates précitées.

SNCF Réseau peut en outre, après une mise en demeure restée sans effet 30 jours calendaires après sa réception, suspendre le bénéfice de l'attribution de sillons/l'utilisation par l'entreprise ferroviaire de l'infrastructure du réseau ferré national, des équipements et services concernés, les intérêts de retard continuant à courir.

Les redevances dues par l'entreprise ferroviaire au titre des prestations ou équipements suspendus demeurent intégralement dues par l'entreprise ferroviaire.

SNCF Réseau rétablira le bénéfice de l'attribution de sillons/l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national, des équipements et prestations concernés dans les plus brefs délais après paiement par le candidat de toutes les sommes dues et des intérêts de retard associés.

18.2 Défaut de paiement

Lorsque le candidat est en retard de paiement pour deux échéances successives et pour un montant qui dépasse la valeur des redevances dues au titre d'un mois, le Contrat est résilié de plein droit par SNCF Réseau après l'envoi d'une mise en demeure (envoyée par lettre recommandée avec avis de réception) restée sans effet 15 jours calendaires après sa réception par le candidat.

Nonobstant cette résiliation, SNCF Réseau pourra exercer toute voie et moyen de droit à l'encontre du candidat afin de recouvrer les sommes dues au titre du contrat.

18.3 Conséquences opérationnelles

Dans les cas prévus aux 18.1 et 18.2 ci-dessus, SNCF Réseau peut prendre toutes les mesures opérationnelles permettant la suspension ou la suppression du bénéfice de l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national, des équipements et prestations concernés. L'ensemble des frais et éventuels dommages afférents à la mise en œuvre des mesures visées au présent article incombe en outre à l'entreprise ferroviaire, qui en sera facturée spécifiquement.

ARTICLE 18 bis –CAUTION FINANCIERE DU CANDIDAT DEMANDEUR DE CAPACITE NON EF

Les Conditions particulières peuvent prévoir la fourniture par le candidat demandeur de capacité non EF d'une caution financière.

Dans ce cas, le candidat demandeur de capacité non EF s'engage à prendre toutes dispositions nécessaires au maintien en vigueur de la caution financière souscrite pendant la durée d'exécution du Contrat.

Il doit, au plus tard à la signature du Contrat et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel il a obtenu des sillons, présenter à SNCF Réseau un document attestant de l'existence d'une caution financière.

Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de cette mesure.

Le candidat demandeur de capacité non EF notifie à SNCF Réseau toute modification significative de ses conditions de caution financière.

ARTICLE 18 ter – DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE SOMMES INDUMENT PAYEES

PAR LE CANDIDAT

Toute redevance d'utilisation du réseau ferré national indûment facturée par SNCF Réseau et payée par le candidat à SNCF Réseau produira intérêts au taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée à la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'échéance de la (ou des) facture(s) concernée(s) de SNCF Réseau, majoré de dix points de pourcentage, les intérêts courant à compter du paiement de la facture (sans que cette date ne puisse être antérieure à la date limite de paiement) jusqu'à la date effective d'émission de l'avoir correspondant.

Aucun intérêt ne sera dû par SNCF Réseau sur un avoir ou un remboursement résultant de la facturation d'une provision (lorsqu'elle est prévue par le DRR) supérieure à la facture définitive.

Si les remboursements résultent d'une contestation effectuée par le candidat, les intérêts ne sont payés que si la contestation est effectuée au plus tard dans le mois suivant la date d'échéance de la facture et conformément à la procédure décrite en annexe 3.5 du DRR.

CHAPITRE IV – RESPONSABILITE DES PARTIES

ARTICLE 19 – RESPONSABILITÉS EN CAS D'ACCIDENTS OU DEGRADATIONS MATERIELLES

19.1 Responsabilité de l'entreprise ferroviaire envers SNCF RÉSEAU en cas d'accidents ou de dégradations matérielles

a) Conditions d'engagement de la responsabilité.

L'entreprise ferroviaire sera tenue pour responsable des dommages corporels, matériels et immatériels causés à SNCF Réseau, à ses biens, ses préposés, ou ses prestataires ou aux tiers, durant l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et ayant pour origine les personnes ou marchandises transportées, un défaut des matériels ou une faute dans l'utilisation de l'infrastructure.

L'entreprise ferroviaire est exonérée, en tout ou partie, de sa responsabilité dans la mesure où l'événement dommageable est consécutif à :

- à un cas fortuit, de force majeure ou événement assimilé ;
- à une faute ou à un ordre de SNCF Réseau.

b) Périmètre de responsabilité

L'entreprise ferroviaire supporte, la totalité des coûts de remise en état ou, selon le cas, de reconstruction des biens endommagés, y compris notamment tous les frais d'entreprise, de maîtrise d'ouvrage, d'ingénierie, de surveillance et gardiennage des lieux ou du chantier ou du matériel roulant de SNCF Réseau ou de ses prestataires dans les emprises du réseau ferré national et de contrôle technique ou administratif, fiscalité comprise. Il est précisé que la remise en état comprend également les frais de relevage et d'évacuation des matériels, de mise en sécurité des biens, dès lors que ces coûts seraient supportés par SNCF Réseau.

L'entreprise ferroviaire rembourse également à SNCF Réseau le montant des redevances non perçues (ou remboursées aux autres candidats) par ce dernier du fait de la suppression ou la modification des sillons auxquelles SNCF Réseau aura été contraint à la suite d'un accident

ou d'un dommage causé à l'infrastructure dont l'entreprise ferroviaire est responsable. Elle rembourse également à SNCF Réseau les sommes versées par ce dernier à d'autres candidats en application de l'article 20 des présentes Conditions Générales.

De ce fait, SNCF Réseau fait intégralement son affaire des relations avec les autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national.

En outre, l'entreprise ferroviaire supportera tous les coûts et les indemnités directement engendrés par des mesures prises par SNCF Réseau suite à un accident ou un risque pour l'environnement dont elle serait seule responsable et en garantira SNCF Réseau, sauf si elle rapporte la preuve du caractère disproportionné ou injustifié de ces mesures. Il en est notamment ainsi de l'évacuation des lieux publics concernés ou des immeubles voisins appartenant à tout tiers, ou de l'indisponibilité de ces lieux ou immeubles. Il en est de même des exigences de dépollution des sites concernés.

Sous réserve des alinéas ci-dessus, l'entreprise ferroviaire ne pourra en aucun cas être tenue pour responsable des dommages immatériels tels que préjudices financiers ou commerciaux, perte de clientèle, trouble commercial quelconque, augmentation des coûts et frais généraux, perte de bénéfice, perte d'image de marque, perte d'exploitation, qui pourraient résulter d'accidents ou d'avaries subis par SNCF Réseau.

Les indemnités dues par l'entreprise ferroviaire à SNCF Réseau sont réglées à celui-ci sur présentation des justificatifs correspondants.

c) Limites de responsabilité

La responsabilité de l'entreprise ferroviaire est limitée à un montant de cinquante (50) millions d'euros hors taxes par événement.

SNCF Réseau renonce à demander à l'entreprise ferroviaire le paiement de toute somme autre que celles correspondant à l'ensemble des indemnités prévues au titre du b) du présent article.

19.2 Responsabilité de SNCF RÉSEAU envers l'entreprise ferroviaire en cas d'accidents ou de dégradations matérielles

a) Conditions d'engagement de la responsabilité

SNCF Réseau sera tenu pour responsable des dommages corporels, matériels et immatériels causés à l'entreprise ferroviaire, à ses biens, ses préposés ou ses partenaires et prestataires, durant l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et ayant leur origine dans un défaut de l'infrastructure ferroviaire ou une faute dans la gestion de l'infrastructure.

SNCF Réseau est exonéré, en tout ou partie, de sa responsabilité dans la mesure où l'événement dommageable est consécutif à :

- à un cas fortuit, de force majeure ou événement assimilé ;
- à une faute ou à un ordre de l'entreprise ferroviaire.

SNCF Réseau est exonéré de sa responsabilité dans la mesure où l'événement dommageable survient à l'occasion de l'exécution d'obligations relevant de l'agrément de sécurité (délivré par l'EPSF) d'une autre personne ayant la qualité de gestionnaire d'infrastructure (ex : une personne titulaire d'un des contrats mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 du code des transports ou d'une convention conclue en application du dernier alinéa de l'article L. 2111-9 ou des articles L. 2111-1-1 et L. 2111-9-1-A du code des transports).

b) Périmètre de responsabilité

SNCF Réseau supporte la totalité des coûts de remise en état ou, selon le cas, de remplacement des biens endommagés, y compris notamment tous les frais d'entreprise, de maîtrise d'ouvrage, d'ingénierie, de surveillance et de gardiennage des lieux ou du chantier ou du matériel roulant de l'entreprise ferroviaire dans les emprises du réseau ferré national et de contrôle technique ou administratif, fiscalité comprise. Il est précisé que la remise en état comprend également les frais de relevage et d'évacuation des matériels, de mise en sécurité des biens, dès lors que ces coûts seraient supportés par l'entreprise ferroviaire.

La responsabilité de SNCF Réseau couvre en outre les préjudices liés à l'immobilisation du matériel roulant de l'entreprise ferroviaire. On entend par immobilisation les trois durées suivantes : acheminement du bien endommagé du lieu de l'accident au lieu de réparation qualifié, proche et disponible, immobilisation en atelier incluant l'expertise, le délai de prise en main et la réparation, ainsi que l'acheminement du bien réparé vers le site d'exploitation. Cette responsabilité comprend également les éventuelles indemnités que l'entreprise ferroviaire doit verser à des tiers au Contrat, à savoir les clients ou usagers des services de transports assurés par l'entreprise ferroviaire (tels que personnes transportées ou chargeurs) :

- en application et dans la limite des dispositions impératives du droit national ou du droit international des transports ferroviaires ;
- en application de condamnations juridictionnelles ou arbitrales aux termes desquelles l'entreprise ferroviaire serait tenue d'indemniser les tiers sur un fondement autre que les dispositions impératives susvisées, si et seulement si SNCF Réseau a été mis à même d'intervenir à la procédure. Par ailleurs, SNCF Réseau ne sera tenu à aucune obligation de prise en charge d'indemnités de toute nature versées par l'entreprise ferroviaire à des tiers à titre commercial, ou dans le cadre d'une transaction amiable sur laquelle il n'aura pas été mis au préalable en mesure de se prononcer favorablement de manière expresse et écrite.

De ce fait, l'entreprise ferroviaire fait intégralement son affaire des relations avec les clients ou usagers de ses services de transport.

En outre, SNCF Réseau supportera les coûts directement engendrés par des mesures prises par l'entreprise ferroviaire en accord avec lui suite à un accident ou un risque pour l'environnement dont il serait seul responsable et en garantira l'entreprise ferroviaire, sauf s'il rapporte la preuve du caractère disproportionné ou injustifié de ces mesures. Il en est notamment ainsi de l'évacuation des lieux publics concernés (tels que des gares) ou des immeubles voisins appartenant à tout tiers, ou de l'indisponibilité de ces lieux ou immeubles. Il en est de même des exigences de dépollution des sites concernés.

Sous réserve des alinéas ci-dessus, SNCF Réseau ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages immatériels tels que préjudices financiers ou commerciaux, perte de clientèle, trouble commercial quelconque, augmentation des coûts et frais généraux, perte de bénéfice, perte d'image de marque, perte d'exploitation, qui pourraient résulter d'accidents ou d'avaries subis par l'entreprise ferroviaire.

Les indemnités dues par SNCF Réseau à l'entreprise ferroviaire sont réglées à celle-ci sur présentation des justificatifs correspondants.

c) Limites de la responsabilité

La responsabilité de SNCF Réseau est limitée à un montant de cinquante (50) millions d'euros hors taxes par événement.

L'entreprise ferroviaire renonce à demander à SNCF Réseau le paiement de toute somme autre que celles correspondant à l'ensemble des indemnités prévues au titre du b) du présent article.

19.3 Accidents ou dégradation du fait de SNCF RÉSEAU ou du candidat demandeur de capacité non EF

Si le candidat demandeur de capacité non EF et SNCF Réseau venaient à créer des accidents ou dommages du fait de leurs activités respectives de demande ou d'attribution de sillons (à l'exclusion de toute autre activité, même de nature ferroviaire, telle que chargement de wagons ou maintenance des voies), notamment au titre de la complétude ou l'exactitude des informations échangées, alors ils en répondront dans les conditions du droit commun vis-à-vis des tiers autres que les entreprises ferroviaires

En ce qui concerne les dommages de toute natures causés l'un à l'autre, ils en répondront dans les mêmes conditions et limites que celles stipulées entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires par les points 19.1 et 19.2 du présent article.

Il est précisé que les relations entre l'entreprise ferroviaire et le candidat demandeur de capacité non EF restent régies par les contrats conclus séparément entre eux.

19.4 Prescription

Sauf dispositions du droit international ou législatives et réglementaires contraires, les actions fondées sur le présent article sont prescrites dans un délai de cinq ans à compter du jour où cet événement s'est produit.

Elles sont suspendues lorsque SNCF Réseau et le candidat mettent en œuvre la procédure de conciliation prévue par l'article 31.1 des présentes Conditions générales ainsi que toute autre action amiable relative à cet événement ou lorsqu'une action judiciaire est en cours.

ARTICLE 20 – CONSÉQUENCES INDEMNITAIRES DES SUPPRESSIONS DE SILLONS JOURS ATTRIBUES

20.1 Principes

Seules les conséquences dommageables de la suppression d'un sillon-jour attribué dans les conditions prévues à l'article 14.1.1 peuvent donner lieu à indemnisation de la part de SNCF Réseau. Les conséquences dommageables de la suppression d'un sillon-jour attribué dans les cas prévus aux articles 14.1.2, 14.1.3, 14.1.4 et 14.1.5 ne donnent lieu à aucune indemnisation de la part de SNCF Réseau.

La période pendant laquelle les suppressions des sillons-jours visés au paragraphe précédent peuvent donner lieu au versement d'indemnités est comprise entre la date d'arrêté de l'horaire de service et le jour J de circulation.

Pour les besoins de la présente clause, la notion de suppression ouvrant droit à indemnisation se définit comme la suppression d'un sillon-jour attribué qui ne permet pas la circulation le jour J.

Le préjudice subi par le candidat doit être direct, réel dans son existence et certain dans sa consistance. Il appartient au candidat d'en apporter la preuve et d'en justifier le montant.

20.1 Bis - Sillons-jours liés

Dans certaines circonstances, la suppression par SNCF Réseau d'un sillon-jour attribué (dit « sillon initial » dans le présent article) dans les conditions prévues à l'article 14.1.1, peut avoir pour conséquence de contraindre le candidat à supprimer un sillon-jour qui lui est directement « lié », suivant la définition précisée ci-dessous.

Un sillon-jour dit « lié » à un sillon initial est un sillon-jour :

- consistant en l'aller ou le retour (origine-destination inverse) du sillon initial,
- dont l'écart temporel avec le sillon initial n'excède pas 24 heures (entre l'arrivée de l'un et le départ de l'autre).

SNCF Réseau indemnise le préjudice direct, réel et certain subi par le candidat du fait de la suppression d'un seul sillon-jour lié au sens du présent article, lorsque les conditions suivantes sont réunies de manière cumulative :

- la suppression du sillon-jour initial attribué est exclusivement imputable à SNCF Réseau de telle sorte qu'elle ne permet pas la circulation du sillon-jour lié (cf. article 20.1) ;
- le candidat a démontré de manière objective et justifiée que le sillon-jour dont l'indemnisation est demandée est réellement lié au sillon-jour initial supprimé. La preuve du caractère lié de ce sillon-jour vis-à-vis du sillon-jour initial supprimé peut notamment être apportée par la mention dans l'outil de commande de toutes précisions relatives à la suppression et des informations permettant l'identification du sillon-jour initial supprimé par SNCF Réseau (par son n° de sillon, son jour de circulation, son numéro de Vie du Sillon).

20.2. Exceptions

Ne donnent pas lieu à indemnisation les cas suivants :

- ◆ mise à disposition d'un sillon ou d'une possibilité de circulation dans les conditions définies à l'article 14.1.1 ;
- ◆ le fait du candidat lui-même ou de ses prestataires et partenaires ou la connaissance par SNCF Réseau que l'entreprise ferroviaire n'avait manifestement pas la possibilité, pour des raisons qui lui sont propres, ou pour le candidat demandeur de capacité non EF pour des raisons propres à l'entreprise ferroviaire opérant des trains pour son compte, d'utiliser le ou les sillons concernés ;
- ◆ la survenance d'un cas de force majeure ou évènement assimilé, tels que définis à l'article 21 des présentes Conditions générales ;
- ◆ le fait d'un tiers (les sous-traitants auxquels SNCF Réseau a recours pour l'exécution du Contrat n'étant pas considérés comme des tiers), à l'exception du fait d'une autre entreprise ferroviaire ou d'un autre candidat demandeur de capacité non EF dans le cadre de l'article 19 ci-dessus ;
- ◆ des interventions sur l'infrastructure ou ses systèmes d'exploitation qui sont rendues nécessaires pour rétablir les conditions normales de circulation après une défaillance fortuite de l'infrastructure ou un quelconque fait d'exploitation, dès lors que ces interventions ne résultent pas d'une négligence ou d'un manquement aux règles normales d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure du réseau ferré national. Dans ce cas, SNCF Réseau prend les dispositions nécessaires pour minimiser l'impact dans la durée de telles interventions sur les sillons attribués.

20.3 Limite de responsabilité

Pour chaque sillon-jour pris isolément, le montant total de l'indemnisation auquel le candidat peut prétendre au titre des conséquences dommageables de la suppression est limité à 60 000 € hors taxes.

L'indemnisation éventuellement versée par SNCF Réseau pour un sillon-jour considéré ne peut l'être qu'au seul attributaire du sillon (entreprise ferroviaire ou candidat demandeur de capacité non EF) et, en cas de sillons mis à disposition d'une entreprise ferroviaire par un candidat demandeur de capacité non EF, elle couvre les préjudices subis par ces deux personnes, sans cumul possible des indemnités.

20.4 Procédure de traitement des réclamations du candidat

Pour être recevable, toute réclamation établie sur le fondement de l'article 20 doit être transmise à SNCF Réseau conformément à la procédure décrite en annexe 3.5 du DRR, dans un délai d'un an à compter de la fin du mois pour lequel le(s) sillon(s)-jours concerné(s) aurai(en)t dû être utilisé(s).

A défaut de respect de ce délai, la demande n'est plus recevable et toute action y afférente est prescrite. En conséquence, le candidat est réputé avoir renoncé à toute demande d'indemnisation à l'endroit de SNCF Réseau.

En cas de désaccord ou d'absence de réponse sur la position de SNCF Réseau, le candidat dispose d'un délai de six mois à compter de la date de réception de cette position pour enclencher la procédure de règlement des différends prévue à l'article 31 ci-après. A défaut, toute action fondée sur ce présent article est prescrite.

Dans le cas où une indemnisation est due par SNCF Réseau, cette dernière est versée après proposition émise par SNCF Réseau revêtue de la mention « Bon pour accord » et de la signature du candidat.

Le versement d'indemnités compense de manière forfaitaire et définitive l'intégralité du préjudice subi par le candidat. En contrepartie du versement desdites indemnités, le candidat renonce à toute autre réclamation ou action relative à ces faits.

ARTICLE 20 BIS – DISPOSITIF D'INCITATIONS RECIPROQUES

Les parties sont liées par le dispositif d'incitations réciproques (annexe 5.8 du DRR). Ce dispositif ne se substitue pas au dispositif d'indemnisation de l'article 20 décrit *supra*.

ARTICLE 21 – FORCE MAJEURE ET EVENEMENTS ASSIMILES

Un événement de force majeure désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux parties au Contrat, rendant impossible l'exécution de tout ou partie des obligations de l'une ou l'autre des parties au Contrat.

En outre, au sens des présentes Conditions générales, constituent expressément des événements assimilés à des cas de force majeure, les événements suivants dès lors qu'ils remplissent les conditions d'imprévisibilité, d'irrésistibilité et d'extériorité :

- ◆ les faits accidentels (tels que les incendies, explosions, collisions de véhicules routiers, les

suicides et leur tentative, les heurts avec des personnes ou animaux en emprises ferroviaires...) ou les actes délictueux ou de malveillance (sabotage, vandalisme...) imputables à des tiers ;

- ◆ les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes..) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles sur le territoire métropolitain ;
- ◆ toute grève des personnels de SNCF Réseau ou de l'entreprise ferroviaire et les actions commises à cette occasion. En dehors des cas reconnus comme relevant de la force majeure par la jurisprudence de la Cour de cassation dans son arrêt du 11 janvier 2000 (pourvoi n°97-18215), l'entreprise ferroviaire et SNCF Réseau ne peuvent exciper de la grève de leurs propres salariés pour se soustraire à leurs obligations au titre du Contrat ;
- ◆ les mesures prises ou sollicitées par l'autorité publique pour des motifs de défense, de sécurité publique ou de sécurité civile, par les autorités judiciaires ou par les services d'incendie et de secours, ainsi que les désagréments d'usage causés par leur intervention.

Les parties au Contrat n'encourent aucune responsabilité et ne sont tenues d'aucune obligation de réparation des dommages subis par l'une ou l'autre du fait de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse de tout ou partie de leurs obligations, lorsque cette inexécution ou cette exécution défectueuse a pour cause la survenance d'un événement de force majeure ou événement assimilé.

Les obligations contractuelles dont la poursuite est empêchée par l'événement de force majeure ou événement assimilé sont alors suspendues pendant toute la durée dudit événement, mais seulement en ce qui concerne les sillons pris isolément qui sont affectés par l'événement.

La partie qui invoque un événement de force majeure ou événement assimilé s'oblige à mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour en limiter la portée et la durée. La partie qui, par action ou omission, aurait aggravé les conséquences de l'événement n'est fondée à l'invoquer que pour les seuls effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Si un événement cas d'exonération a une durée supérieure à un mois et qu'il affecte l'exécution du contrat dans son ensemble, chacune des parties peut résilier le contrat, sans qu'il en résulte un quelconque droit à indemnité pour l'autre partie, par l'envoi à l'autre partie d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La résiliation prend effet à l'expiration d'un délai de 15 jours calendaires à compter de la date d'expédition de ladite lettre. Dans le cas où le contrat n'est pas affecté dans son ensemble par l'événement, les Parties se rapprochent pour déterminer de bonne foi celles des obligations qui peuvent être considérées comme résiliées et les modalités concrètes de cette résiliation.

ARTICLE 22 – RÉSILIATION DU CONTRAT

22.1 En cas de manquement grave ou répété par une partie au Contrat à l'une quelconque des obligations essentielles mises à sa charge par les lois et règlements en vigueur ou par le Contrat, l'autre partie pourra la mettre en demeure, par lettre recommandée avec avis de réception, de mettre un terme à ces manquements dans un délai maximum de quinze jours et de faire valoir toutes les mesures prises pour éviter qu'ils ne se reproduisent.

Si à l'issue de ce délai, le manquement n'a pas été réparé ou si les dispositions utiles n'ont pas été prises en vue de le réparer, l'autre partie pourra résilier de plein droit le Contrat, sans préjudice de tous dommages et intérêts auxquels elle pourrait prétendre.

22.2 Le Contrat est résilié de plein droit, totalement ou partiellement, par SNCF Réseau, par lettre recommandée avec avis de réception, sans préjudice de tous dommages, intérêts ou du complet règlement des sommes dues auxquels il pourrait prétendre et sans indemnité pour le candidat dans les cas suivants :

- ♦ pour l'entreprise ferroviaire, retrait de la licence d'entreprise ferroviaire ou du certificat de sécurité ;
- ♦ situation de cessation des paiements ou de mise en liquidation judiciaire du candidat ;
- ♦ en application de l'article 18 des présentes Conditions générales, défaut de paiement des redevances d'utilisation du réseau ferré national.

Le Contrat peut être résilié sans délai par SNCF Réseau, par lettre recommandée avec avis de réception, sans préjudice de tous dommages et intérêts auxquels il pourrait prétendre et sans indemnité pour le candidat, en cas de violation caractérisée des obligations prévues à l'article 23.2 des présentes

22.3 Le candidat peut également, par lettre recommandée avec avis de réception, résilier le Contrat lorsqu'elle ne souhaite plus utiliser ce réseau, sous réserve de la demande préalable de suppression des sillons attribués par SNCF Réseau, du respect d'un préavis d'un mois et du complet règlement dans ce délai de l'ensemble des sommes dues à SNCF Réseau à la date de prise d'effet de la résiliation.

CHAPITRE V – DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 23 – CONDITIONS LEGALES D'EXERCICE DES ACTIVITES DU CANDIDAT

23.1 Licence d'entreprise ferroviaire et certificat de sécurité

L'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour laquelle des sillons ont été attribués (ou mis à la disposition par un candidat demandeur de capacité non EF) à l'entreprise ferroviaire nécessite la détention par cette dernière d'une licence d'entreprise ferroviaire et d'un certificat de sécurité délivrés conformément aux dispositions réglementaires applicables et en cours de validité.

En cas de renouvellement, suspension ou retrait, totale ou partiel du certificat de sécurité ou de la licence, l'entreprise ferroviaire en informe SNCF Réseau sans délai, en produisant les documents correspondants.

Le candidat doit également informer sans délai SNCF Réseau de toute autre décision empêchant la poursuite totale ou partielle de l'activité professionnelle (notamment interdiction prononcée par une juridiction pénale ou commerciale).

23.2 Assurances ou mesures équivalente à une assurance

Le candidat s'engage à souscrire et maintenir en vigueur pendant toute la durée d'exécution du Contrat, une police d'assurance ou une mesure équivalente, et pour l'entreprise ferroviaire conforme aux exigences spécifiées par sa licence d'entreprise ferroviaire, pour couvrir toutes les conséquences pécuniaires de sa responsabilité envers SNCF Réseau ou à des tiers dans le cadre de l'exécution du Contrat.

L'entreprise ferroviaire et le candidat demandeur de capacité non EF doivent, au plus tard à la signature du Contrat d'utilisation des sillons et du Contrat d'attribution de sillons et avant

l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel il a obtenu des sillons, présenter à SNCF Réseau un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite. Sans présentation de ce document, les contrats ne pourront être signés.

Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de l'assurance.

Le candidat demandeur de capacité non EF notifie à SNCF Réseau toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

ARTICLE 24 – COLLABORATION GÉNÉRALE DES PARTIES

Les parties s'obligent à exécuter leurs obligations contractuelles de bonne foi et de la façon la plus constructive et la plus efficace possible afin de satisfaire au mieux leurs intérêts respectifs.

Les parties s'engagent en particulier à maintenir en permanence une collaboration active et régulière en s'échangeant sans délai l'ensemble des informations en leur possession et éléments nécessaires à la mise en œuvre des stipulations du contrat.

Les parties désignent chacune dans les Conditions particulières un représentant de haut niveau, habilité par leur entreprise, afin de prendre à tout moment les décisions appropriées, notamment en cas de difficulté ponctuelle.

ARTICLE 25 – ENTRÉE EN VIGUEUR DE NOUVELLES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES OU RÉGLEMENTAIRES

Les textes législatifs ou réglementaires en relation avec l'objet du Contrat ou ses conditions d'exécution, entrés en vigueur postérieurement à la date de signature du Contrat, s'appliquent de plein droit au Contrat (sauf disposition transitoire contraire prévue dans le texte concerné), selon les modalités qu'ils prévoient.

En tant que de besoin, les parties modifient le Contrat par avenant, afin de le rendre conforme aux nouvelles dispositions en vigueur.

ARTICLE 26 – CONFIDENTIALITÉ

Chaque partie s'engage à ne pas divulguer les conditions particulières du contrat ou l'une quelconque des informations confidentielles à caractère commercial du contrat à un tiers, sans l'accord préalable de l'autre partie, sauf si elle y est contrainte par les lois et règlements en vigueur ou une administration publique, notamment l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, ou toute autre autorité ou juridiction qui en aurait le pouvoir, ainsi que dans le cadre d'une procédure de conciliation ou d'arbitrage.

De manière particulière, SNCF Réseau respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui seront communiquées par le candidat dans le cadre de la gestion des sillons qui lui sont attribués.

ARTICLE 27 – RÉFÉRENCES

SNCF Réseau pourra citer le nom du candidat à titre de référence.

Le candidat pourra faire état de l'utilisation du réseau de SNCF Réseau dans sa

documentation commerciale.

ARTICLE 28 – NULLITÉ

Si une ou plusieurs stipulations du Contrat sont tenues pour non valides ou déclarées comme telles en application d'une loi, d'un règlement ou à la suite d'une décision passée en force de chose jugée d'une juridiction compétente, les autres stipulations garderont toute leur force et leur portée sauf à en être indissociable.

ARTICLE 29 – NON TOLÉRANCE

Le fait, pour l'une des parties, de tolérer une situation de non-respect plein et entier des stipulations du Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national ne saurait en aucun cas avoir pour effet d'accorder à l'autre partie des droits acquis.

De plus, une telle tolérance ne peut être interprétée comme une renonciation de la partie lésée à faire valoir ses droits.

ARTICLE 30 – LOI APPLICABLE

Le Contrat est régi par la loi française.

Il en est ainsi pour les règles de fond comme pour les règles de forme.

ARTICLE 31 – DIFFÉRENDS ENTRE LES PARTIES

31.1 Règlements des différends par voie de conciliation ou de procédures juridictionnelles

Les différends nés entre les parties à l'occasion de l'exécution du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national peuvent être résolus par une procédure de conciliation, sous réserve qu'elle ne concerne pas le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure et sans préjudice pour l'une ou l'autre des parties d'avoir recours à des procédures d'urgence afin de protéger ses droits ou de saisir l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

La procédure de conciliation est initiée par une lettre avec accusé de réception adressée à l'autre partie.

Les conciliateurs choisis devront être des personnes physiques tierces aux parties et présentant des garanties d'indépendance et de professionnalisme, chacune des parties en désignant un, sauf dans le cas où elles se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique, ce dernier agissant alors à frais partagés.

En cas d'échec ou d'absence de mise en œuvre de la procédure de conciliation, compétence est attribuée aux tribunaux de Paris pour connaître des différends, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires en référé.

31.2 Recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

Les modalités de recours ci-dessus ne préjugent pas du droit pour l'une ou l'autre des parties de saisir l'autorité de régulation compétente en matière de transport ferroviaire.