

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL Horaire de service 2022

Version 5 du 10 décembre 2021



GESTION DES MODIFICATIONS

Les différentes versions du présent document et leurs dates de publication sont indiquées ci-dessous :

- **Version 0 du 11 septembre 2020 (projet soumis à consultation)**
- **Version 1 du 11 décembre 2020 (première publication)**
- **Version 2 du 2 mars 2021 (republication)**
- **Version 3 du 10 septembre 2021 (publication des barèmes)**
- **Version 4 du 10 septembre 2021 (consultation de la version modifiée)**
- **Version 5 du 10 décembre 2021 (publication de la version modifiée)**

Les modifications sont recensées en **annexe 1.1**.

SOMMAIRE SIMPLIFIÉ

CHAPITRE 1. INFORMATIONS GENERALES

CHAPITRE 2. INFRASTRUCTURE

CHAPITRE 3. CONDITIONS D'ACCES AU RESEAU FERRE NATIONAL

CHAPITRE 4. ATTRIBUTION DE CAPACITE

CHAPITRE 5. SERVICES ET TARIFICATION

CHAPITRE 6. EXPLOITATION FERROVIAIRE

CHAPITRE 7. INSTALLATIONS DE SERVICE

SOMMAIRE DÉTAILLÉ

Liste des annexes

Liste des sigles et définitions

1. INFORMATIONS GENERALES

1.1. INTRODUCTION	14
1.2. OBJECTIF	15
1.3. ASPECTS LEGAUX.....	15
1.3.1. Cadre juridique	15
1.3.2. Statut légal et RESPONSABILITE	16
1.3.3. Procédure de recours	16
1.4. STRUCTURE DU DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU.....	17
1.5. PERIODE DE VALIDITE ET PROCEDURE DE MISE A JOUR.....	17
1.5.1. Période de validité.....	17
1.5.2. Procédure de mise à jour	17
1.5.3. Publication	18
1.6. CONTACTS.....	18
1.6.1. Contacts commerciaux (siège)	18
1.6.2. Contacts commerciaux (en région)	19
1.6.3. Autres gestionnaires d'infrastructures du RFN	19
1.6.4. Gestionnaires d'infrastructures des réseaux limitrophes au RFN (dont les ports) ...	20
1.6.5. Exploitants de chantiers de transport combiné.....	22
1.6.6. Autres acteurs ferroviaires.....	22
1.7. COOPERATION ENTRE GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE EUROPEENS	23
1.7.1. Corridors europeens	23
1.7.2. RailNetEurope.....	25
1.7.3. autre coopération internationale	26

2. INFRASTRUCTURE

2.1. INTRODUCTION	27
2.2. ETENDUE DU RESEAU FERRE NATIONAL	27
2.2.1. Limites	27
2.2.2. Réseaux ferroviaires connectés	28
2.3. DESCRIPTION DU RESEAU	29
2.3.1. Typologie des lignes	29
2.3.2. Ecartement des voies	29
2.3.3. Gares	29
2.3.4. Gabarit des voies	30
2.3.5. Limites de charge.....	31
2.3.6. Déclivités des lignes	32
2.3.7. Vitesses des lignes	32
2.3.8. Longueur des trains.....	32
2.3.9. Courant de traction	32
2.3.10. Système de signalisation	33
2.3.11. Système de contrôle du trafic	35
2.3.12. Système de communication.....	35
2.3.13. Système de contrôle automatique des trains.....	36
2.3.14. Caractéristiques techniques	37
2.3.15. ODICEO	37
2.3.16. NEXTEO	37
2.4. PARTICULARITES D'EXPLOITATION	38
2.4.1. Infrastructures spécialisées.....	38
2.4.2. Restrictions environnementales.....	38
2.4.3. Marchandises dangereuses	38
2.4.4. Restrictions pour les tunnels.....	38
2.4.5. Restrictions pour les ponts.....	38
2.4.6. Lignes dédiées aux trams trains.....	38

2.4.7.	Dispositif de détection des défauts de roues des convois à l'entrée des lignes BPL et CNM	39
2.4.8.	VENTS traversiers sur la ligne CNM.....	40
2.4.9.	Infrastructure réservée au transport de marchandises	40
2.5.	DISPONIBILITE DE L'INFRASTRUCTURE	41
2.6.	PROJETS DE DEVELOPPEMENT.....	41
2.7.	PRINCIPAUX PROJETS DE MODERNISATION	41

3. MODALITES D'ACCES AU RESEAU FERRE

3.1.	INTRODUCTION	43
3.2.	MODALITES D'ACCES	43
3.2.1.	Conditions a remplir pour demander de la capacité	43
3.2.2.	Modalités d'accès au réseau ferré national	43
3.2.3.	Licence d'entreprise ferroviaire.....	44
3.2.4.	Certificat de sécurité	44
3.2.5.	Attestation d'assurance.....	45
3.2.6.	Prestation d'accès sécurisé aux installations de service (badges CANIF).....	46
3.3.	CONTRATS.....	46
3.3.1.	Accords-cadres de capacité d'infrastructure.....	46
3.3.2.	CONTRATS avec les ENTREPRISES FERROVIAIRES	49
3.3.3.	Contrats avec les autres candidats	49
3.3.4.	Conditions commerciales générales.....	50
3.3.5.	Protocole de gestion des accidents et dommages ferroviaires	50
3.4.	CONDITIONS D'ACCES REQUISES	50
3.4.1.	Acceptation du matériel roulant	50
3.4.2.	DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES 53	
3.4.3.	Transports exceptionnels.....	53
3.4.4.	Marchandises dangereuses	53
3.4.5.	trains d'essai et autres trains spéciaux	54
3.4.6.	Autres conditions spécifiques	54
3.4.7.	Documentation	55
3.4.8.	Sûreté	56

4. ATTRIBUTION DE CAPACITE

4.1.	INTRODUCTION	57
4.1.1.	Objet	57
4.1.2.	Les demandeurs de capacité	57
4.1.3.	Responsabilités des demandeurs	58
4.1.4.	Les entités de SNCF RESEAU impliquées dans le processus d'ATTRIBUTION des sillons 59	
4.2.	DESCRIPTION DES PROCESSUS	60
4.2.1.	Principes	60
4.2.2.	Les 4 grandes étapes de l'élaboration du graphique	61
4.2.3.	Demandes de sillons.....	68
4.2.4.	Réponses de SNCF Réseau	74
4.2.5.	Sillons internationaux	76
4.2.6.	Attribution de capacités spécifiques	77
4.2.7.	Conception coordonnée ligne / gare	79
4.3.	CALENDRIER DE LA PROCEDURE DE DEMANDE ET D'ATTRIBUTION DE SILLONS	79
4.3.1.	Demandes de sillons déposées jusqu'au 12 avril 2021	80
4.3.2.	Demandes de sillons déposées à partir du 13 avril 2021.....	81
4.4.	PROCEDURE DE COORDINATION ET D'ATTRIBUTION EN CAS DE CAPACITE CONTRAINTES	82
4.4.1.	Procédures de coordination des demandes en phase de construction	82
4.4.2.	Procédure de règlement des litiges à l'issue de la communication de l'horaire de service 84	
4.4.3.	Infrastructures saturées	85
4.5.	DETERMINATION DES CAPACITES POUR L'ENTRETIEN ET LES TRAVAUX D'INVESTISSEMENT SUR LE RFN	87
4.5.1.	Principes généraux	87

4.5.2.	Catégories de Restrictions Temporaires de Capacité	87
4.5.3.	Processus de détermination des capacités allouées aux travaux	88
4.5.4.	Gestion des écarts	91
4.5.5.	Critères de détournement de trafics	92
4.5.6.	Confirmation de l'utilisation de la capacité travaux	92
4.5.7.	Dispositions particulières concernant les sillons objet d'accord-cadre	93
4.6.	NON-UTILISATION DES SILLONS ATTRIBUES	93
4.7.	CIRCULATIONS AVEC CONTRAINTES	93
4.7.1.	Transports exceptionnels	93
4.7.2.	Marchandises dangereuses	94
4.7.3.	Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie	94
4.8.	MESURES PARTICULIERES APPLIQUEES EN CAS DE PERTURBATIONS	94
4.9.	TIMETABLING REDESIGN - PROGRAMME DE REFONTE DE LA CAPACITE	95
4.9.1.	Objectifs du programme TTR	95
4.9.2.	Composants du processus de refonte de la capacité	95
4.9.3.	Mise en œuvre	96
4.9.4.	Projets Pilotes	96
5.	SERVICES ET TARIFICATION	97
5.1.	INTRODUCTION	97
5.1.1.	Les principes tarifaires : cadre juridique	97
5.1.2.	Le droit de l'union européenne : la directive 2012/34/UE	97
5.1.3.	LE cadre réglementaire français	98
5.1.4.	Services fournis aux candidats par le gestionnaire d'infrastructure	99
5.1.5.	Prestations minimales sur voies principales	99
5.1.6.	Prestations complémentaires sur voies principales	100
5.1.7.	Prestations connexes et diverses	104
5.1.8.	Prestations diverses	105
5.2.	PRINCIPES DE TARIFICATION	106
5.3.	REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS MINIMALES	107
	Redevance de circulation (RC)	109
5.3.2.	Redevance de circulation électrique (RCE)	110
5.3.3.	Couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE – composante A)	110
5.3.4.	Redevance de marché (RM)	110
5.3.5.	La redevance d'accès (RA)	117
5.3.6.	Redevances particulières (RP)	117
5.3.7.	Redevance de saturation (RS)	118
5.4.	REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES	118
5.4.2.	Redevances pour les prestations complémentaires DE SERVICES SI	118
5.4.3.	Redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts en permanence	118
5.4.4.	Redevance pour la fourniture du courant de traction (RFE)	119
5.5.	REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES	120
5.5.2.	Redevance pour la réalisation d'une étude de faisabilité internationale	120
5.5.3.	Réalisation d'études préalables à la demande d'ATE pour les TEPE	120
5.5.4.	Redevance pour l'usage du GSM-R Priorité 4	120
5.5.5.	Redevances pour l'accès et l'utilisation du canal radio dit « de veille »	120
5.5.6.	Redevance pour l'étude et la délivrance de l'attestation de compatibilité des fréquences radioélectriques	120
5.6.	REDEVANCES POUR Prestations diverses	121
5.6.1.	RCTE – Composante B	121
5.6.2.	REDEVANCES POUR Autres prestations	121
5.7.	PENALITES ET DISPOSITIFS INCITATIFS	121
5.7.1.	pénalités pour modification des sillons par le candidat	122
5.7.2.	Pénalités pour Modification des sillons par SNCF Réseau	122
5.7.3.	Pénalités pour non-utilisation	122
5.7.4.	Penalités pour annulation de sillon	122
5.7.5.	Autres Dispositifs incitatifs et d'aides	123
5.7.6.	Autres systèmes incitatifs	126

5.8.	Système D'AMELIORATION DES PERFORMANCES	126
5.8.1.	Principes généraux et objectifs	126
5.8.2.	Suivi de la performance	126
5.8.3.	Modèle financier	127
5.8.4.	Gouvernance et résolution des conflits.....	128
5.9.	EVOLUTION DES BAREMES	129
5.9.1.	EVOLUTION POUR La Période 2022-2023	129
5.10.	MODALITES DE FACTURATION	130
5.10.1.	Facturation des prestations minimales	131
5.10.2.	Facturation des prestations complémentaires	135
5.10.3.	Facturation des prestations connexes sur voies principales	136
5.10.4.	Facturation des prestations diverses	137
5.10.5.	Conditions de règlement et de contestation des factures	137
6. EXPLOITATION FERROVIAIRE		
6.1.	OBLIGATIONS DU GI ET DES AUTRES EXPLOITANTS FERROVIAIRES	139
6.1.1.	Relations entre SNCF Réseau et les EF	139
6.1.2.	Obligations du SGC	139
6.1.3.	Obligations des EF	140
6.1.4.	Informations relatives au suivi des trains	141
6.1.5.	Traçabilité des informations et des décisions	141
6.2.	PRINCIPES D'EXPLOITATION	142
6.2.1.	Langue	142
6.2.2.	Opérations préalables à la circulation des trains : phase pré-opérationnelle	143
6.3.	REGLES DE LA GESTION OPERATIONNELLE DES CIRCULATIONS.....	146
6.3.1.	Principes	146
6.3.2.	Gestion opérationnelle en situation normale	148
6.3.3.	Situations perturbées et crises	152
6.3.4.	Mesures particulières à prendre en cas de perturbations internationales	155
6.4.	OUTILS D'INFORMATION ET DE SUIVI DES TRAINS.....	156
6.4.1.	Outils nationaux	156
6.4.2.	Outils internationaux	156
6.5.	REGLES DE MAINTIEN DE LA DISPONIBILITE DU RESEAU	156
6.5.1.	Règle de dépannage d'un train	156
6.5.2.	Règle de Mise à disposition de moyens des EF pour rétablir la capacité d'infrastructure	157
6.5.3.	Relevage	157
6.5.4.	Mise à disposition du SGC de moyens des EF pour assurer le bon fonctionnement des circuits de voie.....	158
6.5.5.	Reconnaissance suite à interruption prolongée de ligne	159
6.5.6.	VISITE DES INSTALLATIONS DE LA LIGNE OU DEPLACEMENT D'AGENTS POUR LES BESOINS DU SERVICE	159
6.6.	SURETE	159
6.6.1.	Situations perturbées pour fait de sureté	159
6.6.2.	Exigences de Sûreté en lien avec le séjour temporaire de wagons MD sur certains sites	159
6.6.3.	Contributions des EF et du gestionnaire de gares (Gares & Connexions)	160
6.7.	ENQUETES TRINOME PANTO INCIDENTS CATENAIRES	160
6.7.1.	La notion d'enquête	160
6.7.2.	Constitution d'un trinôme panto TERRITORIAL	160
6.7.3.	Déclenchement du trinôme panto	160
6.7.4.	Absence d'un représentant d'une EF à l'enquête TP	161
6.8.	PHASE POST-OPERATIONNELLE	161
6.8.1.	Management de la régularité	161
6.8.2.	Veille sécurité - Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation	162
6.8.3.	ROLE ET MISSIONS DU RESPONSABLE DU SUIVI DES ECARTS EXPLOITATION	163
6.8.4.	Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation	163
6.8.5.	Anticipation des événements climatiques.....	164

7. INSTALLATIONS DE SERVICES

7.1.	INTRODUCTION	165
7.1.1.	DISPOSITIONS GENERALES	165
7.1.2.	TEXTES APPLICABLES	165
7.1.3.	CONTACTS.....	166
7.2.	VUE D'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS DE SERVICE	167
7.2.1.	GARES DE VOYAGEURS.....	167
7.2.2.	TERMINAUX DE MARCHANDISES.....	168
7.2.3.	VOIES DE TRI, FORMATION, MANŒUVRE ET GARAGE	169
7.2.4.	INSTALLATIONS D'ENTRETIEN.....	169
7.2.5.	INSTALLATIONS TECHNIQUES, Y COMPRIS NETTOYAGE ET LAVAGE	170
7.2.6.	INFRASTRUCTURES D'ASSISTANCE.....	171
7.2.7.	INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE.....	171
7.2.8.	AUTRES INSTALLATIONS	171
7.3.	INSTALLATIONS DE SERVICE EXPLOITEES PAR SNCF RESEAU.....	171
7.3.1.	DISPOSITIONS COMMUNES	171
7.3.2.	GARES.....	173
7.3.3.	TERMINAUX DE MARCHANDISES.....	173
7.3.4.	SITES DE TRI A LA GRAVITE.....	177
7.3.5.	VOIES DE SERVICE.....	178
7.3.6.	INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES PORTUAIRES ET MARITIMES	190
7.3.7.	MOYENS D'ASSISTANCE	190
7.3.8.	COMBUSTIBLE	190
7.4.	AUTRES SERVICES RENDUS SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE	192
7.4.1.	PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES NON REGULEES FOURNIES SUR LES IS	192
7.4.2.	PRESTATIONS DIVERSES NON REGULEES FOURNIES SUR INSTALLATIONS DE SERVICE	193
7.4.3.	AUTRES PRESTATIONS	195

LISTE DES ANNEXES DU DRR 2022

NB : Rappel : la numérotation des annexes du DRR 2022 a parfois été modifiée pour tenir compte de la refonte de la structure du DRR 2022 opérée par les gestionnaires d'infrastructure, réunis au sein de RNE – voir ci-dessous les correspondances.

Annexes du DRR 2022 renumérotées

Annexes 1 Gestion documentaire

- Annexe 1.0 Liste des annexes du DRR et date de dernière mise à jour
- Annexe 1.1 Gestion des modifications à compter du 10 septembre 2021
- Annexe 1.2 Liste des documents techniques cités dans le DRR

Annexes 2 Infrastructure

- Annexe 2.1 Liste des sections-frontière et des zones d'interface
- Annexe 2.2 Localisation des installations terminales embranchées

Annexes 3 Contrats

Contrats d'utilisation de l'infrastructure

- Annexe 3.1 Conditions générales applicables au contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN) et au contrat d'attribution de sillons sur le RFN
- Annexe 3.2.1 Modèle de conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure du RFN
- Annexe 3.2.2 Modèle de conditions particulières du contrat d'attribution de sillons sur le RFN
- Annexe 3.2.3 Conditions particulières de l'utilisation du badge et de l'habilitation CANIF
- Annexe 3.2.4 Conditions particulières GSM-R priorité 4

Accord-cadre de capacité d'infrastructure

- Annexe 3.3 Trame générale d'un accord-cadre
- Annexe 3.3.1 Trame d'un accord-cadre pour le fret

Contrats d'utilisation des SI

- Annexe 3.4.1 Conditions générales du contrat d'utilisation des systèmes d'information de SNCF Réseau
- Annexe 3.4.2 Modèle de conditions particulières du contrat d'utilisation des SI de SNCF Réseau

Annexe 3.5 Réclamations (fichier unique)

- Annexe 3.5.0 Principes généraux relatifs aux réclamations
- Annexe 3.5.1 Contestations des factures
- Annexe 3.5.2 Demandes d'indemnisation de suppression de sillon-jour
- Annexe 3.5.3 Demandes de prise en charge des coûts supportés par une entreprise ferroviaire portant secours
- Annexe 3.6.1 Conditions générales applicables à la coordination de la gestion des situations de crise
- Annexe 3.6.2 Conditions particulières de la prestation de coordination de la gestion des situations de crise

Annexe 4 Capacité et travaux

- Annexe 4 Référentiel technique de tracé des sillons

Annexes 5 Tarification

Annexe 5.1.1	Principes de la tarification des prestations minimales
Annexe 5.1.2	Principes de la tarification des redevances liées à l'usage de la traction électrique
Annexe 5.2	Barème de prestations minimales : redevances activités voyageurs conventionnées (5.2.1), voyageurs non conventionnées (5.2.2), activité fret (5.2.3), et redevances particulières (5.2.4)
Annexe 5.3	Barème des prestations SI
Annexe 5.4	Barème des prestations complémentaires, connexes, diverses
Annexe 5.5	Liste des sections élémentaires du réseau ferré national
Annexe 5.6	Liste des lignes du réseau ferré national associées à leur groupe UIC
Annexe 5.7	Tonnages des matériels roulants voyageurs pris en compte pour l'élaboration de la tarification des prestations minimales
Annexe 5.8	Règles de gestion du dispositif incitatif réciproque

Annexes 7 Installations de service

Contrats pour l'utilisation courante des IS

	○ Hors espaces industriels
Annexe 7.1	Conditions contractuelles communes aux IS (hors espaces industriels)
Annexe 7.2	Utilisation des voies de service
Annexe 7.3	Utilisation des cours de marchandises (offre et trame contractuelle)
Annexe 7.4	Utilisation des chantiers de transport combiné (offre et trame contractuelle)
	○ Avec espaces industriels
Annexe 7.5	Conditions générales applicables aux conventions de mise à disposition d'espaces industriels

Installations de service

Annexe 7.6	Liste des terminaux de marchandises immédiatement accessibles (7.6.1) et accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle (7.6.2) et liste des Chantiers de Transport Combiné (7.6.3) – Liste des cours marchandises changeant de catégorie – Liste des terminaux de marchandises (CM & CTC) proposés au retrait en 2022
Annexe 7.7	Sites comportant des voies de service commercialisables (7.7.1) Sites entièrement non revendiqués (7.7.2)

Tarification des IS

Annexe 7.8	Principes de tarification des installations de services
Annexe 7.9	Redevances d'utilisation des IS - facturation

Offres des autres exploitants d'installations de service

Annexe 7.10	Document de Référence des Gares (DRG) (<i>en préparation</i>)
Annexe 7.11	Fichier unique : Offre des services de Transfesa (Cerbères- Hendaye), Naviland, Novatrans, Ferovergne, RDT13, BTM, LDTC, SE3M, Europorte channel, VFLI, Eurorail, Matrapes, THELLO, Captrain France, Brangeon (ex-annexe 9.2)

Annexe 8 Document de référence de la Ligne Tours Bordeaux (DRL)

LISTE DES SIGLES ET DEFINITIONS

Sigle	Signification	Définition ou renvoi
GENERAL		
DRR	Document de référence du réseau	Document précisant, de manière détaillée les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure (sillons).
DRG	Document de référence des gares de voyageurs	Document précisant les prestations rendues par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions au sein des gares de voyageurs, les conditions dans lesquelles elles sont rendues et les tarifs des redevances associées.
-	Candidat	Entreprise ferroviaire, regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire.
EF	Entreprise ferroviaire	Toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable (v. point 3.2.2), fournissant des prestations de transport de marchandises 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.
GI	Gestionnaire d'infrastructure	Toute entité ou toute entreprise, SNCF Réseau notamment pour le réseau ferré national, chargée notamment de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande.
HDS A	Horaire de service du présent DRR	Désigne à la fois la période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit (v. point 1. 5.1) et les données définissant l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés pendant cette période (v. point 4.2.2 pour le calendrier d'élaboration de l'HDS).
RFN	Réseau ferré national	Ensemble des lignes ferroviaires dont la propriété et la gestion ont été confiées à SNCF Réseau par la loi et dont la consistance et les caractéristiques principales sont précisées par voie réglementaire
COGC DAC DC PCAST PSEF	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations Direction d'attribution de la Capacité Direction Commerciale Plateforme de Concertation et d'Allocation Sillons-Travaux Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires	Entités internes mentionnées notamment aux points 1.6.1, 6.3.1., 4.1.4 et 4.5.4
ART EPSF UIC	Autorité de régulation des transports Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire Union Internationale des Chemins de fer	Entités externes mentionnées notamment au point 1.6.6
RNE	RailNetEurope	v. point 1.7.2
ACCES AU RESEAU		
AC	Attestation de Compatibilité du matériel roulant à l'infrastructure	v. point 3.4.1
ATE	Avis de Transport Exceptionnel	v. notamment 3.4.3 et 4.7
CAS	Contrat d'Attribution de Sillons	v. point 3.3.2
CUI	Contrat d'Utilisation de l'Infrastructure	
TEPE	Transport Exceptionnel Particulièrement Encombrant	v. notamment 2.3.4
INFRASTRUCTURE		
ETCS	European Train Control System	v. point 2.3.10
ERTMS	European Rail Traffic Management System	

Sigle	Signification	Définition ou renvoi
GSM-R	Global System for Mobile Communications for Railways	
KVB	Contrôle de Vitesse par Balise	
TVM	Transmission Voie-Machine	
VP	Voie principale	Voie, identifiée comme telle par la documentation d'exploitation, affectée à la circulation des trains ou au départ ou à l'arrivée des trains transportant des voyageurs.
VS	Voie de service	Voie autre que voie principale (v. aussi 7.3.5).
ATTRIBUTION DE CAPACITE		
-	Capacités de l'infrastructure	Possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période.
-	Demandes de sillon concurrentes	Demandes de sillons effectuées par plusieurs demandeurs, soit techniquement identiques, soit qui ne peuvent pas être tracées simultanément sur le graphique de circulation ou d'occupation des voies en gare dans les tolérances demandées, en respectant les normes de tracé en vigueur.
DS	Demande au Service	v. notamment point 4.3.
DSA	Demande au Service en Adaptation	
DSDM	Demande de Sillon de Dernière Minute	
DTS	Demande Tardive au Service	
GOST		Outil de suivi de l'occupation des blocs de voies de service
GOV	Graphique d'occupation des voies	Représentation de la consommation de capacité dans une gare voyageurs ou fret.
-	Réserve de capacité	Capacités disponibles pour les trains de marchandises internationaux empruntant les corridors fret, rendues disponibles dans le cadre des HDS définitifs de chaque GI, en vue de répondre aux demandes ad hoc.
LTV	Limitation temporaire de vitesse	Les travaux nécessitent parfois de mettre en place des LTV aux alentours des travaux soit sur voie travaillée, soit sur voie contiguë. Les LTV s'expriment par une vitesse limite imposée par sens entre deux points kilométriques. Elles sont traduites en un nombre de minutes perdues par le sillon le plus rapide tracé sur l'axe considéré.
-	Macro-ordonnancement	Un macro-ordonnancement consiste à positionner dans un calendrier annuel les travaux structurants (travaux à forts impacts capacitaires / humains/ financiers et autres travaux sensibles) à réaliser sur le réseau. L'empreinte capacitaire prévisionnelle de ces travaux est ensuite définie en précisant les semaines et /ou week-end de travaux et les LTV pour un horaire de service donné. Ce macro-ordonnancement capacitaire, établi à la "maille semaine", est élaboré entre A-5 et fin A-3 et sert de référence à l'ordonnancement capacitaire réalisé en A-2.
-	Ordonnancement	L'ordonnancement consiste d'abord à positionner dans un calendrier annuel les travaux à réaliser en adéquation avec la capacité de production et ses moyens associés (budget, main d'œuvre, capacité d'infrastructure, engins, matières et achat). Dans un 2e temps, l'ordonnancement en termes de capacités d'infrastructure consiste à positionner sur un horaire de service donné les besoins d'interception et de LTV de l'ensemble des travaux sur un secteur géographique donné. Les travaux sont ordonnancés à la semaine ou à la journée sur la base d'un cadrage de fenêtres travaux, ce qui permet ensuite de dater les fenêtres travaux et d'éditer le PGF en fin d'année A-2.
PGF	Programme Général des Fenêtres travaux	v. point 4.5.
-	Rectificatif	Un rectificatif correspond à une date à laquelle une mise à jour des données horaires, pour une période calendaire de l'horaire de service en cours, est envoyée aux services en charge de la circulation, et une édition rectificative des tableaux horaires est réalisée. Ces données et documents tiennent

Sigle	Signification	Définition ou renvoi
		compte de l'ensemble des modifications réalisées en adaptation jusqu'au rectificatif.
-	Sillon	Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.
SJ	Sillon-jour	Sillon pour un jour donné.
-	Sillon apparié	Sillon inscrit à l'HDS par consommation d'un sillon préconstruit.
-	Sillon cadencé	Sillon qui fait partie d'un ensemble d'au moins 4 sillons-jours dans chaque sens (aller et retour) durant la période diurne entre 6h et 22h, identiques au niveau de l'origine-destination, de la desserte et du temps de parcours, tous tracés avec le même minutage horaire (même minute en une gare donnée chaque heure correspondante), et symétriques entre sens sur un axe de symétrie temporel. Les sillons cadencés sont inscrits dans la trame horaire systématique.
-	Sillon sur mesure	Sillon inscrit à l'HDS ayant fait l'objet d'une étude de tracé particulière car aucun sillon préconstruit ne permet de satisfaire la demande du client.
-	Sillon préétabli	Capacité dédiée aux trains de marchandises internationaux des corridors fret, gérées par les guichets uniques des corridors fret.
TARIFICATION ET SYSTEMES INCITATIFS		
HLP	Haut-le-pied	Train constitué par une machine ou un groupe de deux machines pouvant, dans les cas prévus par les règlements, remorquer un ou deux véhicules.
IR	Incitation Réciproque	v. point 5.7.
LC	Ligne classique	
LGV	Ligne à grande vitesse	
PM	Prestations minimales	Services minimaux que le gestionnaire d'infrastructure doit fournir aux candidats pour pouvoir utiliser le réseau ferré national, listés à l'article 3-I du décret 2003-194 et au chapitre 5.
-	Prestations régulées	Les services de base, ainsi que les prestations complémentaires et les prestations connexes, lorsqu'elles ne sont proposées que par un seul fournisseur.
RA	Redevance d'Accès	v. point 5.3.
RC	Redevance de Circulation	
RCE	Redevance de Circulation Électrique	
RCTE	Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction électrique	
RM	Redevance de Marché	v. point 5.8.
SAP	Système d'Amélioration des Performances	
SEL	Section élémentaire	Portion du réseau ferré national définie par au moins un Point Remarquable (PR) de début et un PR de fin. Chaque section élémentaire est identifiée de façon unique par un numéro (v. point 5.3 ; annexe 5.5).
-	Services de base	Services minimaux à rendre par un exploitant d'installations de service sur son installation.
S-km	Sillon kilomètre	Unité de mesure correspondant à un km du réseau d'un sillon attribué.
TAGV	Train apte à la grande vitesse (au-delà de 220 km/h)	
TET	Train d'équilibre du territoire	
Tr-km	Train kilomètre	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un km.

Il est également possible de consulter le [glossaire de l'association RailNetEurope](http://www.rne.eu/organisation/network-statements/) (voir **point 1.7.2**), établi en anglais et en ligne sur son site <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>.

RNE fournit ce glossaire à titre informatif ; les définitions ne sont pas juridiquement contraignantes.

CHAPITRE 1

INFORMATIONS GÉNÉRALES



1.1. INTRODUCTION

Conformément à l'article 2111-9 du code des transports, la société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale :

- 1°) L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;
- 2°) La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;
- 3°) La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;
- 4°) Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;
- 5°) La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ;
- 6°) La gestion et la mise en valeur d'installations de service ;
- 7°) Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- 8°) Des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale.

La transparence et la non-discrimination étant indispensables à la réalisation de l'objectif de développement du transport ferroviaire, SNCF Réseau a établi le présent document de référence qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, comme le prévoient le Code des transports et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

Par ailleurs, conformément au 7° de l'article L.2111-9 du code des transports modifié par l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et dans l'attente d'un éventuel cadrage réglementaire, SNCF Réseau assure à compter du 1er janvier 2020 des missions de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La Direction Générale Clients et Services (DGCS) sera donc, à compter de cette date, dotée d'une Direction de l'Accessibilité référente des clients de SNCF Réseau pour toutes questions relatives à l'accessibilité du système ferroviaire. Cette nouvelle Direction aura également pour mission de participer, au nom de SNCF Réseau, aux discussions relatives à l'accessibilité, notamment auprès des acteurs suivants :

- les instances européennes, notamment pour l'amélioration de la réglementation relative aux personnes à mobilité réduite (notamment, STI-PM, règlement sur les droits des voyageurs dit « PRR », Acte européen des services...) ;
- l'Etat, notamment pour la poursuite du pilotage du schéma directeur national d'accessibilité (SDNA-Ad-AP) pour la mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires (2015-2024) ;
- les EF (ou autre candidats) et des organisations professionnelles regroupant les entreprises de transport public et les entreprises ferroviaires, en particulier sous l'égide du COOPERE dont les missions sont élargies à la thématique accessibilité ;
- les Autorités organisatrices des transports (AOT) et/ou Autorités Organisatrices des Mobilités (AOT) et de leurs institutions représentatives ;
- les parties prenantes associatives.

La DGCS donne en outre un accès libre aux instances partenariales à toutes les EF (ou autres candidats) et AOT/AOM qui le souhaitent.

1.2. OBJECTIF

Le document de référence du réseau ferré national (DRR) contient les informations nécessaires aux entreprises ferroviaires et autres candidats qui souhaitent utiliser le réseau ferré national (RFN) pour y assurer des prestations de transport de voyageurs et de marchandises et plus généralement à toutes les parties intéressées par le transport ferroviaire.

Tout contrat ou accord commercial conclu avec SNCF Réseau conformément au chapitre 3 est établi selon les règles définies dans le présent document.

1.3. ASPECTS LEGAUX

1.3.1. CADRE JURIDIQUE

Le DRR est notamment basé sur les textes législatifs et réglementaires suivants :

- Règlement n° 913/2010 du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ;
- Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ;
- Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

- Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et directive 2016/2370/UE du 14 décembre 2016 la modifiant ;
- Code des transports, partie législative ;
- Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- Décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de SNCF Réseau ;
- Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;
- Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;
- Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ;
- Spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

L'ensemble des textes applicables sont consultables sur les sites www.eur-lex.europa.eu (droit européen) et www.legifrance.gouv.fr (droit français).

1.3.2. STATUT LEGAL ET RESPONSABILITE

Le présent document contient une description des éléments essentiels du réseau ferré national et de son utilisation, arrêtés à la date de sa publication.

Toutefois, le volume et la difficulté d'actualisation de l'ensemble des données peuvent conduire à quelques imprécisions ou divergences entre la description figurant dans le présent document et la réalité.

Les entreprises ferroviaires sont invitées à consulter SNCF Réseau pour toute précision, notamment pour les évolutions de l'infrastructure du réseau ferré national qui interviendront entre la publication de ce document et sa période de validité.

SNCF Réseau invite également le lecteur à signaler toute erreur présente dans ce document en écrivant à observations.drr@reseau.sncf.fr et s'engage à la rectifier dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, SNCF Réseau ne peut se porter garant du contenu des sites internet de tiers auxquels le DRR renvoie. Si SNCF Réseau est informé de toute violation de droits touchant un de ces sites, il s'engage à supprimer les liens établis vers ces derniers.

1.3.3. PROCEDURE DE RECOURS

Un recours peut être déposé par tout candidat, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout exploitant d'installation de service devant l'Autorité de régulation des transports (ART) ([point 1.6.6](#)) dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire conformément aux dispositions de l'article L1263-2 du code des transports.

1.4. STRUCTURE DU DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU

Le présent document suit la « structure commune du DRR », élaborée par les gestionnaires d'infrastructures européens appartenant à l'association RailNetEurope sur la base de la réglementation en vigueur. Celle-ci est réexaminée annuellement, la version la plus récente étant accessible sur le [site de RailNetEurope](#).

Le but de cette structure commune est que tout candidat ou autre partie intéressée puisse trouver la même information au même endroit dans les documents de référence du réseau des autres pays.

Le DRR est structuré en 7 chapitres constituant le document principal, associé à des annexes donnant plus de détails :

- le **Chapitre 1** donne des informations générales sur le DRR et des contacts utiles ;
- le **Chapitre 2** décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du réseau ;
- le **Chapitre 3** définit les modalités d'accès au réseau ferré national ;
- le **Chapitre 4** fixe la procédure d'attribution des capacités ;
- le **Chapitre 5** concerne la tarification et la facturation des services ainsi que les dispositifs incitatifs.
- le **Chapitre 6** définit toutes les règles relatives à l'exploitation ferroviaire comprenant la gestion opérationnelle des circulations,
- le **Chapitre 7** décrit les installations de services et services associés fournis par SNCF Réseau et les autres exploitants d'installations de service ;

Le DRR est complété ou précisé par des « documents techniques », cités au fil du texte et repris dans l'[annexe 1.2](#).

Par ailleurs, la Charte du réseau, élaborée par le Comité des opérateurs du réseau, en vertu de l'[article L.2100-4 du Code des transports](#), établit des règles opérationnelles de bonne conduite, dans le respect des règles relatives à l'utilisation du réseau ferré national, notamment des Documents de référence.

1.5. PERIODE DE VALIDITE ET PROCEDURE DE MISE A JOUR

1.5.1. PERIODE DE VALIDITE

Le DRR s'applique aux demandes de capacité et aux circulations de l'horaire de service 2022 qui débute le 12 décembre 2021 à 00:00 et se termine le 10 décembre 2022 à 24:00.

A l'exception des dispositions relatives à la tarification des prestations minimales ainsi que celles relatives à la tarification de l'usage des installations de service et aux prestations régulées qui y sont fournies qui deviennent exécutoires après avis conforme de l'ART (Autorité de régulation des transports), le présent document prend effet dès sa publication.

1.5.2. PROCEDURE DE MISE A JOUR

Le DRR peut faire l'objet de mises à jour régulières par SNCF Réseau. Ces mises à jour entrent en vigueur après que SNCF Réseau les a rendues publiques par tout moyen approprié.

A l'exception des corrections d'erreurs matérielles, des modifications visant à rendre le document conforme avec la réalité (cartes, données techniques, processus...) et des mises à jour concernant des sujets exclus du périmètre de l'[article 17 du décret n° 2003-194](#), SNCF Réseau soumet les projets de modification du présent document aux parties intéressées. Ces dernières sont l'ensemble des

candidats, les organisations représentatives du secteur (UTP, AFRA, UPF, AUTP, GNTC, FNAUT), Régions de France qui représente les autorités organisatrices du transport ferroviaire, les services du ministère chargé des Transports et l'EPSF. Toute modification entraîne une nouvelle publication du DRR et fait l'objet d'une communication aux parties intéressées et d'une actualisation de l'[annexe 1.1](#).

A compter de la date de publication du DRR (généralement en décembre), l'ART est saisie pour avis sur le DRR dans son ensemble (avis motivé) et sur la tarification des prestations minimales ainsi que celle des prestations régulées fournies sur les installations de service dont les gares de voyageurs (avis conforme).

Conformément aux dispositions de l'article L.2133-6 du code des transports, les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées. Pour chaque procédure de consultation, les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans les délais prévus.

Il est précisé que les textes législatifs ou réglementaires adoptés après la publication du document sont applicables sauf disposition transitoire contraire prévue dans le texte concerné, sans que l'actualisation du document ne soit nécessaire.

Par ailleurs, les documents qui ont un caractère contraignant en raison de leur nature (décret n° 2019-525 du 27 mai 2019) ou parce qu'ils sont cités dans le présent document, font l'objet d'une procédure d'élaboration/mise à jour distincte de celle du DRR. Ces documents et le processus d'élaboration et de mise à jour correspondant sont listés dans l'[annexe 1.2](#).

Pour les documents qui ne sont pas cités dans la liste de l'annexe 1.2 mais auxquels il est fait référence dans le présent DRR, les informations qu'ils contiennent ne sont pas à considérer comme faisant partie intégrante du DRR.

1.5.3. PUBLICATION

Le DRR est établi en français et publié par SNCF Réseau en français et en anglais sur [le site internet de SNCF Réseau \(www.sncf-reseau.fr/drr\)](#), où il est téléchargeable gratuitement. En cas de divergence ou de difficulté d'interprétation des différentes versions, seule la version en français fait foi.

Les documents cités dans le DRR et repris dans l'[annexe 1.2](#) sont publiés, soit sur la page « Documents techniques » accessibles depuis la page « DRR », soit sur le Portail Clients et Partenaires accessible via le site internet de SNCF Réseau, en cliquant sur « Extranet clients pros ».

1.6. CONTACTS

1.6.1. CONTACTS COMMERCIAUX (SIEGE)

GUICHET UNIQUE : les candidats ne disposant pas de chargé de compte attitré et qui souhaiteraient démarrer une activité ferroviaire en France et obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur les modalités d'accès au réseau peuvent s'adresser à SNCF Réseau (Direction Commerciale) via le guichet unique qui transmettra au(x) service(s) concerné(s) de SNCF Réseau pour prise en charge de la demande :

- par mail : guichetunique@reseau.sncf.fr
- par téléphone : +33 (0) 9 80 98 03 29

- par courrier :

SNCF Réseau Direction Commerciale - Guichet Unique
12, rue Jean-Philippe RAMEAU
CS 80001
93212 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex

Les Départements Grands Comptes Voyageurs et Fret et Département Appui technique de la Direction commerciale : les clients utilisant déjà le réseau ferré national pour fournir des services ferroviaires s'adressent principalement au **chargé de compte** qui leur a été attribué, au sein de la Direction Commerciale (DC), et plus particulièrement des départements Grands Comptes Voyageurs et Fret dont les missions sont décrites au [point 4.1.4](#). Leurs coordonnées peuvent être demandées au guichet unique.

Les clients, souhaitant contractualiser ou souhaitant des informations sur l'accès aux installations de service (cours de marchandises et chantiers de transport combiné mentionnés au [chapitre 7](#), services mentionnés au [chapitre 7](#)), gérées par la **Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF)** de SNCF Réseau, peuvent la contacter :

- par courrier :
- SNCF Réseau :

Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires
12, rue Jean-Philippe RAMEAU
CS 80001
93212 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex

- par mail : services.psef@sncf.fr
- par téléphone : +33 (0) 9 80 98 03 29
- via le site internet : www.psef.sncf-reseau.fr

DRR : pour des questions ou remarques spécifiques au présent DRR, merci de contacter SNCF Réseau via observations.drr@reseau.sncf.fr

Systèmes d'information (SI) : pour des questions d'accès aux services de systèmes d'information de SNCF Réseau, vous pouvez contacter le support du Portail Clients et Partenaires via SupportClients.SI@reseau.sncf.fr.

1.6.2. CONTACTS COMMERCIAUX (EN REGION)

SNCF Réseau est localement organisé en dix directions territoriales et une Direction générale Ile-de-France, au sein desquelles les Pôles Clients et Services sont vos interlocuteurs commerciaux.

Leurs coordonnées sont consultables sur le site internet de SNCF Réseau, rubrique « Offres clients ».

1.6.3. AUTRES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES DU RFN

● LISEA, gestionnaire de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux

LISEA, gestionnaire de la LGV Tours-Bordeaux (la Ligne) au titre du contrat de concession conclu avec SNCF Réseau le 16 juin 2011, est en charge d'assurer :

- la répartition des capacités de l'infrastructure de la Ligne (sillons / capacités de maintenance) ;
- l'exploitation de la Ligne (gestion des circulations, des situations perturbées) ;
- la maintenance de la Ligne (opérations d'entretien et de renouvellement de Ligne).

L'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès à la Ligne, y compris le barème fixant les redevances applicables figure en **annexe 8** du présent document.

Sans préjudice des dispositions des conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure convenues entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires utilisatrices à la fois de la Ligne et du réseau non concédé, ces dernières adressent leurs réclamations éventuelles directement à LISEA.

- **Eiffage Rail Express (ERE), gestionnaire de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (BPL)**

En sa qualité de titulaire du contrat de partenariat conclu avec SNCF Réseau (Contrat BPL), Eiffage Rail Express (ERE) est chargé d'assurer la conception, la construction, le fonctionnement, l'entretien, la maintenance, le renouvellement et le financement de la LGV BPL entre Connerré et Cesson-Sévigné et des raccordements au réseau existant, comprenant le projet de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe.

Conformément aux termes de ce contrat, le titulaire est responsable des dommages causés aux tiers (comprenant les entreprises ferroviaires) survenus à l'occasion de l'exécution des obligations mises à sa charge.

Les entreprises ferroviaires adressent les réclamations ou procédures relatives à la LGV BPL à SNCF Réseau qui se charge de transmettre au titulaire celles qui entrent dans son périmètre de responsabilité pour traitement direct avec elles.

- **OC'VIA gestionnaire du Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM)**

En sa qualité de titulaire du Contrat de partenariat conclu avec SNCF Réseau (Contrat CNM), OC'VIA est chargé d'assurer la conception, la construction, le fonctionnement, l'entretien, la maintenance, le renouvellement et le financement du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Conformément aux termes du Contrat CNM, le titulaire est responsable des dommages causés aux tiers (comprenant les entreprises ferroviaires) survenus à l'occasion de l'exécution des obligations mises à sa charge.

Les entreprises ferroviaires adressent les réclamations ou procédures relatives au CNM à SNCF Réseau qui se charge de transmettre au titulaire celles qui entrent dans son périmètre de responsabilité pour traitement direct avec elles.

1.6.4. GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES DES RESEAUX LIMITOPHES AU RFN (DONT LES PORTS)

Les réseaux ferroviaires des pays limitrophes ou d'infrastructures binationales font également l'objet de Documents de Référence du Réseau, disponibles auprès des gestionnaires d'infrastructures ou organismes de répartition de la capacité suivants et sur le [site RailNetEurope](http://site.RailNetEurope)

Royaume-Uni



Network Rail - Commercial Manager, Contracts & Franchising
1 Eversholt Street – London NW1 2DN
www.networkrail.co.uk

Royaume-Uni



High Speed One Limited
5th Floor, Kings Place, 90 York Way, London, N1 9AG
www.highspeed1.com

Eurotunnel



Eurotunnel UK Terminal - Directeur du Développement Ferroviaire
P.O. Box 2000 – Folkestone - Kent CT18 8XY – ROYAUME-UNI
www.eurotunnelfreight.com

Belgique



Infrabel – Traffic management and Services – Section 15/1
Place Marcel Broodthaers 2, B-1060 Bruxelles
www.infrabel.be

Luxembourg



Administration des chemins de fer - Guichet Unique
4, Place de l'Europe, L-1499 Luxembourg
www.railinfra.lu

Allemagne



DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt-am-Main
www.db.de

Suisse



CFF Infrastructure - Horaire et design du réseau — Contrats et vente de sillons
Hilfikerstrasse 1, CH-3000 Berne 65
www.cff.ch
TVS SA
Schwarztorstrasse 31 Case postale 8521, CH-3001 Berne
www.sillon.ch/

Italie



RFI Rete Ferroviaria Italiana S.P.A
Direzione Commerciale ed Esercizio Rete
Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma
www.rfi.it

Espagne



Adif - Dirección de prestación de servicios comerciales
Calle Sor Ángela de la Cruz 3 – 28020 Madrid
www.adif.es

LFP Perthus



Linea Figueras Perpignan (LFP) - Département d'Exploitation
Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1
17730 LLERS (Girona) - ESPAGNE
www.lfpperthus.com/

Les grands ports maritimes ou fluviaux français, et autres ports, gestionnaires de voies ferrées portuaires, connectées au réseau ferré national, sont les suivants. Le document de référence du réseau ferré portuaire (DRP) de chaque port est accessible sur leur site internet.

Grand port maritime de Bordeaux	152 Quai de Bacalan CS 41320 33 082 BORDEAUX CEDEX	+33 (0)5 56 90 58 00 www.bordeaux-port.fr Lien vers DRP
Grand port maritime de Dunkerque	2505 route de l'Ecluse Trystram BP 46534 59386 DUNKERQUE CEDEX 1	+ 33 (0)3 28 28 78 78 www.dunkerque-port.fr/ Lien vers DRP
Grand port maritime du Havre	Terre-Plein de la Barre 76067 LE HAVRE CEDEX	+ 33 (0)2 32 74 74 00 www.havre-port.fr Lien vers DRP Haropa

Grand port maritime de Marseille	23 place de la Joliette BP 81976 13226 MARSEILLE CEDEX 02	+ 33 (0)4 91 39 40 00 www.marseille-port.fr Lien vers DRP
Grand port maritime de Nantes Saint Nazaire	18 quai Ernest Renaud BP 18609 44186 NANTES CEDEX 4	+ 33 (0)2 40 44 20 20 www.nantes.port.fr Lien vers DRP
Grand port maritime de la Rochelle	141 boulevard Emile Delmas BP 70394 17001 LA ROCHELLE CEDEX 1	+ 33 (0)5 46 00 53 60 www.larochele.port.fr Lien vers DRP
Grand port maritime de Rouen	34 boulevard Boisguilbert BP 4075 76022 ROUEN CEDEX 3	+ 33 (0)2 35 52 54 56 www.rouen.port.fr Lien vers DRP Haropa
Ports de Paris	2 quai de Grenelle 75015 PARIS	+33 (0)1 40 58 29 99 www.haropaports.com/fr/paris
Port autonome de Strasbourg	25 rue de la Nuée Bleue CS 80407 67002 STRASBOURG CEDEX	+33 (0)3 88 21 74 74 www.strasbourg.port.fr Lien vers DRP
Port maritime de Sète	1 quai Philippe Régy BP 10853 34201 SETE CEDEX	http://www.sete.port.fr/fr
Port maritime de Bayonne	CCI Port de Bayonne 850 Route de la Barre 40220 TARNOS	+33 (0)5 59 64 97 81 http://www.bayonne.port.fr/

1.6.5. EXPLOITANTS DE CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINE

Voir [point 7.3.3.3 du chapitre 7 – Installations de service](#)

1.6.6. AUTRES ACTEURS FERROVIAIRES

Les autres acteurs ferroviaires français sont listés ci-dessous avec leurs coordonnées :

L'Autorité de régulation des transports (ART)	11 Place des 5 Martyrs du Lycée Buffon CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14	https://www.autorite-transport.fr/
L'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	60 rue de la Vallée CS 11758 80017 AMIENS CEDEX 1	www.securite-ferroviaire.fr
Le ministère chargé des transports, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)	Tour Sequoia 1, place Carpeaux 92055 LA DEFENSE CEDEX	www.ecologique-solidaire.gouv.fr/
SNCF Gares et Connexions	Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires (GGEF) 16 avenue d'Ivry 75013 PARIS	www.garesetconnexions.sncf
Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)	16 rue Jean Rey 75015 PARIS	www.uic.org

1.7. COOPERATION ENTRE GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE EUROPEENS

1.7.1. CORRIDORS EUROPEENS

Le règlement européen n° 913/2010/CE du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif prévoit la création d'un réseau ferroviaire fret composé de neuf corridors européens pour lesquels sont instaurées des règles de coordination internationale pour la gestion du corridor et l'attribution de capacités d'infrastructure.

La France est concernée par la mise en place des corridors Mer du Nord Méditerranée (ex n°2), Atlantique (ex n°4) et Méditerranée (ex n°6) décrits dans le tableau ci-après et représentés sur la carte des corridors consultable sur le [site internet de SNCF Réseau](#).

	Etats membres	Itinéraires principaux
Corridor Mer du Nord-Méditerranée	NL, BE, LU, FR, CH	Dunkerque/Lille/Liège/Paris/ Amsterdam-Rotterdam-Zeebruges/Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/Bâle-Marseille
Corridor Atlantique	PT, ES, FR, DE	Sines-Lisbonne/Leixoes Madrid-Medina del Campo/Bilbao/ Saint-Sébastien-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz-Strasbourg/Mannheim Sines-Elvas/Algeciras
Corridor Méditerranée	ES, FR, IT, SI, HU, HR	Almería-Valence/Algeciras/Madrid-Saragosse/Barcelone-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Vérone-Padoue/Venise-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana/Rijeka-Zagreb-BudapestZahony (frontière entre la Hongrie et l'Ukraine)
Corridor Rhin-Danube	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim- Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Brasov/Craiova-Bucuresti-Constanta Cierna and Tisou (Slovak/Ukrainian border)-Kosice-Zilina- Horni Lidec-Praha-München/Nürnberg

• Gouvernance des corridors fret

Pour chaque corridor, les différentes instances de gouvernance des corridors fret sont les suivantes :

- un comité exécutif, constitué de représentants des Etats membres concernés, chargé notamment de définir les objectifs généraux du corridor ;
- un comité de gestion, composé de représentants des gestionnaires d'infrastructure et organismes de répartition de la capacité, chargé notamment de prendre des mesures concernant l'organisation et la gestion du corridor.

Chacun des deux comités prend ses décisions par consentement mutuel de ses membres.

Le comité de gestion crée un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret : ce groupe consultatif émet un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux.

Le comité de gestion crée un autre groupe consultatif composé des entreprises ferroviaires intéressées par l'utilisation du corridor de fret. Ce groupe consultatif émet un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences pour les EF.

- **Conditions d'utilisation des corridors fret**

Chaque comité de gestion établit, met à jour régulièrement et publie un document d'information du corridor contenant les informations relatives aux conditions d'utilisation de l'ensemble des infrastructures du corridor de fret, telles que :

- les informations sur les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire contenues dans les documents de référence des réseaux nationaux ;
- la liste et les caractéristiques des terminaux, notamment les informations relatives aux conditions et modalités d'accès aux terminaux ;
- les procédures élaborées pour la gestion de la capacité sur le corridor ;
- le plan de mise en œuvre du corridor.

Les documents d'information des corridors sont mis à disposition sur les sites internet des corridors.

- **Guichets uniques des corridors fret (C-OSS)**

Chaque comité de gestion a créé un guichet unique (ou C-OSS) chargé d'attribuer la capacité d'infrastructure des sillons des corridors fret afin que les candidats effectuent leurs demandes de sillons pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long d'un corridor de fret et obtiennent une réponse auprès d'un organe commun.

• Contacts utiles

Toute entreprise intéressée qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur les corridors fret doit s'adresser aux points de contact suivants :

	Nom du Comité de gestion	Contact	Coordonnées et site internet
Corridor Mer du Nord Méditerranée	RFC North Sea - Med	Jean Quaeyhaegens	+32 2 432 58 95 jean.quaeyhaegens@infrabel.be www.rfc-northsea-med.eu/
Corridor Atlantique	EEIG Atlantic Corridor	Félix BARTOLOME ALONSO	+34 917 744 774 oss@atlantic-corridor.eu www.atlantic-corridor.eu
Corridor Méditerranée	EEIG for Mediterranean Corridor - Rail Freight Corridor 6	Stéphane DASTOT	+39 324 829 8130 oss@railfreightcorridor6.eu www.rfc-mediterranean.eu
Corridor Rhin-Danube	RFC Rhin-Danube	Svenja Roßkopf	+49 69 265 26779 +49 1523 7465713 Svenja.Roskopf@deutschebahn.com

Recours concernant les Corridors et compétence des régulateurs

Tout opérateur qui s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice lié à la répartition par le guichet unique des capacités de l'infrastructure sur le corridor fret peut déposer une plainte :

- pour le Corridor Mer du Nord Méditerranée, auprès de l'Institut Luxembourgeois de Régulation, 17 rue du Fossé, 2922 Luxembourg, Luxembourg (<https://web.ilr.lu/FR/ILR>) ;
- pour le Corridor Atlantique, auprès de l'Autorité de Régulation des transports - 11 Place des 5 Martyrs du Lycée Buffon - CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14 (www.autorite-transport.fr) ;
- pour le Corridor Méditerranée, auprès de l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Via Nizza 230, I-10126 Torino, Italia (www.autorita-trasporti.it) ; art@autorita-trasporti.it).

Les modalités de coopération pour le traitement de ces litiges sont précisées dans les accords de coopération entre régulateurs et disponibles sur leurs sites internet.

1.7.2. RAILNETEUROPE

SNCF Réseau est membre de RailNetEurope (RNE), association composée de gestionnaires d'infrastructure et d'organismes de répartition de la capacité. RNE facilite le commerce ferroviaire international en développant des processus commerciaux internationaux harmonisés sous la forme de modèles, de manuels et de lignes directrices, ainsi que d'outils informatiques (voir chapitre 10.1.2).

Pour plus d'informations sur RNE, consulter <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>

1.7.3. AUTRE COOPERATION INTERNATIONALE

1.7.3.1. *One Europe – One Service*

Un réseau de guichets uniques (OSS) représente les GI pour les besoins relatifs aux services ferroviaires internationaux. Ces guichets constituent le point de contact unique pour l'ensemble de l'itinéraire international d'un service ferroviaire, pour toutes les questions relatives à l'accès au réseau, aux demandes de sillons internationaux ainsi qu'à l'évaluation de la performance après la circulation d'un train. SNCF Réseau exploite également un OSS.

La liste des contacts OSS en Europe est disponible à l'adresse suivante : <http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/>

1.7.3.2. *Outils de RNE*

- **Path Coordination System (PCS)**

PCS est un système international de coordination des demandes de sillons pour les candidats, les gestionnaires d'infrastructure (GI), les organismes de répartition de capacité et les corridors de fret ferroviaire (RFC). Cette application optimise la coordination internationale des sillons en garantissant l'harmonisation des offres et demandes de sillons. De plus, PCS est le seul outil permettant de publier l'offre PaP et RC contraignante et de gérer les demandes de sillons internationales sur les corridors de fret.

L'accès à PCS est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE PCS : support.pcs@rne.eu.

Plus d'informations sur <http://pcs.rne.eu>.

- **Charging Information System (CIS)**

CIS est une application qui fournit des informations sur la tarification de l'infrastructure ferroviaire européenne et qui permet d'estimer le prix de l'utilisation du sillon international. Elle intègre les différents systèmes nationaux de calcul de redevances pour évaluer le coût d'un sillon international.

L'accès à CIS est gratuit, sans souscription nécessaire.

De plus amples informations sont disponibles sur <http://cis.rne.eu> ou peuvent être demandées via le support RNE CIS : support.cis@rne.eu.

- **Train Information System (TIS)**

TIS est une application qui permet de suivre en temps réel les circulations de trains internationaux de fret ou de voyageurs. Les données pertinentes sont directement issues des systèmes d'information de SNCF Réseau et des autres GI ; elles sont regroupées, pour chaque circulation, de l'origine à la destination du train. Un train peut ainsi faire l'objet d'un suivi transfrontalier de bout en bout.

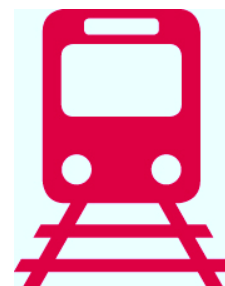
Les EF et les exploitants de terminaux peuvent accéder à TIS et rejoindre le conseil consultatif de TIS. Chaque membre de ce conseil accorde à tous les autres membres le plein accès aux données TIS dès lors qu'ils sont concernés par une même circulation de train. A défaut, des accords mutuels doivent être signés entre EF, ou entre EF et exploitants de terminaux.

L'accès à TIS est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE TIS : support.tis@rne.eu.

Plus d'informations sur <http://tis.rne.eu>.

CHAPITRE 2

INFRASTRUCTURE



2.1. INTRODUCTION

Ce chapitre décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du réseau ferré national, constitué de l'ensemble des lignes ferroviaires dont la gestion et la propriété ont été confiées à SNCF Réseau par la loi. Il a pour objet d'aider les candidats dans la planification de leurs services.

L'accès aux installations de service qui sont accessibles depuis ce réseau fait l'objet du **chapitre 7.3**.

Les caractéristiques détaillées du réseau sont consultables dans la documentation d'exploitation (**point 3.4.7**) et via des services de système d'information (SI), accessibles après signature d'un contrat avec SNCF Réseau (**annexe 3.4**) :

- la base de « données de l'infrastructure » permet une consultation linéaire des données ;
- les systèmes d'informations géographiques permettent de visualiser ces données sur des cartes interactives.

Les cartes citées dans ce chapitre et accessibles sur le [site internet de SNCF Réseau](https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr) (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>) ont une valeur indicative et donnent une représentation schématique et à date de leur production des caractéristiques et équipements des lignes du RFN.

Les cartes spécifiques avec la localisation des cours marchandises, des chantiers de transport combiné et des stations-service sont accessibles via le site internet de la PSEF.

Les caractéristiques détaillées et la disponibilité de l'infrastructure peuvent évoluer en fonction de l'utilisation de l'infrastructure et des travaux d'entretien, de renouvellement et de développement opérés.

Avant d'envisager une circulation sur une ligne et pour connaître les éventuelles évolutions de l'infrastructure, il est nécessaire de consulter la documentation d'exploitation de la ligne et de se rapprocher de SNCF Réseau, notamment pour l'admission du matériel roulant (**point 3.4.1**).

2.2. ETENDUE DU RESEAU FERRE NATIONAL

2.2.1. LIMITES

L'infrastructure du réseau ferré national comprend :

- Les lignes ou sections de ligne de chemin de fer de ce réseau, dont la consistance est définie par le [décret n° 2002-1359](#), qui permettent la circulation des trains entre les différents lieux géographiques où sont situés les équipements inclus dans le réseau ferré national décrits au **point 3.6** ci-après ou reliés à ce réseau. Les lignes et sections de ligne sont, dans la suite du DRR, désignées sous le terme générique de "lignes".

- L'infrastructure de SNCF Réseau comprend également des installations de service accessibles aux candidats permettant notamment d'assurer les services définis au **chapitre 7**, tels que :
 - les gares de voyageurs (**point 7.2.1**) ;
 - les terminaux de marchandises (**point 7.2.2**) ;
 - les autres équipements.

Une partie des lignes du réseau ferré national est restreinte à certains services (**point 3.4.7**).

La carte du réseau ferré national, consultable sur le site internet de SNCF Réseau (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>), représente l'ensemble des lignes avec leurs principales caractéristiques (type de trafic, électrifiée ou non, nombre de voies, n° de ligne...). Les données les plus à jour sont disponibles dans les systèmes d'informations géographiques proposés par SNCF Réseau (voir **annexe 5.3**).

Certaines lignes ne sont pas ouvertes à la circulation commerciale et sont « non exploitées ». SNCF Réseau peut décider notamment de ne pas mettre à disposition des entreprises ferroviaires des lignes peu utilisées et dans un état dégradé nécessitant un renouvellement coûteux non justifié par rapport à leur faible utilisation.

La liste des Sections élémentaires (SEL), seule faisant foi, figure en **annexe 5.5**. Elle indique les sections du réseau ouvertes à l'exploitation commerciale et sert de base à la tarification et à la facturation.

2.2.2. RESEAUX FERROVIAIRES CONNECTES

Le réseau ferré national donne accès :

- **aux réseaux ferroviaires des pays voisins de la France et aux infrastructures concédées en limite du réseau ferré national** (le lien ferroviaire fixe sous la Manche, la section internationale de Perpignan à Figueras de la ligne à grande vitesse entre la France et l'Espagne).

La liste des sections-frontières donnant accès aux réseaux ferroviaires étrangers et concédés est reprise en **annexe 2.1**. Les conditions d'exploitation de ces sections sont définies par des consignes locales d'exploitation (**point 3.4.7**).

- **aux voies ferrées portuaires**

Les coordonnées des grands ports maritimes français sont mentionnées au **point 1.6.4**.

Les principes d'accès et d'attribution des capacités entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires sont définis dans le présent document et le document de référence de chaque port concerné. L'accès aux ports autres que les grands ports maritimes est également possible dans les conditions déterminées avec ces ports. SNCF Réseau (**point 1.6.1**) se tient à disposition pour toute demande d'information à ce sujet.

- **aux installations embranchées**

La localisation des installations terminales embranchées (ITE), ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire relié directement par aiguilles aux voies du réseau ferré national, en ce qui concerne les embranchements avec les chargeurs fret et les collectivités locales, est reprise en **annexe 2.2**.

SNCF Réseau ne permet le raccordement d'un site au réseau ferré national que dans les conditions prévues par un contrat de raccordement conclu entre SNCF Réseau et l'embranché. Toute information concernant les possibilités de raccordement peut être obtenue auprès de SNCF Réseau (**point 1.6.1**).

Un embranché peut avoir accès à certaines parties des voies de service et voies principales accessibles depuis son embranchement sous certaines conditions techniques et financières qui sont régies dans une convention d'utilisation des voies de service en question (**point 7.4.2.4**). C'est une facilité accordée par SNCF Réseau. Ce cas ne s'applique pas aux embranchés œuvrant en sous-traitance d'une entreprise ferroviaire qui agissent alors vis-à-vis de SNCF Réseau comme sous-traitants d'une entreprise ferroviaire dans le cadre du contrat d'utilisation de l'infrastructure de celle-ci.

La seconde partie des installations embranchées, y compris les voies de service situées en dehors du domaine de propriété de SNCF Réseau, et raccordées au réseau ferré national, est gérée à l'initiative de son titulaire et sous sa responsabilité. Il lui incombe de prendre toute disposition opérationnelle utile pour en permettre l'accès ou la sortie dans la durée convenue pour le départ et la réception de ses trains, évolutions ou manœuvres.

Lorsque ces installations sont mises à disposition d'un autre demandeur par leur titulaire, en particulier en application du principe juridique des facilités essentielles, il incombe au demandeur qui souhaite y accéder de fournir à SNCF Réseau les heures, dates et conditions de manœuvre d'aiguillages auxquelles cette facilité lui est accordée par le titulaire.

2.3. DESCRIPTION DU RESEAU

Ce point résume les caractéristiques essentielles du réseau. Leur répartition géographique est représentée de façon indicative et schématique dans les cartes publiées sur le site internet de SNCF Réseau (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>). Pour connaître les caractéristiques détaillées de chaque ligne, il est nécessaire de consulter la documentation d'exploitation, notamment les Consignes Locales d'Exploitation (**point 3.4.7**) et la carte des lignes dégagées au Gabarit GB consultable via le lien suivant : <https://gabarit.dgexsol.fr>

2.3.1. TYPLOGIE DES LIGNES

Les lignes comportent soit une voie principale (ligne dite à voie unique ou à une voie banalisée), soit deux voies principales ou plus (ligne dite à double voie ou à voies banalisées). Cette typologie est disponible sur le site internet de SNCF Réseau.

Les lignes peuvent également donner accès à des voies de service, des terminaux de marchandises ou d'autres équipements (**chapitre 7**).

2.3.2. ECARTEMENT DES VOIES

Toutes les voies principales du réseau ferré national sont à l'écartement standard UIC de 1,435 mètre, à l'exception des lignes caractérisées par une voie métrique dite aussi « voie étroite » (**lignes n° 600000** entre Salbris et Valençay, **n° 669000** entre Villefranche-Vernet-les-bains/Latour-de-Carol-Enveitg, **n° 896000** entre St-Gervais-les-Bains-Le Fayet/Le Chatelard-Frontière).

2.3.3. GARES

La liste des gares figure dans le Document de Référence des Gares (DRG) en **annexe 7.10**. Les propriétés de ces gares y sont décrites.

2.3.4. GABARIT DES VOIES

Les convois des entreprises ferroviaires doivent respecter le gabarit le plus restrictif de l'ensemble des lignes empruntées par le convoi, selon la limite d'encombrement définie comme :

- le gabarit à respecter qui est déclaré dégagé, selon les itinéraires, vis-à-vis des différentes installations implantées le long des voies (ouvrages d'art, abris de quais, signaux, etc.) ;
- la frontière à ne pas engager par la limite d'encombrement des véhicules stationnant ou circulant sur les voies contiguës.

Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus sur une portion de son itinéraire et tant qu'il s'inscrit dans le « contour N », son acheminement constitue un « transport exceptionnel » qui ne peut être admis sur le réseau ferré national que dans les conditions définies au **point 4.7** sur les lignes du réseau utilisables à cet effet, représentées de façon indicative par la carte « **Lignes ouvertes aux études de transports exceptionnels** » (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>). Il existe en outre des transports exceptionnels particuliers dont le gabarit dépasse le « contour N » :

- les transports exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE) qui doivent faire l'objet d'une analyse au cas par cas qui est facturée (voir **chapitre 7**) ;
- les transports à l'enveloppe M et à la charge maximale admissible D4.

Chaque gabarit est défini à partir d'un contour de référence cinématique qui lui est propre et après application de ses règles associées, conformément aux prescriptions des fiches UIC 505-4 et 506.

L'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) distingue les gabarits selon une classification tenant compte de leur hiérarchie (du plus restrictif au moins restrictif) qui est reprise dans les tableaux suivants. Ils sont aussi décrits dans la norme européenne EN 15 273.

D'une manière générale, le gabarit de référence du réseau ferré national est le gabarit GA.

• Pour le trafic Fret :

Gabarit	Fiche UIC	Caractéristique
G1	505-4	Minimum garanti sur les lignes à écartement standard UIC
GA	506	Gabarit de référence du réseau ferré national
GB	506	Présent sur plusieurs grands itinéraires du réseau ferré national
GB1	506	Services de transports d'Unités de Transport Intermodal (UTI)

Pour le trafic combiné de fret, le gabarit de l'ensemble wagon/unité de transport intermodal s'obtient par lecture du marquage fournissant, par un système de codes, le résultat de la combinaison des dimensions de ces ensembles permettant ainsi de connaître le gabarit nécessaire pour l'exécution du transport.

Les circulations au GB, bien que dépassant le gabarit GA, ne sont pas considérées comme transports exceptionnels (**point 3.4.3**), sous réserve du respect de la carte des lignes apte au Gabarit GB consultable via le lien suivant : <https://gabarit.dgexsol.fr>

- Pour le trafic Voyageur :

Gabarit	Fiche UIC	Caractéristique
G1	505-4	Minimum garanti sur les lignes à écartement standard UIC
FR3.3	-	Circulation de matériel voyageurs à 2 niveaux de certains types
G2	505-1	Certains trafics transfrontaliers (Allemagne, Suisse, Luxembourg)
GC	506	Lignes à grande vitesse

Les cartes 1A (fret) (**Gabarit limite des obstacles fret**) et 1B (voyageurs) (**Gabarit limite des obstacles hauts voyageurs**), consultables sur le site internet de SNCF Réseau (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>), représentent de façon indicative le gabarit maximal dégagé par tronçons de lignes du réseau ferré national, par type d'activité.

2.3.5. LIMITES DE CHARGE

- Masse maximale admise par essieu

La classification de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) distingue la masse maximale admise par essieu et par mètre courant.

Les lignes à écartement normal du réseau ferré national autorisent :

- une masse maximale admise par essieu de 22,5 tonnes (catégorie D4) ou 20 tonnes (catégorie C4) ;
- une masse maximale admise par mètre courant de 8 tonnes/mètre.

La carte « Charges admissibles pour le transport de fret » indique le classement des voies principales des lignes du réseau ferré national (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>).

Les voies de service sont normalement classées en catégorie C4, sauf mention particulière portée dans les documents d'exploitation remis par SNCF Réseau aux entreprises ferroviaires.

Lorsque les limites de charge sont dépassées sur une section de ligne, tout acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré national que dans les conditions définies au **point 7.3.4.5.3**.

Conformément aux règles de marquage du matériel, les limites de charge doivent être inscrites sur les wagons utilisés pour le trafic fret sur le réseau ferré national.

- Masse admissible pour les matériels moteurs

L'admission sur une ligne du réseau ferré national d'un matériel moteur est aussi fonction de l'armement, du type de rail et éventuellement du rayon de courbure de la ligne considérée.

Les lignes sont classées de 1 à 5 (groupes Demaux) :

- les lignes classées de 1 à 3 font l'objet de restrictions de circulation (tonnage et vitesse limite), notamment pour les lignes de rayon faible ;

- les lignes classées 4 à 5 sont accessibles sans restriction aux matériels moteurs respectant l'arrêté du 19 mars 2012 précité, sous réserve que le matériel présente des caractéristiques compatibles avec les sections sur lesquelles la circulation est envisagée.

Le classement des lignes du réseau ferré national selon cet indice ainsi que les lignes équipées de rail à double champignon qui font l'objet de restrictions complémentaires est disponible dans la base de données « données d'infrastructures », consultable via le Portail Clients et Partenaires.

Les entreprises ferroviaires doivent s'adresser à SNCF Réseau pour définir précisément les conditions de circulation quelle que soit la ligne empruntée.

2.3.6. DECLIVITES DES LIGNES

La documentation d'exploitation (point 3.4.7) indique les déclivités caractéristiques des voies principales du réseau ferré national. Les schémas de signalisation indiquent les déclivités réelles et les courbes de ces voies. La documentation d'exploitation indique aussi les déclivités des voies de service.

2.3.7. VITESSES DES LIGNES

La documentation d'exploitation (point 3.4.7) indique pour chaque ligne la vitesse-limite applicable pour chacune des catégories de trains admis à circuler sur cette ligne. La carte « **Vitesse maximale nominale** » (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>) indique de façon schématique la vitesse maximale nominale autorisée par section de ligne. Des limitations temporaires ou permanentes de vitesse peuvent être appliquées sur les lignes. Les candidats en sont informés via le SI ARCTIC.

2.3.8. LONGUEUR DES TRAINS

Les règles de longueur ainsi que de composition et charge des convois sont précisées dans la documentation d'exploitation, pour chaque catégorie de circulation admise sur le réseau ferré national.

La longueur maximale des convois fret est généralement de 750 mètres, locomotives comprises, à l'exception de ceux qui dépassent la vitesse de 140 km/h ou qui circulent sur les lignes pour lesquelles la documentation d'exploitation prévoit une longueur différente.

Les compositions dépassant la longueur de 750 m sont autorisées seulement sur les parcours désignés aux renseignements techniques (RT) et peuvent faire l'objet de dispositions particulières.

Les trains MA 100, ME 100 et ME 120 peuvent atteindre la longueur de 850 m sur les parcours désignés aux RT (carte « Lignes autorisées aux trains longs de 850 mètres ») (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>), sous réserve des « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains » (recommandation de l'EPSF RC A-B 7a n°1 disponible sur son site), notamment celles précisées aux articles 3203.3 et 3203.4 pour les trains ME 120 et ME 100 et 4202 pour les MA 100.

2.3.9. COURANT DE TRACTION

Sauf exceptions locales en partie liées à des sections transfrontalières, les lignes électrifiées du réseau ferré national le sont principalement en courant continu 1 500 volts ou en courant alternatif 25 000 volts 50 Hz. La répartition des types de courant est représentée de façon indicative dans la carte « **Lignes électrifiées** » (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>).

Sur les lignes électrifiées, des normes techniques définissent la hauteur du fil de contact et la valeur de la pression du pantographe sur le fil de contact. SNCF Réseau fournit ces normes aux entreprises ferroviaires qui souhaitent introduire une demande d'autorisation de mise en exploitation d'un engin moteur électrique sur le réseau ferré national.

Sur certaines lignes électrifiées en caténaire 1 500 volts de type Midi situées dans le sud-ouest du réseau, la caténaire entraîne des restrictions de circulation en fonction de l'archet du pantographe (largeur de 1,96 mètre au lieu de 1,6 mètre).

2.3.10. SYSTEME DE SIGNALISATION

La documentation d'exploitation indique le type de système d'exploitation et de sécurité pour chacune des lignes du réseau ferré national.

- **Mode d'espacement des trains**

Les différents types de mode d'espacement des trains sur le réseau ferré national sont :

- **le bloc automatique (lumineux ou à permissivité restreinte) ou bloc manuel** : ces systèmes permettent d'assurer l'espacement entre les trains en sectionnant la ligne par canton. L'entrée du canton est gérée de manière automatique (utilisation de circuits de voie ou de compteurs d'essieux pour identifier l'occupation et la libération du canton) ou manuelle (avec intervention humaine).
- **la signalisation en cabine de type TVM (Transmission Voie-Machine) sur les lignes à grande vitesse** : afin de s'affranchir de la signalisation latérale, les lignes à grande vitesse sont équipées de TVM (300 ou 430) où les informations de signalisation sont directement retransmises en cabine.
- **l'ETCS (European Train Control System, Système européen de contrôle des trains)** est un système de commande et de contrôle des trains avec signalisation de cabine, l'ETCS se déploie en Europe et en France avec un objectif d'interopérabilité entre les différents réseaux permettant un passage aisé des frontières tout en garantissant la sécurité des circulations. Toutes les sections équipées du RFN sont conformes à la version 2.3.0d (STI 2010/79/CE).
 - Le système ETCS niveau 2 s'appuie sur une transmission continue des données via le réseau GSM-R, l'ensemble constituant l'ERTMS.

Il est fonctionnel sur la totalité du parcours de la LGV Est entre Vaires et Vendenheim et sur les LGV Sud-Europe-Atlantique (ligne à grande vitesse de Tours à Bordeaux), Bretagne-Pays de la Loire (ligne à grande vitesse du Mans à Rennes, avec bifurcation vers Nantes au niveau de Sablé-sur-Sarthe).

L'utilisation de l'ETCS niveau 2 sur la LGV Est entre Vaires et Vendenheim nécessite le respect par les entreprises ferroviaires d'exigences relatives à leur matériel roulant. Les documents décrivant ces exigences et le processus à respecter sont disponibles sur le SI Doc.Explore, accessible via le Portail Clients et Partenaires (**point 2.4.2**).

Sur le réseau classique, la première mise en service est prévue entre Marseille et Vintimille, avec un premier tronçon entre Cannes et Vintimille pour l'HDS 2026, étant précisé que la signalisation latérale de classe B sera mise hors service à la même date. Les Pk correspondants sont précisés au chapitre 3.8.

La date de déploiement des autres lignes à grande vitesse existantes sera précisée ultérieurement.

- L'ETCS niveau 1 repose sur une transmission ponctuelle de données par l'intermédiaire de balises disposées en voie.

Il est fonctionnel, à fin 2019, en superposition avec un système de classe B (BAL/KVB), sur :

- 1 - la section nord du Mans de la LGV BPL, comprise entre le raccordement fret de Connerré et celui de La Milesse ;
- 2 - le contournement de Nîmes et de Montpellier (avant fin 2019) ;
- 3 - une partie de l'axe Longuyon-Bâle (mise en service progressive entre 2016 et 2024) :
 - section transfrontalière franco-belge de Longwy [Longuyon – Longwy - Mont St Martin-Aubange (BE)]
 - section transfrontalière franco-luxembourgeoise de Mont-Saint-Martin [Longuyon – Longwy - Mont St Martin – Rodange (LU)]
 - section transfrontalière franco-luxembourgeoise de Zoufftgen [Uckange – Thionville – Zoufftgen – Bettembourg (LU)] ;
- 4 - la section transfrontalière [Genève (S) – Annemasse] (fin 2019).

L'utilisation de l'ETCS niveau 1 sur ces lignes induit des contraintes exportées qui doivent être amorties par les entreprises ferroviaires concernées. Les documents décrivant ces contraintes et le processus à respecter sont disponibles sur le SI Doc.Explore, accessible via le Portail Clients et Partenaires.

- **d'autres types d'exploitation** (cantonnement téléphonique, etc...).

La carte « **Modes d'espacement des trains** » (accessible sur la page <https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>), représente de façon indicative le type de mode d'espacement des trains pour chaque ligne du réseau ferré national. L'équipement en ETCS est présenté dans la carte « **Lignes équipées de contrôle de vitesse** » (accessible sur la page : <https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>) en tant que dispositif de contrôle de vitesse.

- **Processus de délivrance des clés de cryptage nécessaire à l'exploitation de l'ERTMS**

La technologie ERTMS repose notamment sur deux sous-systèmes permettant les échanges d'information entre le matériel roulant à moteur et l'infrastructure empruntée par ce dernier :

- le premier sous-système est constitué des RBC (Radios Bloc Center, ou gestionnaire d'un tronçon de ligne par Radio). Un RBC est installé sur l'infrastructure, il identifie la position géographique du matériel roulant sur le réseau et diffuse par radio l'autorisation de marche adaptée pour garantir le bon espacement des trains. A date, les lignes grande vitesse sont équipées d'un RBC tous les 50 kilomètres.
- le deuxième sous-système est constitué des EVC (European Vital Computer, ou calculateur de sécurité embarqué). Chaque matériel roulant à moteur empruntant une infrastructure équipée de l'ETCS2, est équipé d'un (ou plusieurs) EVC afin de signaler sa présence aux RBC.

Pour être reconnu et dialoguer avec les RBC, chaque EVC doit disposer d'une clé de cryptage remise par SNCF Réseau pour un itinéraire circulé à l'Entreprise ferroviaire exploitant le matériel roulant à moteur. Une clé de cryptage est valable pour un seul EVC et un seul RBC.

Le processus de délivrance des clés de cryptage sera décrit dans un document opérationnel qui sera présenté aux parties prenantes dans le cadre d'un groupe de travail ad hoc. Ce document fixera notamment les conditions de délivrance des clés de cryptage, leur procédure de distribution, les dispositions permettant de garantir l'utilisation rigoureuse de ces clés.

Les matériels roulants à moteur qui empruntent les lignes grande vitesse Est Européenne, Bretagne Pays de Loire, SEA, Paris Lyon et Marseille-Vintimille devront être équipées de l'ERTMS et disposer d'une clé de cryptage par EVC pour chaque matériel roulant à moteur et itinéraire validé par SNCF Réseau selon les dispositions suivantes :

- LGV Est Européenne : nécessaire dès à présent pour rouler en ERTMS
- SEA et BPL, nécessaire dès à présent pour rouler à 320 km/h
- Paris – Lyon : nécessaire à partir de 2025, et indispensable à partir de 2030
- Marseille-Vintimille : indispensable à partir de 2026

● Installations de détecteurs de boîtes chaudes

L'infrastructure du réseau ferré national comprend des installations de détecteurs de boîtes chaudes qui ont pour rôle :

- d'accroître la sécurité des circulations en particulier dans les zones à trafic intense ou à grande vitesse ;
- de surveiller les circulations avant qu'elles n'abordent les tunnels ou certains ouvrages d'art ;
- de réduire le nombre des arrêts de trains de marchandises nécessaires aux visites de sécurité de parcours.

La carte « **Localisation des détecteurs de boîtes chaudes** » indique la localisation des installations de détecteurs de boîtes chaudes (<https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr>).

2.3.11. SYSTEME DE CONTROLE DU TRAFIC

néant

2.3.12. SYSTEME DE COMMUNICATION

● Liaison avec les trains

Les différents types de liaison avec les trains sont la radio GSM-R et le système GSM-GFU (ARES-Amateur Radio Emergency Service).

Le système GSM-R (Global System for Mobile communications for Railways) permet d'une part d'assurer les liaisons radio sol-train, d'autre part de fournir des moyens de communication mobiles entre utilisateurs de ce système et éventuellement entre ces utilisateurs et ceux d'autres systèmes dans la limite des accords que SNCF Réseau a pu réaliser avec les opérateurs de ces systèmes. Des informations complémentaires sur le programme de déploiement du réseau GSM-R sur le RFN sont disponibles sur le site internet de SNCF Réseau.

Les trains circulant sur les lignes équipées de GSM-R doivent être équipés :

- du GSM-R conformément aux spécificités techniques EIRENE (European Integrated Railway Radio Enhanced Network), disponibles sur le site internet de l'UIC ;
- et, afin d'éviter les interférences entre les terminaux GSM-R des trains et les réseaux publics de GSM, de terminaux conformes à la norme technique de l'ETSI TS 102 933 1 v1.3.1, au plus tard le 14 avril 2022, comme rappelé dans la Décision n°2016-0941 de l'ARCEP modifiée par la décision n°2020-0330 et dont les délais ont été prolongés conformément à l'Article 8 de l'ordonnance 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire liée à la COVID-19.

Sur certaines lignes non équipées de la radio sol-train, l'offre de service liée au système GSM-GFU (ARES) permet aux opérateurs au sol (via un téléphone fixe) de donner au conducteur un ordre d'arrêt immédiat du train via un appel d'urgence sur son téléphone mobile enrôlé ARES pour un problème à traiter sereinement par tout moyen téléphonique disponible (téléphone mobile du conducteur).

En complément de cette fonctionnalité, dès qu'ils disposeront de la version d'ARES adéquate, les conducteurs pourront également émettre des appels d'urgence vers les chefs régulateurs en sélectionnant manuellement l'un des 23 coordinateurs régionaux (COGC) présents dans l'annuaire embarqué dans l'application ARES.

La carte « **Lignes équipées de liaisons radio sol-train** » accessible sur la page <https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr> indique les lignes équipées de liaison avec les trains ainsi que le type de liaison.

2.3.13. SYSTEME DE CONTROLE AUTOMATIQUE DES TRAINS

● **Contrôle de vitesse ou de franchissement**

Les différents types de contrôle de vitesse ou de franchissement sont le KVB (contrôle automatique et continu de la vitesse par balise sur réseau classique), le DAAT (dispositif d'arrêt automatique des trains mis en œuvre sur certaines lignes à une seule voie et non électrifiées), la TVM sur les lignes à grande vitesse et l'ETCS en déploiement.

Sur les lignes à grandes vitesse du réseau ferré national le système TVM, qui fournit les consignes de vitesse en cabine, est complété du système KVB. Ainsi, les engins doivent être équipés du système TVM, pour le contrôle de vitesse ou de franchissement, complété du système KVB qui est utilisé notamment pour le contrôle ponctuel de l'armement effectif de la TVM, et le contrôle de vitesse en cas de LTV.

Il existe également des types de contrôles spécifiques sur certaines sections frontalières. Ces dispositifs sont précisés dans les consignes communes correspondantes.

Sur les lignes équipées d'ETCS, les convois équipés d'ETCS peuvent ne pas être équipés du KVB ou de la TVM.

SNCF Réseau attire l'attention des EF sur l'impossibilité d'utiliser des itinéraires de détournement par lignes classiques en absence d'équipement en KVB et rappelle que le niveau « ETCS N0 » est interdit sur le RFN.

La carte « **Lignes équipées de contrôle de vitesse** » accessible sur la page : <https://www.sncf-reseau.com/fr/documentation/cartes-citees-dans-drr> représente de façon indicative les lignes équipées en dispositif de contrôle de vitesse KVB, TVM et ETCS. La documentation d'exploitation indique les lignes équipées en DAAT.

Concernant la mise à disposition des équipements de classe B, à savoir les systèmes de contrôle de vitesse existants, SNCF Réseau peut faciliter les échanges entre d'une part les candidats et les industriels en charge de la production des équipements de contrôle-commande et, d'autre part les candidats et les entités en charge du paramétrage de ces équipements.

Cette facilitation peut être sollicitée par tout candidat souhaitant opérer des circulations sur le RFN en adressant une demande au chargé de compte national ou régional dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique (**point 1.6.1**).

2.3.14. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

SNCF Réseau met à la disposition des candidats la base de données « Données d'infrastructures » contenant les principales caractéristiques techniques des voies. L'accès à cette base est proposé dans l'offre de services SI selon les modalités définies dans le contrat d'utilisation des services SI (**annexes 3.4**).

Les cotes d'implantation des quais par rapport à la voie dans les zones de gare, font l'objet d'un suivi particulier. Ils sont consultables sur demande spécifique à SNCF Réseau.

Dans le cas de nouveau matériel roulant devant circuler sur le RFN, l'interface quai-train doit faire l'objet d'une étude particulière afin de s'assurer de la compatibilité du matériel avec les cotes d'implantation des quais. Cette étude est effectuée dans le cadre de la vérification de la compatibilité de l'engin moteur (**point 3.4.1**).

2.3.15. ODICEO

SNCF Réseau a lancé le développement de l'outil ODICEO afin de digitaliser les processus de traitement opérationnel d'incidents de circulation en mettant des outils à disposition des agents de circulation (AC) de SNCF Réseau et des agents de conduite des entreprises ferroviaires.

Le déploiement de l'outil ODICEO sera un levier important pour améliorer la sécurité et la régularité ferroviaire. Il permettra de manière générale de fluidifier les échanges entre les agents de conduite des entreprises ferroviaires et leurs interlocuteurs chargés du suivi des circulations au sein de SNCF Réseau.

Des groupes de travail ont été lancés fin 2019 pour échanger avec les parties prenantes sur les modalités de mise en œuvre de l'outil ODICEO.

A titre indicatif, les prochaines étapes du projet sont les suivantes :

- SNCF Réseau communiquera début mi 2023, un cahier des charges aux entreprises ferroviaires qui souhaitent développer leur propre application.
- Les entreprises ferroviaires volontaires, et ayant développé leur propre solution, pourront ainsi procéder à des expérimentations à partir du dernier trimestre 2023 en conditions réelles, pilotées par SNCF Réseau sur les trois lignes pilotes Conflans-Verdun, Quimper-Lorient et Corbeil-Malesherbes. Il sera possible d'étudier l'ajout d'une ligne pilote sur demande. Les modalités d'engagement dans le projet seront précisées sur demande auprès de la Direction commerciale (chargé de compte) de SNCF Réseau.

Le développement par SNCF Réseau d'une solution à destination des entreprises ferroviaires pourrait débuter début 2024 pour une mise en service envisagée au SA 2026.

2.3.16. NEXTEO

Le nouveau système d'exploitation NEXTEO entrera en service en décembre 2023 entre Pantin et la nouvelle gare de Nanterre sur le RER E, il ne concernera que les voies 1 et 2 Eole et servira à l'exploitation des trains Transilien circulant sur cette ligne.

Sur cette partie du réseau ferré national les trains équipés du système actuel (BAL) pourront continuer de circuler sans ajout de système NEXTEO, en revanche, le cadencement augmenté des trains Transilien équipés de NEXTEO pourrait conduire à revoir les règles d'exploitation et par exemple avoir des conséquences sur les longueurs des trains et règles d'espacement sur les trains autres que les trains Transilien équipés de NEXTEO.

2.4. PARTICULARITES D'EXPLOITATION

2.4.1. INFRASTRUCTURES SPECIALISEES

Les sections suivantes constituent des infrastructures spécialisées au sens de l'article 25-1 du décret 2003-194 :

- les lignes à grande vitesse construites avec des caractéristiques techniques permettant, pour des services de transport nécessitant la grande vitesse, des vitesses supérieures ou égales à 250 km/h.

Des cartes du réseau présentant les infrastructures spécialisées grande vitesse et leurs itinéraires de substitution sont établies et mises sur le site internet de SNCF Réseau.

2.4.2. RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES

Des restrictions d'usage du réseau ferré national peuvent être imposées localement, sur certaines lignes ou faisceaux de voie, par les autorités publiques pour des motifs d'ordre public liés à l'environnement (bruit et nuisances diverses). Il en va ainsi notamment des restrictions de circulation de nuit sur certaines lignes à grande vitesse. Ces restrictions sont notamment répercutées dans le référentiel des heures d'ouverture des lignes, gares et postes.

2.4.3. MARCHANDISES DANGEREUSES

Les demandeurs de capacités mentionnés au **point 4.1.2** doivent s'adresser au chargé de compte national dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique (**point 1.6.1**) pour toute demande concernant les possibilités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national et de circulation des trains comportant des wagons de marchandises dangereuses.

Le document d'exploitation RFN-CG-TR 02 E-04-n°003 « Séjour temporaire des wagons de marchandises dangereuses » complète les dispositions de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié dit arrêté TMD, pour le séjour temporaire des wagons de marchandises dangereuses sur le réseau ferré national.

2.4.4. RESTRICTIONS POUR LES TUNNELS

Les conditions particulières de circulation à respecter au franchissement de certains tunnels figurent dans la documentation d'exploitation des lignes concernées ou sont prescrites par la signalisation implantée sur le terrain.

2.4.5. RESTRICTIONS POUR LES PONTS

Les conditions particulières de circulation à respecter au franchissement de certains ponts et autres ouvrages d'art figurent dans la documentation d'exploitation des lignes concernées ou sont prescrites par la signalisation implantée sur le terrain.

2.4.6. LIGNES DEDIEES AUX TRAMS TRAINS

En raison de leurs caractéristiques techniques (gabarits notamment), certaines lignes du réseau ferré national, ne peuvent être circulées que par des trams-trains. Il s'agit des lignes Aulnay Bondy (ligne

958000), Mulhouse (ligne 132 000), Nantes Châteaubriant (ligne 519 000) et le raccordement de Tassin (ligne 782 310) et de la ligne Tram Express 11 entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget.

Certaines dispositions du présent DRR ne s'appliquent pas à l'exploitation de certaines de ces lignes de trams-trains. Les règles applicables à ces lignes sont définies au cas par cas.

2.4.7. DISPOSITIF DE DETECTION DES DEFAUTS DE ROUES DES CONVOIS A L'ENTREE DES LIGNES BPL ET CNM

Les entrées de la ligne nouvelle Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) et du futur Contournement de Nîmes – Montpellier (CNM) sont équipées de stations de mesure (localisation ci-dessous) qui permettent de détecter au défilé et en temps réel les défauts de roues des convois.

Site	BPL		CNM			
	Sillé-le-Guillaume	Nogent le Rotrou	Frontignan	Théziers	Beaucaire	Marguerittes
Localisation (numéro de ligne et point kilométrique)	n° 420 000	n° 420 000	n° 810 000	n° 800 000	n° 810 000	n° 800 000
	PK 244+901	PK 162+550	PK 96+225	PK 760+736	PK 5+751	PK 783+130

Le dispositif ci-dessous a pour but la mise en qualité des convois afin de préserver l'infrastructure du réseau. Il doit également permettre aux entreprises ferroviaires de rationaliser les opérations de maintenance de leurs matériels roulants.

Le seuil de force d'impact maximum autorisé par roue est fixé à 333 kilo-Newton (kN) pour l'HDS 2022.

Depuis la mise en service de la ligne BPL et du CNM, dès lors qu'au moins une des roues d'un convoi programmé sur BPL ou CNM est détectée par une station comme dépassant le seuil de force d'impact maximum autorisé :

- s'il s'agit d'un convoi de fret, celui-ci est dévié en temps réel sur l'itinéraire équivalent sur ligne classique, tel que défini dans les renseignements techniques de la section de ligne concernée. En cas d'impossibilité de détournement sur ligne classique, le convoi poursuit son itinéraire initial sur ligne nouvelle ;
- s'il s'agit d'un convoi de voyageurs, celui-ci n'est pas dévié et poursuit son itinéraire initial sur ligne nouvelle.

Lorsqu'au moins une roue d'un convoi qui doit emprunter les lignes nouvelles est détectée au-dessus du seuil susvisé, l'entreprise ferroviaire est avisée le jour même par le COGC compétent de la présence du défaut de roue sur son train, afin de pouvoir identifier le défaut et y remédier au plus vite.

Par ailleurs, de manière différée (J+11) et quotidienne, l'entreprise ferroviaire ou l'attributaire du sillon reçoit les mesures des trains ayant circulé sur les stations (via un courrier électronique depuis l'adresse dtnc@reseau.sncf.fr vers le « référent » désigné de l'EF).

SNCF Réseau a lancé au 1er trimestre 2020 une expérimentation reposant sur l'identification des véhicules par tag RFID (Radio Frequency Identification). L'équipement du matériel roulant avec cette solution technique permet de tester l'envoi en temps réel des données susvisées (1 à 2 heures de délai). La station choisie pour cette expérimentation est située sur la ligne de Dijon à Is sur Tille (ligne 849 000, site de Dijon Est au PK 328+700).

Les résultats encourageants recueillis entre les actuels candidats à l'expérimentation et SNCF Réseau nous amènent à étendre la portée de celle-ci à un second équipement de mesure située sur la ligne Paris-Marseille (830 000) au Pk 302+800, en prévision d'un déploiement généralisé. Cette installation sera fonctionnelle à l'été 2021 et la délivrance des informations se fera selon le délai et le canal mentionné précédemment.

Toute entreprise ferroviaire souhaitant participer à cette expérimentation est invitée à se rapprocher de son chargé de compte.

2.4.8. VENTS TRAVERSIERS SUR LA LIGNE CNM

En raison de la présence de vents traversiers sur la ligne dite du contournement Nîmes – Montpellier, et de risques de déraillement liés, des études ont été menées en 2016 et 2017 pour s'assurer que les matériels roulants opérant à date sur le réseau régional concerné peuvent circuler dans les conditions définies ci-après :

- les trains fret, sans limite de vitesse ;
- les TAGV de classe 1 en conformité avec les exigences aérodynamiques liées aux vents latéraux tel que définie par la décision n°2008/232/CE du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant » du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ;
- les rames tractées avec voyageurs, dans la limite de 140 km/h ;
- Z27500 et B81500, dans la limite de 140 km/h ;
- B83500 – 4 caisses, dans la limite de 140 km/h ;
- Z55500, dans la limite de 140 km/h ;
- X73500, dans la limite de 140 km/h.

Dans le cas où une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure souhaite engager un matériel roulant ne répondant pas aux catégories ou conditions de circulation prévues ci-avant, une étude complémentaire doit être menée, sous sa responsabilité, afin de vérifier le risque du matériel roulant vis-à-vis des vents traversiers.

Afin d'assister les demandeurs dans cette démarche, les études de sécurité ayant servi aux vérifications des matériels roulants cités ci-dessus et les données techniques disponibles sont fournies par SNCF Réseau par le biais de Doc.Explore.

2.4.9. INFRASTRUCTURE RESERVEE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Certaines lignes du réseau ferré national peuvent être réservées au transport de marchandises. Il s'agit des lignes de groupe UIC « SV » (sans voyageurs). Elles sont représentées en vert sur la carte du réseau ferré national, consultable sur le site internet de SNCF Réseau :

- sur les lignes de groupes UIC 7 à 9 SV, les normes de maintenance ne prennent pas en compte la notion de confort voyageur, mais uniquement la sécurité des circulations ;
- sur les lignes de Groupes UIC 2 à 6 dédiées uniquement au fret, les normes de maintenance appliquées sont identiques à celles des lignes de groupe UIC 2 à 6 avec voyageurs, mais, pour des raisons commerciales et d'exploitation, n'y circulent que des trains à vitesse homogène, de l'ordre de 100km/h. Il serait donc difficile du point de vue de l'exploitation, d'insérer dans ce trafic des trains voyageurs. De plus, pour certaines de ces lignes, il n'est pas possible d'y faire circuler des voyageurs dans la mesure où il n'y a pas de gares ;

- sur certaines lignes, notamment la rive droite du Rhône, certaines circulations voyageurs peuvent être admises à titre exceptionnel, en cas de détournements par exemple.

2.5. DISPONIBILITE DE L'INFRASTRUCTURE

Les conditions d'ouverture des lignes, des gares et des accès aux voies de service sont précisées dans le référentiel des heures d'ouverture des lignes, gares et postes, disponible dans le SI OLGA accessible via le portail Clients et Partenaires.

Les périodes de travaux peuvent également impacter la disponibilité du réseau (voir **point 4.5**). Le SI TCAP permet aux clients de SNCF Réseau de consulter en ligne, sur le portail Clients et Partenaires les fenêtres travaux et capacités-travaux planifiées sur le réseau ferré national.

2.6. PROJETS DE DEVELOPPEMENT

Les principaux projets de développement du réseau ferré national et leurs dates prévisibles de mise en exploitation sont disponibles sur [le site internet de SNCF Réseau](#) et mis à jour régulièrement.

Plusieurs projets en cours ou planifiés auront un impact sur la capacité du réseau, l'offre de service, la gestion et la qualité de l'exploitation ainsi que sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Certains projets se déclinent en programmes, d'autres projets sont définis dans le cadre de contrats tels que les Contrats de Projets Etat-Région (CPER) qui donnent l'opportunité aux collectivités régionales de financer et de développer les lignes régionales dans un souci de cohérence et compétitivité locale.

2.7. PRINCIPAUX PROJETS DE MODERNISATION

Depuis 2013, SNCF Réseau met en œuvre le Grand Plan de Modernisation du Réseau (GPMR) afin d'améliorer la sécurité et la performance du réseau.

- **Le projet Longuyon Bâle (427 km) : fin de déploiement en 2025**

Il consiste à équiper l'axe en ERTMS niveau 1 (N1), V 2.3.0d, superposé au système de classe B (BALK KVB). Les mises en service se déroulent par tronçons entre 2016 et 2025.

- **LGV Paris-Lyon**

Le projet prévoit une refonte complète de la signalisation dont la mise en place du système interopérable européen dénommé ERTMS sur la LGV et ses raccordements. Le système installé au sol sera ERTMS niveau 2 (N2) en baseline 3 version 3.6.0. incluant la technologie de transmission GPRS. La mise en exploitation commerciale est prévue en 2026.

Bien que le déploiement ait lieu en superposition avec le système de classe B (TVM), les trains circulant sur la ligne en ERTMS devront probablement être majoritaires dès l'utilisation du 14ème sillon, et tous circuler en ERTMS pour réaliser 15 sillons par heure.

- **Axe Marseille-Vintimille**

La mise en exploitation commerciale de l'ERTMS N2 en baseline 3 version 3.6.0. sur Marseille-Vintimille est prévue de manière phasée à partir de l'HDS 2026, à commencer par le tronçon Cannes-Vintimille. L'ensemble de l'axe, excepté la gare de Marseille Saint-Charles, devrait être entièrement équipé d'ici 2032.

Entre le Pk 252 (frontière étatique France Italie) et Vintimille, le démantèlement des systèmes classe B existants (KVB et SCMT) sera effectué en coopération avec RFI à compter du SA 2026 également.

Au-delà, il est prévu que les systèmes de classe B (BAL, bloc automatique lumineux + KVB, contrôle de vitesse par balises et SCMT) soient démantelés entre Marseille et Vintimille à partir de l'HDS 2026, en trois étapes.

- **Roissy-Picardie**

A ce stade, il est prévu de déployer l'ERTMS N2 sur la liaison, en superposition avec la TVM sur Vémars-Roissy et ainsi que sur la ligne nouvelle Survilliers-Vémars.

- **LGV Nord et LGV Atlantique**

A ce stade, il est prévu de déployer l'ERTMS N2, sans superposition avec la TVM.

Ci-dessous un tableau récapitulatif reprenant les grandes échéances indicatives d'équipements pour chaque ligne. Les calendriers détaillés seront partagés au fil de l'eau en groupe de travail COOPERE.

Nom	Equipement bord nécessaire	Observations
LGV Est	TVM ou ERTMS N2	ERTMS depuis 2013
SEA	TVM ou ERTMS N2	ERTMS en service depuis 2017, nécessaire pour 320 km/h
BPL	TVM ou ERTMS N2	ERTMS en service depuis 2017, nécessaire pour 320 km/h
Longuyon-Bale	KVB ou ERTMS N1	ERTMS mise en service par tronçon à partir de 2016 jusqu'à 2025
Paris-Lyon	TVM ou ERTMS N2	Majorité de trains nécessaires pour 14 sillons (SA 2026), 100% de trains ERTMS nécessaires pour 15 sillons (2030)
Marseille-Vintimille	ERTMS N2	ERTMS mise en service par tronçon prévue entre 2026 et 2030
Roissy-Picardie	KVB et ERTMS N2 ou KVB et TVM430	ERTMS et TVM 430 sur Roissy-Vémars, ERTMS et TVM 430 sur la LN Vémars-Survilliers-BAL KVB au-delà de Survilliers sur LC
LGV Atlantique et LGV Nord	ERTMS N2	ERTMS N2 seul avec une mise en service envisagée vers la fin de la décennie 2020

CHAPITRE 3

MODALITES D'ACCÈS

AU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL



3.1. INTRODUCTION

Dans ce chapitre sont décrites les conditions qu'un candidat doit remplir pour accéder au réseau ferré national (RFN), dont l'infrastructure est décrite au chapitre 2 : les conditions générales et spécifiques d'accès, les conditions commerciales ainsi que les règles opérationnelles établies pour la circulation des convois.

Ces conditions s'appliquent également à l'accès au RFN faisant partie des corridors européens.

3.2. MODALITES D'ACCES

3.2.1. CONDITIONS A REMPLIR POUR DEMANDER DE LA CAPACITÉ

Un « candidat » est, au sens de l'article L.2122-11 du Code des transports, « une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire ».

Tout candidat peut présenter des demandes d'attribution de sillons, suivant les modalités fixées au **chapitre 4**, dès lors qu'il remplit les conditions décrites au présent chapitre, selon qu'il est entreprise ferroviaire ou autre candidat. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au **chapitre 7**.

3.2.2. MODALITES D'ACCES AU RESEAU FERRE NATIONAL

Ont un droit d'accès au réseau ferré national les entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

Les entreprises ferroviaires peuvent également assurer uniquement la traction.

En application des décrets n°2003-194 et n°2019-525, toute entreprise ferroviaire voulant effectuer des services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession :

- d'une licence d'entreprise ferroviaire, à l'exception des entreprises visées aux 1° à 5° de l'article L.2122-10 du code des transports (**point 3.2.3**) ;
- d'un certificat de sécurité valable pour les services concernés, pour l'utilisation effective de l'infrastructure (**point 3.2.4**) ;
- d'une attestation d'assurance (**point 3.2.5**).

Elle doit également conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure avec SNCF Réseau (**point 3.3.2**).

SNCF Réseau invite les entreprises ferroviaires à contacter le guichet unique (**point 1.6.1**), pour toute démarche visant à obtenir l'accès au réseau ferré national.

3.2.3. LICENCE D'ENTREPRISE FERROVIAIRE

La licence d'entreprise ferroviaire, est nécessaire pour exercer un plusieurs des activités suivantes liées au transport de voyageurs, au transport de marchandises et/ou à la traction seule. Elle est délivrée :

- en France, par arrêté du ministre chargé des transports (**point 1.6.6**) dans les conditions fixées par le titre II du décret n° 2003-194, l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'entreprises ferroviaires et l'arrêté du 20 mai 2003 fixant les seuils en matière de capital social, les pièces justificatives à fournir pour apprécier la condition de capacité financière et les montants minimaux des plafonds de garantie à prendre en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire,
- ou par l'autorité compétente dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

La licence d'entreprise ferroviaire est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

L'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire est subordonnée au respect de conditions relatives à la capacité professionnelle, à la capacité financière, à l'honorabilité et à la couverture des risques.

Toutefois, en application de l'article L.2122-10 du code des transports, l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire n'est pas exigée pour les entreprises :

- dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe transmanche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;
- qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;
- qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;
- qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;
- qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire.

De plus amples informations sont disponibles sur le site Internet du ministère chargé des Transports à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/licence-dentreprise-ferroviaire>

Dans le cadre d'une démarche visant à l'obtention d'une licence d'entreprise ferroviaire, il est possible d'obtenir tous renseignements en prenant contact avec le service compétent du ministère à la DGITM via l'adresse de messagerie suivante : licences-ef@developpement-durable.gouv.fr.

3.2.4. CERTIFICAT DE SECURITE

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès au réseau ferré national exploité sous le régime du décret du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires sans être titulaire d'un certificat de sécurité. Ce certificat de sécurité est soit composé de deux parties, soit représenté par le certificat de sécurité unique :

- **la partie A** : délivrée avant le 16 juin 2019 par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 et l'arrêté du 14 avril 2008 ou par une autorité de sécurité d'un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.
- **la partie B** : délivrée avant le 16 juin 2019 par l'EPSF à une entreprise ferroviaire en possession d'une partie A dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 et l'arrêté du 14 avril 2008.

- **le certificat de sécurité unique** : délivré depuis le 16 juin 2019 par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ou par l'EPSF pour une exploitation restreinte au territoire national, dans les conditions fixées par le décret n°2019-525 et le règlement d'exécution européen n°2018-763.

En ce qui concerne les lignes qui sont exploitées sous le régime du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, l'accès est soumis à l'approbation d'un règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) par le Préfet.

Ces lignes sont à la date du 12 décembre 2020 :

- ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine
- ligne de Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol - Entveig
- ligne de Salbris à Valencay
- ligne de tram-train T4 Aulnay – Bondy
- ligne de tram-train T11 Epinay-sur-Seine – Le Bourget.

Pour réaliser un service de transport sur toute ligne ou section de ligne mentionnée au certificat de sécurité dont elle est titulaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer de la documentation ferroviaire objet du **point 3.4.7** ci-après relative à cette ligne ou section de ligne.

Il est précisé que le décret n°2019-525 prévoit une procédure simplifiée d'extension du domaine d'exploitation à la section frontière dans le cas du certificat de sécurité unique.

3.2.5. ATTESTATION D'ASSURANCE

L'attestation d'assurance, ou un document équivalent, doit couvrir la période pour laquelle l'entreprise ferroviaire souhaite l'accès au réseau. Son montant couvre notamment les dommages que les activités de l'entreprise ferroviaire pourraient causer à SNCF Réseau.

L'entreprise ferroviaire et les autres candidats doivent, au plus tard à la signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure ou d'attribution de sillons sur l'infrastructure du réseau ferré national et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel ils ont obtenu des sillons, présenter à SNCF Réseau un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite.

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. L'entreprise ferroviaire et les candidats notifient à SNCF Réseau toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

Il est à noter que :

- pour les entreprises ferroviaires soumises à l'obligation d'une licence d'entreprise ferroviaire, les modalités exigées sont fixées par l'arrêté du 20 mai 2003 précité (cf. point 2.2.3) et ;
- pour les entreprises ferroviaires non soumises à l'exigence d'une licence d'entreprise ferroviaire en application de l'article L 2122-10 du code des transports précité au point 2.2.3, les modalités exigées sont fixées par le décret n° 2020-820 du 30 juin 2020 *relatif aux modalités d'obligation d'assurance pour les entreprises non soumises à l'exigence de licence d'entreprise ferroviaire*.

En cas de doute sur le caractère suffisant du montant et de l'étendue de la couverture, SNCF Réseau peut contacter le ministère chargé des Transports.

3.2.6. PRESTATION D'ACCES SECURISE AUX INSTALLATIONS DE SERVICE (BADGES CANIF)

La détention d'un badge CANIF (pour « Contrôle d'Accès National Interopérable Ferroviaire ») est une mesure de sûreté liée à la sécurisation des sites et des activités qui y sont déployées. Il est fourni aux personnels des entreprises ferroviaires pour l'accès à certaines installations de service. Ce badge est nominatif et porte les mentions : nom et prénom de la personne, et nom de l'entreprise.

Les conditions particulières d'utilisation du badge et de l'habilitation CANIF sont décrites en annexe des conditions générales du Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national.

Le formulaire de demande des badges, à compléter avec l'identité complète des personnels et la liste des sites et des accès souhaités, est disponible sur le portail Clients et Partenaires. Une fois rempli, il devra être adressé par l'entreprise ferroviaire (ou les autres candidats) au chargé de compte national (ou régional) dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique. Il en va de même pour le formulaire de modifications des habilitations (création, modification, suppression), également disponible sur le portail Clients et Partenaires.

3.3. CONTRATS

3.3.1. ACCORDS-CADRES DE CAPACITE D'INFRASTRUCTURE

Selon les modalités définies par la directive 2012/34/UE, le règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, le Code des transports et le décret n°2003-194 modifié par le décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 relatif à l'accès au réseau ferroviaire, SNCF Réseau peut conclure un accord-cadre avec tout candidat mentionné au **point 3.2.2**.

Cet accord-cadre définit les droits et obligations de chacune des parties en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et les modalités pratiques de facturation, pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

La capacité de l'infrastructure attribuée par la voie d'un accord-cadre est désignée ci-après par « capacité-cadre ».

3.3.1.1. *Déclaration de capacité-cadre*

En vue d'informer les candidats potentiels à un accord-cadre, SNCF Réseau établit une déclaration de capacité-cadre publiée sur la page « Documents techniques » de son site internet, laquelle respecte la confidentialité commerciale.

Cette déclaration de capacité-cadre donne une vue d'ensemble de la capacité-cadre attribuée sur les lignes du RFN et une indication du volume et de la nature des capacités disponibles sur ces lignes, qui peut inclure des graphiques.

Elle est mise à jour au plus tard trois mois après la conclusion, la modification substantielle ou l'annulation d'un accord-cadre.

3.3.1.2. *Demande d'accord-cadre*

La demande d'accord-cadre doit être adressée par le candidat au chargé de compte national (ou régional) dédié, lors des réunions bilatérales de pré-construction au plus tard à début juin A-2. Cette demande doit préciser les origines-destinations concernées, ainsi que les caractéristiques des capacités correspondantes à chaque origine-destination. Une fois ce délai expiré, SNCF Réseau s'engage à traiter sans délai, les demandes qu'il a reçues.

Sur cette base, les caractéristiques techniques de l'accord-cadre, incluant les plages horaires, sont négociées entre le candidat et SNCF Réseau pour aboutir à une annexe technique finalisée au plus tard mi-septembre A-2. La plage horaire est définie comme étant « *la période spécifiée dans un accord-cadre au cours de laquelle un ou plusieurs sillons sont destinés à être attribués dans le cadre du processus d'établissement de l'horaire de service annuel* ».

En cas de conflits entre des accords-cadres existants et des demandes de nouveaux accords-cadres ou de modification d'accords-cadres, ou entre des demandes de nouveaux accords-cadres, SNCF Réseau mène une coordination conformément à l'article 9 « Coordination en cas de demandes d'accords-cadres concurrentes à tout moment après la fin de la prochaine période de validité de l'horaire de service » du règlement n°2016/545 précité.

Les principes de la procédure de coordination pour les demandes de sillons concurrentes prévue au **point 1.4.4.1** s'appliquent.

3.3.1.3. Conclusion de l'accord-cadre

Avant de conclure un accord-cadre (trame en **annexe 3.3**), ou de modifier substantiellement un accord existant, SNCF Réseau prend notamment en compte les éléments suivants :

- a) la garantie d'une utilisation optimale des capacités de l'infrastructure disponibles, y compris l'utilisation d'autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacités prévues ;
- b) les besoins commerciaux légitimes du candidat lorsque celui-ci a démontré qu'il voulait et pouvait réellement utiliser la capacité demandée dans l'accord-cadre ;
- c) les besoins des passagers, du secteur du transport de marchandises et des investisseurs, y compris des entités étatiques et d'autres entités publiques et privées ;
- d) la garantie d'un accès non discriminatoire à l'infrastructure et la disponibilité des installations reliées et des services assurés dans celles-ci dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure ;
- e) son propre financement et le développement futur du réseau ;
- f) la promotion de l'efficience dans l'exploitation de l'infrastructure et, dans la mesure du possible, des installations reliées, y compris l'entretien, le renforcement et les renouvellements planifiés ;
- g) les besoins de capacité des corridors internationaux pour le fret ferroviaire, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n°913/2010 ;
- h) la garantie d'une gestion du réseau proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de moyens suffisants ;
- i) les cas antérieurs, s'il y en a, de non-utilisation de la capacité-cadre et les raisons qui les justifient, conformément à l'article 11, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) n°2016/545 ;
- j) les critères de priorité applicables à la répartition des sillons dans le processus d'établissement de l'horaire de service annuel, conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE, et les déclarations de saturation de l'infrastructure ;
- k) le cas échéant, la nécessité de garantir les performances financières à long terme des services de transport publics assurés dans le cadre d'un contrat de service public.

SNCF Réseau motive sa décision de refuser de conclure ou de modifier un accord-cadre. Il transmet sa justification par écrit au candidat qui a demandé la conclusion ou la modification. La mise en œuvre d'un accord-cadre peut être différée, jusqu'à 5 ans, à la demande du candidat dans les cas suivants :

- a) l'accord-cadre est une condition préalable au financement du matériel roulant nécessaire à l'exploitation d'un nouveau service ;
- b) il est nécessaire d'accomplir les démarches liées à l'autorisation du matériel roulant visé au point a) ;
- c) le début de l'exploitation des points d'expédition ou des terminaux de chargement ou l'ouverture d'un élément de raccordement de l'infrastructure sont programmés selon certaines modalités ;
- d) des investissements doivent être effectués sur l'infrastructure en vue d'accroître la capacité ;
- e) un contrat de service public existant le prévoit.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières peut approuver d'autres critères que ceux visés aux points a) à e).

SNCF Réseau ou le candidat peuvent, également, demander à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières d'approuver une période plus longue pour différer l'application d'un accord-cadre.

Pendant ce délai, la capacité-cadre reste disponible pour d'autres candidats.

Conformément à l'article L.2133-3 du Code des transports, l'accord-cadre peut être soumis par les parties pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

3.3.1.4. Exécution de l'accord-cadre

La demande et l'attribution de sillons pour chaque horaire de service s'effectuent conformément aux dispositions de l'accord-cadre et du chapitre 4 ci-après.

● **Ajustement de la capacité-cadre**

- L'accord-cadre est régulièrement réexaminé avec le candidat afin d'apprécier la capacité-cadre. Le candidat informe sans tarder SNCF Réseau de toute intention durable de ne pas utiliser l'intégralité ou une partie de la capacité-cadre.
- En cas d'absence de commande de sillons par le candidat sur la base de l'accord-cadre, SNCF Réseau réduit la capacité-cadre pour l'horaire de service en cours, à moins que le candidat ne puisse expliquer sans délai cette absence de demande par des raisons indépendantes de sa volonté.
- La proportion de la capacité-cadre que doivent utiliser les parties à l'accord-cadre correspond à la capacité-cadre totale diminuée de la franchise fixée par les parties dans l'accord pour chaque origine-destination (à titre d'exemple, la proportion sera de 90% pour une franchise fixée à 10%).

Lorsque le candidat n'a pas l'intention d'utiliser cette proportion de la capacité-cadre pendant plus d'un mois, il en informe SNCF Réseau sans délai, et au moins un mois à l'avance.

A défaut d'information dans ce délai et lorsque le candidat n'utilisera pas l'intégralité ou une partie de la capacité-cadre pendant une période de plus d'un mois, SNCF Réseau réduit la capacité-cadre attribuée pour l'horaire de service en cours, sauf si le candidat n'a pas utilisé la capacité pour des raisons indépendantes de sa volonté. SNCF peut réduire la capacité-cadre pour la période postérieure à l'horaire de service en cours.

● **Pénalités**

Les parties peuvent prévoir l'application de pénalités dans le cas de modification ou de résiliation de l'accord-cadre, conformément à l'article 13 du règlement n°2016/545 précité.

SNCF Réseau, entreprise de services, met en place avec ses clients une relation commerciale qui s'articule à la fois autour :

- de contrats nécessaires à l'accès au réseau par tout candidat (**points 3.3.2 et 3.3.3**) :
 - un contrat d'utilisation de l'infrastructure entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire,
 - un contrat d'attribution de sillons entre SNCF Réseau et les autres candidats,
 - un contrat d'utilisation des systèmes d'information (SI) entre SNCF Réseau et tout candidat ;
- d'autres contrats visant à approfondir les relations commerciales avec les clients qui le souhaitent et renforcer la contractualisation de l'usage du réseau : les accords-cadres de capacités d'infrastructure (**point 3.3.1**) ;
- de contrats liés à l'usage de certaines installations de service (**chapitre 7**) :
 - pour l'utilisation récurrente des voies de service (**Annexes 7.2**),
 - pour l'utilisation des cours de marchandises (**Annexes 7.3**),
 - pour l'utilisation des chantiers de transport combiné (**Annexes 7.4**),
 - pour la mise à disposition d'espaces industriels (Annexe 7.5) ;
- pour d'autres installations, voir **chapitre 7**, ou contacter la PSEF, voir **chapitre 1**.

3.3.2. CONTRATS AVEC LES ENTREPRISES FERROVIAIRES

● **Contrat d'utilisation de l'infrastructure**

En application de l'article L.2122-11 du Code des Transports, toute utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour l'exploitation d'un service de transport est soumise à la signature préalable, par SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire, du « contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national », dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document figurent en **annexe 3.1** et un modèle de conditions particulières, en **annexe 3.2.1**.

● **Contrat d'utilisation des systèmes d'information**

L'utilisation des systèmes d'informations mis à disposition par SNCF Réseau en vue de demander des sillons et d'utiliser l'infrastructure du réseau ferré national nécessite la signature par l'entreprise ferroviaire concernée du « contrat d'utilisation des systèmes d'information », dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document figurent en **annexe 3.4.1** et un modèle de conditions particulières en **annexe 3.4.2**.

3.3.3. CONTRATS AVEC LES AUTRES CANDIDATS

● **Contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national**

Conformément à l'article L.2122-11 du Code des Transports, toute attribution de sillons sur le réseau ferré national à un candidat autre qu'une entreprise ferroviaire en vue de les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'il organise nécessite la signature, par SNCF Réseau et le candidat, d'un « contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national » dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document sont en **annexe 3.1** et un modèle de conditions particulières en **annexe 3.2.2**.

Ce contrat doit être signé préalablement à la désignation par le bénéficiaire auprès de SNCF Réseau du nom de la ou des entreprises ferroviaires exécutant le service de transport, dans les conditions fixées au **point 4.1.3.3**.

SNCF Réseau peut être amené à réclamer au demandeur qu'il fournisse des informations permettant d'établir qu'il possède la capacité financière nécessaire préalablement à la signature du contrat.

● **Contrat d'utilisation des systèmes d'information**

L'utilisation des systèmes d'informations mis à disposition par SNCF Réseau en vue de demander des sillons et d'utiliser l'infrastructure du réseau ferré national nécessite la signature par le candidat concerné du « contrat d'utilisation des systèmes d'information », dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document figurent en **annexe 3.4.1** et un modèle de conditions particulières en **annexe 3.4.2**.

3.3.4. CONDITIONS COMMERCIALES GENERALES

Sans objet

3.3.5. PROTOCOLE DE GESTION DES ACCIDENTS ET DOMMAGES FERROVIAIRES

Un protocole de gestion des accidents et dommages ferroviaires peut être conclu entre SNCF Réseau et toute entreprise ferroviaire qui le demande.

Ce protocole s'applique aux accidents et dommages ferroviaires dans lesquels est impliquée l'entreprise ferroviaire, que la responsabilité en incombe à cette dernière ou à SNCF Réseau. Il a pour objectif de favoriser l'organisation rapide des échanges d'informations entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire et de faciliter et accélérer le règlement des dossiers, notamment à enjeu financier limité, ainsi que le versement des indemnités associées.

3.4. CONDITIONS D'ACCES REQUISES

3.4.1. ACCEPTATION DU MATERIEL ROULANT

Le décret 2019-525 du 27 mai 2019 dispose en son article 190 « *Avant qu'une entreprise ferroviaire utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, elle vérifie :*

- 1°) que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux sections 1 et 2 du présent chapitre ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu et qu'il est dûment enregistré ;*
- 2°) que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des spécifications techniques d'interopérabilité applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet. Ce gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations peut fixer, dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de compatibilité ;*
- 3°) que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité et la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic ».*

3.4.1.1. Dispositions générales

Pour permettre aux entreprises ferroviaires de satisfaire à leurs obligations prévues au 2° de l'article 190 du décret 2019-525 du 27 mai 2019, SNCF Réseau met à disposition des entreprises ferroviaires :

- 1) Les informations prescrites par le 4^{ème} paquet ferroviaire (STI OPE 2019/773/UE & règlement RINF 2019/777/UE).

Dans le cas où une entreprise ferroviaire identifierait une caractéristique incomplètement renseignée dans le RINF accessible sur le site internet de l'ERA, pour une ligne faisant partie du périmètre des lignes ferroviaires dont SNCF RESEAU est le gestionnaire d'infrastructure, cette information lui sera fournie, après qu'elle en ait adressé la demande au « Support Clients et Partenaires de SNCF Réseau » et dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande conformément au § 4.2.2.5.1 du règlement d'exécution UE/2019/773 dénommé STI OPE. Les coordonnées du Support Clients et Partenaires sont données ci-après :

- E-mail : supportclients.si@reseau.sncf.fr
- Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi (hors jours fériés) de 7h30 à 19h
- N° Azur : 09.72.72.27.29 (prix d'un appel local)
- Depuis l'étranger : +33 9 72 72 27 29

Une caractéristique manquante ou incomplètement renseignée dans le RINF pour une ligne ferroviaire du Réseau ferré national relevant du périmètre d'un autre gestionnaire d'infrastructure que SNCF RESEAU, d'un grand port maritime ou fluvial français, ou autre port, d'un gestionnaire de voies ferrées portuaires, cité dans le présent Document de Référence du Réseau, est à obtenir directement auprès de l'entité concernée. Le délai de réponse est alors à convenir entre cette dernière et l'entreprise ferroviaire intéressée.

- 2) Un Guide à l'usage des Entreprises Ferroviaires, dont une nouvelle version devrait être diffusée début 2022.
- 3) Une offre de formation à la vérification de compatibilité proposée dans le cadre du catalogue des offres de services qui permet aux entreprises ferroviaires d'être en autonomie pour réaliser (ou pour passer commande) les études de vérification de la compatibilité de leurs matériels roulants avec les caractéristiques du réseau ferré français, d'appréhender les éléments réglementaires qui leur donnent la responsabilité de cette vérification, et de déterminer les items à vérifier que SNCF RESEAU propose dans ses prestations 2022.

3.4.1.2. Dispositions relatives à l'assistance aux entreprises ferroviaires proposée par SNCF Réseau

● Objectifs

Conformément à l'article 190 du décret 2019-525 du 27 mai 2019 qui dispose que le « (...) gestionnaire d'infrastructure (...) peut fixer dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de la compatibilité », SNCF Réseau est disposée à vendre des prestations de vérification de la compatibilité de matériel roulant à l'infrastructure. Les paragraphes du 3.4.1.2 fixent les modalités de mise en place de ces prestations.

● Champ et objet

La réalisation par SNCF Réseau d'une prestation de vérification de la compatibilité d'un matériel roulant avec des sections de lignes identifiées (voies principales et voies de service) nécessite la conclusion préalable d'un contrat.

Ce contrat porte sur un ou plusieurs des matériels suivants :

- les engins moteurs (locomotives, autorails, automotrices, ...) ;
- les matériels remorqués (voitures, wagons, ...).

A l'issue de la vérification de la compatibilité, SNCF Réseau délivre un résultat d'Etude de Compatibilité (EC) qui :

- détermine si les sections de ligne, sur lesquelles la circulation de ce matériel est envisagée, présentent des caractéristiques compatibles avec les caractéristiques techniques du matériel ;
- définit, le cas échéant, des restrictions d'emploi sur une ou plusieurs sections de ligne, voire indique une non-compatibilité, conduisant à une impossibilité de circulation.

● Procédure

Lorsqu'une entreprise ferroviaire envisage d'emprunter une ou plusieurs sections de ligne du RFN avec un matériel roulant donné, autorisé conformément à la réglementation en vigueur à la date de cette autorisation, elle vérifie au préalable si ce type de matériel est inscrit dans les documents d'utilisation du réseau applicables à ces sections de ligne, cités au [point 3.4.7](#).

Ces documents indiquent notamment, pour chaque section de ligne du réseau ferré national, les types de matériels roulants compatibles avec l'infrastructure et leurs éventuelles restrictions d'emploi.

Si le matériel autorisé ne figure pas dans les documents relatifs à une ou plusieurs sections de ligne, elle peut conclure avec SNCF Réseau, à défaut de réaliser elle-même les vérifications, un contrat de prestations de vérification de la compatibilité du matériel avec ces sections de ligne.

La demande de prestation doit comporter :

une liste des sections de lignes du RFN, regroupées par date de besoin dans l'ordre du plus urgent au moins urgent ou tout autre procédé suffisamment précis pour formaliser le besoin ;

si elle existe, et si l'entreprise ferroviaire le juge nécessaire, l'Autorisation de Mise sur le Marché (AMM¹) du matériel roulant. Elle permet dans ce cas à SNCF Réseau de prendre en compte d'éventuelles contraintes exportées par le matériel roulant vers l'infrastructure ;

les informations techniques relatives au matériel roulant nécessaires pour la réalisation des analyses telles que définies au contrat de prestations.

La demande de prestation est à adresser par courrier électronique avec demande d'accusé réception au guichet unique de SNCF Réseau (guichetunique@reseau.sncf.fr), avec copie au chargé de compte s'il est connu, ainsi qu'au service de SNCF Réseau en charge des études de compatibilité (IPSYS.Compatibilite.MR.Infra@reseau.sncf.fr). A compter de sa réception, SNCF Réseau se rapprochera du client pour définir les conditions et termes contractuels des prestations à réaliser par SNCF RESEAU.

● Fin de la procédure et effets

Le résultat de ces vérifications fait l'objet d'une Etude de Compatibilité (EC) adressée à l'entreprise ferroviaire ayant conclu le contrat de prestation avec SNCF Réseau.

3.4.1.3. Travaux d'adaptation de l'infrastructure pour l'admission d'un matériel roulant présentant des non-compatibilités sur des sections de l'infrastructure

Le matériel roulant pour lequel l'attestation de compatibilité fait état d'une ou plusieurs non-compatibilité(s) n'est pas autorisé à circuler sur la ou les sections de lignes concernées.

¹ Pour l'application des articles 2.7 les EF pourront continuer de se prévaloir des AMEC délivrées avant le 16 juin 2019.

Si, pour permettre la circulation de ce matériel roulant, des travaux d'adaptation de l'infrastructure doivent être réalisés, leur financement est à la charge du demandeur sur la base d'un devis établi par SNCF Réseau.

SNCF Réseau assure le préfinancement des études nécessaires à l'élaboration du devis requis par le demandeur.

Les études et la réalisation des travaux ne sont engagées qu'après accord entre les parties acté dans une convention ad hoc.

3.4.2. DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Le personnel des entreprises ferroviaires doit être en conformité avec la réglementation en vigueur.

3.4.3. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Un transport est considéré comme exceptionnel lorsqu'il occasionne des difficultés particulières d'acheminement sur le réseau ferré national du fait que ses dimensions, sa masse ou son conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire (article 2 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié). Il ne peut être admis de ce fait que dans des conditions techniques ou d'exploitations spéciales.

Les transports exceptionnels s'effectuent dans les conditions prévues par les articles 108 et 109 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

L'accès des transports exceptionnels au réseau ferré national est soumis au respect de dispositions particulières indiquées au **point 4.7.1** (notamment, obtention d'un avis de transport exceptionnel (ATE) auprès de SNCF Réseau et inscription de l'autorisation correspondante au certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire).

Les services relatifs associés et les redevances liées sont définis au chapitre 5.

Des dispositions complémentaires liées à la gestion opérationnelle des circulations sont définies dans le chapitre 6.

NB : Les circulations GB respectant les caractéristiques de l'infrastructure ne sont pas considérées comme transports exceptionnels, sous réserve du respect de la carte des lignes aptes au Gabarit GB consultable via le lien suivant : <https://gabarit.dgexsol.fr>

3.4.4. MARCHANDISES DANGEREUSES

On entend par « marchandises dangereuses », les matières et objets dont le transport est interdit selon le RID (Règlement International pour le transport ferroviaire de marchandises Dangereuses) ou autorisé uniquement sous certaines conditions.

En France, le transport des marchandises dangereuses par voies terrestres est soumis au RID dont les conditions d'applications sont précisées dans l'arrêté du 29 mai 2009 modifié, dit « arrêté TMD ».

L'accès des transports de marchandises dangereuses au réseau ferré national est soumis au respect de dispositions particulières indiquées dans le **chapitre 2** et au **point 4.7.2**. Il est également soumis à l'inscription de l'autorisation de transports de marchandises dangereuses au certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire.

Des dispositions complémentaires liées à la gestion opérationnelle des circulations sont définies au **chapitre 6 - Exploitation ferroviaire**.

3.4.5. TRAINS D'ESSAI ET AUTRES TRAINS SPECIAUX

Toute circulation dérogatoire sur le réseau ferré national doit faire l'objet d'une autorisation préalable de l'EPSF ([point 1.8.6](#)), suivant le processus et les exigences définies dans le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 « Circulations dérogatoires ». Cela concerne notamment les circulations pour la réalisation d'essais de matériels roulants n'ayant pas d'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Le dossier de demande, décrit dans ce document, doit être adressé à SNCF Réseau par courrier électronique à l'adresse IPSYS_circulations_derogatoires@reseau.sncf.fr.

3.4.6. AUTRES CONDITIONS SPECIFIQUES

Les documents référencés ci-dessous sont des documents d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières et sont disponibles dans le système d'information Doc.Explore ([point 3.4.7](#)) et sur la page « Documents techniques » du site internet de SNCF Réseau.

3.4.6.1. *Conditions spécifiques pour l'utilisation de voies du RFN pour des circulations touristiques régulières*

La circulation touristique régulière s'effectue sur des lignes ou des sections de lignes lors de périodes n'offrant pas de capacité d'infrastructure.

La circulation touristique régulière est soumise à la signature d'une convention entre SNCF Réseau, la personne morale désignée pour l'exploitation touristique de la ligne et, si cette dernière n'est pas entreprise ferroviaire, la collectivité territoriale concernée, conformément à l'article 20 du décret n° 97-444 modifié.

La circulation touristique régulière est soumise notamment au décret n° 2019-525 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. La personne morale désignée pour l'exploitation touristique de la ligne doit, entre autres, respecter la règle d'exploitation particulière RFN-IG-TR 01 C-05-n°004 « Prescriptions relatives à la sécurité des circulations touristiques régulières sur des lignes figurant au document de référence du réseau », qui prévoit l'établissement par l'exploitant d'un règlement de sécurité de l'exploitation, validé par un Expert ou Organisme Qualifié Agréé (OQA) relevant du décret n° 2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés ou à un service de contrôle de l'État compétent en matière de transport guidé. Le règlement de sécurité de l'exploitation ainsi que sa validation sont annexés à la convention.

Sur une section de ligne ne figurant pas au DRR, la circulation touristique régulière est soumise à la réglementation en vigueur hors réseau ferré national, notamment au décret n° 2017-440 précité.

3.4.6.2. *Circulations dérogatoires*

Toute circulation dérogatoire sur le réseau ferré national, doit faire l'objet d'une autorisation préalable de l'EPSF ([point 1.6.6](#)), suivant le processus et les exigences définies dans le document RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 « Circulations dérogatoires ». Cela concerne notamment les circulations pour la réalisation d'essais de matériels roulants n'ayant pas d'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Le dossier de demande, décrit dans ce document, doit être adressé à SNCF Réseau par courrier électronique à l'adresse IPSYS_circulations_derogatoires@reseau.sncf.fr.

3.4.6.3. *Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le RFN*

En complément éventuellement de l'autorisation de mise sur le marché, ces véhicules doivent disposer d'un agrément de travail. Les conditions de délivrance de l'agrément de travail de ces véhicules sont définies dans les règles d'exploitation particulières RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 et RFN-CG-MR 03 A-00-n°005, intitulées respectivement « Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur

le RFN - Procédure de délivrance, suspension, retrait des agréments de circulation et de travail – Contrôles » et « Véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le RFN - Caractéristiques techniques ».

3.4.6.4 Graissage des rails par le matériel roulant

Dans le but d'assurer un graissage de rails satisfaisant, les entreprises ferroviaires mettent en circulation des engins se conformant au document d'utilisation RFN-IG-IF 02 B-31-n°001 « Graissage des rails par le matériel roulant », qui se réfère au moyen acceptable de conformité SAM S 801 « Lubrification du contact roue-rail par le matériel roulant » publié par l'EPSF qu'il cite. Elles participent, en tant que de besoin, à la commission annuelle de suivi du niveau de graissage organisées à l'initiative de SNCF Réseau.

3.4.7. DOCUMENTATION

Outre le respect des dispositions législatives et réglementaires ([point 1.3](#)), l'utilisation du réseau ferré national est soumise au respect de la documentation ci-après. La classification de ces documents pourra évoluer conformément aux dispositions de l'article 124 III de l'arrêté du 19 mars 2012.

- **Documentation établie en application du décret n°2019-525**

La documentation établie en application des articles 1 et 15 du décret n°2019-525 susvisé comprend la documentation d'exploitation et les règles d'exploitation particulières. Les parties directement intéressées par l'élaboration et la mise à jour de ces documents sont consultées dans les conditions décrites dans [l'annexe 1.2](#).

- **Documentation d'exploitation**

Cette documentation d'exploitation, établie et publiée par SNCF Réseau, ou le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations si cette mission lui a été confiée, au moyen du système d'information **Doc.Explore** (DOCumentation d'EXPLOitation du REseau), accessible via le portail Clients et Partenaires après demande au Support ([point 1.6.1](#)), comporte :

1. les documents d'exploitation de portée nationale ;
2. les Consignes Locales d'Exploitation (CLE), élaborées et mises à jour en déclinaison de la réglementation d'Etat ;
3. le livret A des Renseignements Techniques (RT) ou, pour certaines lignes, le document en tenant lieu (exemple : les consignes de ligne pour les voies uniques à trafic restreint et les lignes à voie unique à régime d'exploitation particulier), les schémas de signalisation et schémas simplifiés des gares importantes, qui décrivent les principales caractéristiques des lignes.

- **Règles d'exploitation particulières**

En application de l'article 15 du décret susvisé, les règles d'exploitation particulières sont établies par SNCF Réseau, ou le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations si cette mission lui a été confiée, pour les activités suivantes :

1. la circulation depuis les zones de chantier et vers celles-ci des convois ferroviaires utilisés pour la réalisation de travaux sur le réseau ferré national ;
2. la circulation des convois ferroviaires sur des voies de service ou d'embranchement du réseau ferré national lorsqu'elle relève d'un service de transport réalisé sur un réseau public ou privé raccordé à celui-ci ainsi que les manœuvres accomplies à cette occasion par nécessité sur les voies principales ;

3. la circulation des véhicules principalement utilisés sur les infrastructures légères mais équipés de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section confinée et limitée du RFN à des fins de connectivité uniquement ;
4. les activités réalisées sur les voies du réseau ferré national, y compris la circulation de convois ferroviaires, lors des périodes au cours desquelles il n'est offert aucune capacité d'infrastructure ;
5. la circulation des véhicules à des fins d'essais d'infrastructure sur le réseau concerné.

- **Consignes et instructions temporaires**

SNCF Réseau fournit en temps utile aux entreprises ferroviaires les consignes et instructions opérationnelles à caractère temporaire liées à l'état de l'infrastructure, dans les conditions décrites par les documents d'utilisation [RFN-NG-SE 01 D-00-n°003](#) « Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure » et [RFN-IG-AG 07 A-05-n°001](#) « Gestion et fourniture aux opérateurs ferroviaires de documents de sécurité et présentation des sites desservis ».

- **Autre documentation**

SNCF Réseau établit d'autres documents opposables contractuellement (documents de principe, documents d'utilisation du réseau notamment). Ils sont mis à disposition sur la page « Documents techniques » du site internet de SNCF Réseau. Leur liste est indiquée en [annexe 1.2](#).

3.4.8. SURETE

Les entreprises ferroviaires doivent respecter les exigences de sûreté applicables pour utiliser le réseau ferré national en ce qui concerne le personnel, le contrôle ou la surveillance du matériel roulant composant les trains, les voyageurs et les marchandises transportées.

CHAPITRE 4

ATTRIBUTION DE CAPACITÉ



4.1. INTRODUCTION

4.1.1. OBJET

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

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

Les règles relatives à l'attribution de capacité sur la ligne à grande vitesse SEA Tours-Bordeaux, gérée par LISEA, sont décrites dans le Document de référence de la Ligne (annexe 8 du DRR). Voir également le point 4.2.6.1 ci-après.

Les règles relatives à l'attribution de capacité pour les corridors européens de fret sont décrites dans le Book IV du Document d'Information de chaque corridor (point 1.7).

L'horaire de service (HDS) A visé au présent chapitre désigne l'HDS 2022, sauf :

- pour la phase de structuration des capacités, où l'HDS A désigne l'HDS 2025 ;
- pour la phase de pré-construction, où l'HDS A désigne l'HDS 2024.

4.1.2. LES DEMANDEURS DE CAPACITE

Comme indiqué au point 3.2.1 conformément à l'article L.2122-11 du code des transports, peut présenter des demandes d'attribution de sillons tout « candidat » remplissant les conditions définies au chapitre 3 du DRR.. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au chapitre 7.

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

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

- les « candidats connus », qui ont effectivement demandé des sillons avant la fin de la période de demandes de sillons pour l'horaire de service A définie au point 4.3.1.

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

Dans les cas particuliers cités ci-dessous, les droits et obligations attachés aux sillons attribués à un candidat A peuvent être exercés de plein droit par un candidat B :

- si le candidat A est une autorité organisatrice des transports déjà attributaire de sillons et que cette dernière souhaite que le candidat (B), qu'elle a désigné comme titulaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, les reprenne sous sa responsabilité ; dans le cas où le candidat B viendrait à ne plus exercer ses responsabilités en la matière (perte ou fin de contrat), les sillons reviennent alors au candidat A ;
- en cas de nécessité de changer l'identité de l'attributaire des sillons à la suite d'une opération de cession, fusion ou acquisition, entre un candidat A et un candidat B, entraînant une reprise de l'activité pour laquelle les sillons ont été initialement attribués ;
- en cas de nécessité de changer l'identité de l'attributaire des sillons à la suite de la création par le candidat A d'une filiale (candidat B), dédiée à reprendre l'activité pour laquelle les sillons ont été initialement attribués.

Les modalités de mise en œuvre sont définies entre SNCF Réseau et les candidats concernés et font l'objet de la signature d'un contrat *ad hoc* ou de stipulations particulières dans les contrats classiquement applicables.

4.1.3. RESPONSABILITES DES DEMANDEURS

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

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

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

4.1.3.1. Responsabilités particulières des entreprises ferroviaires

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

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

L'entreprise ferroviaire a en outre pour responsabilité de respecter les obligations d'information préalables à la circulation prévues par le chapitre 6 du DRR relative à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national.

L'attention doit être portée sur le report complet de la responsabilité de l'EF sur la vérification de la compatibilité de la circulation vis-à-vis des caractéristiques techniques de la ligne.

La description de l'itinéraire devra être suffisamment précise, afin que le sillon tracé par l'horairiste n'emprunte que les lignes désignées aptes au GB sur la carte correspondante.

4.1.3.2. Responsabilités particulières des demandeurs autres qu'entreprise ferroviaire

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

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

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

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

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

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

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

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

■ Les guichets-capacité et opérationnels

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

4.2. DESCRIPTION DES PROCESSUS

4.2.1. PRINCIPES

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

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

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

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

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

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

Ces étapes conduisent à la construction et l'adaptation du graphique qui décrit l'ensemble des sillons tracés sur l'infrastructure du réseau ferré national et des intervalles de temps réservés pour

l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur chaque section du réseau.

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

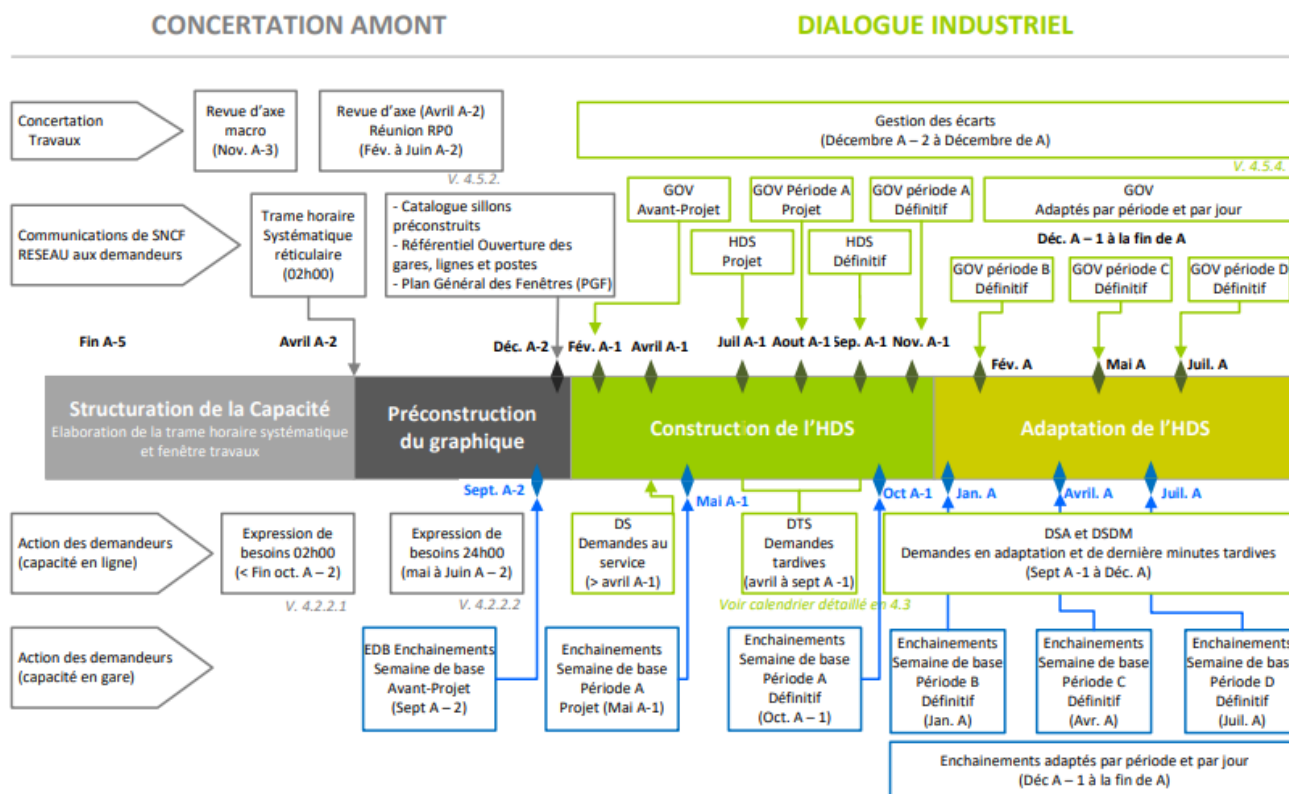
Cependant, les demandeurs de capacité sont également acteurs de la qualité et de l'efficacité du processus, dans la recherche d'un équilibre entre anticipation et stabilité. Dans la mesure du possible, ils doivent anticiper les demandes correspondant à un besoin avéré et confirmé, afin de n'inscrire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

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

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

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

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



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

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

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

4.2.2.1. La structuration des capacités

■ Objectifs généraux

Les dispositions du **point 4.2.2.1** s'appliquent pour la phase de structuration des capacités de l'HDS 2025 (correspondant ci-après à l'HDS A).

Entre A-5 et avril A-2, SNCF Réseau structure la capacité du graphique et définit les principes d'organisation des sillons et de la capacité dédiée aux travaux.

Concernant la capacité commerciale, entre novembre A-3 et avril A-2, à partir des besoins structurants (se répétant plusieurs fois par jour) et prévisionnels du marché, SNCF Réseau élabore un graphique de référence, appelé « trame horaire systématique » ou « trame horaire 2h ». De ce fait, elle n'a pas vocation à intégrer tous les sillons susceptibles de circuler dans la journée. Les sillons de la trame sont prévus pour des périodes sans travaux.

Fondée sur les principes du cadencement en réseau, la trame horaire systématique est un plan de sillons cohérents entre eux et autour des nœuds, bâti sur un intervalle horaire de 2 heures.

La trame horaire systématique cherche à répondre au plus près aux besoins prévisionnels du marché, tout en maximisant l'utilisation de la capacité commerciale du réseau, permettant une résolution industrielle et robuste des conflits.

SNCF Réseau collabore avec ses homologues européens pour aligner les processus avec les gestionnaires d'infrastructures frontaliers. Cette démarche pourra s'inscrire dans la coordination des corridors fret européens.

■ Recevabilité des expressions de besoins pour la trame

Afin d'établir l'offre en réponse aux besoins structurants, SNCF Réseau s'appuiera sur :

1. les expressions de besoins des parties prenantes qui répondent aux caractéristiques suivantes :
 - fréquence minimale de 4 sillons par sens et par jour sur une même origine/destination ;
 - parcours et politique d'arrêts homogènes ;
 - performance homogène des convois ;
2. les besoins potentiels du marché évalués par SNCF Réseau à l'horizon concerné ; cette évaluation intègre sous un format consolidé, les informations échangées avec les parties prenantes quant à leurs propres évaluations des potentiels de marché ;
3. le retour d'expérience d'utilisation de la trame constaté dans les phases aval.

SNCF Réseau pourra étudier la mise en trame de besoins qui ne rentreraient pas strictement dans ces critères notamment pour le fret (dont la répétitivité des services au cours d'une journée est moindre), sur la base d'éléments justifiant cette étude.

■ Calendrier

En dehors des cas de refonte importante de la trame, le calendrier d'élaboration de la trame horaire est le suivant :

- Transmission des expressions de besoins des demandeurs jusqu'à fin octobre A-3 ;
- Echange d'informations et concertation avec les parties prenantes entre novembre A-3 et avril A-2* ;
- Décision finale et publication de la trame par SNCF Réseau au plus tard le 30 avril A-2.

En cas de refonte importante de la trame, ce calendrier nominal doit être anticipé afin de donner le temps nécessaire à la réalisation d'études approfondies et aux itérations entre les parties prenantes.

**Tout candidat (y compris les AOT) peut participer aux instances de concertation. Dans le cas où plusieurs représentants (par exemple, AOT et entreprise ferroviaire) s'expriment sur un même besoin, seul un seul d'entre eux (désigné entre eux) est habilité à prendre position in fine, l'autre pouvant néanmoins s'exprimer au cours des échanges.*

■ Statut trame des sillons offerts en

La trame horaire systématique ne crée ni droits, ni obligations, que ce soit pour SNCF Réseau ou pour les demandeurs de capacité. La trame horaire systématique, avec les prévisions de travaux, sert de base à l'élaboration du catalogue de sillons puis à la construction de l'horaire de service.

4.2.2.2. La pré-construction du graphique

Les dispositions du **point 4.2.2.2** s'appliquent en 2022 pour la pré-construction du graphique de l'horaire de service **2024** (correspondant ci-après à **l'HDS A**).

■ Objectifs généraux

De manière générale, le catalogue de sillons, à savoir de sillons commerciaux à charge (i.e. sillons non techniques) et récurrents, constitue une structuration du graphique pour les vingt-quatre heures d'un jour considéré comme type (étant noté que les régimes des sillons préconstruits peuvent néanmoins varier).

Les objectifs de la pré-construction sont de permettre de couvrir au mieux les besoins de sillons tout en optimisant l'utilisation de la capacité globale du réseau :

- Les besoins de sillons sont estimés à partir des expressions de besoins des clients et partenaires, de l'historique de l'utilisation des sillons des services précédents et des études de marché conduites par SNCF Réseau.
- L'optimisation de l'utilisation de la capacité du réseau est obtenue :
 - en couvrant le maximum des besoins possibles par activation de sillons de la trame 2H, ou
 - quand cela n'est pas possible, en ajoutant des sillons spécifiques (ou en remplaçant, à certaines heures de la journée, des sillons de la trame par des sillons spécifiques) et en veillant, si possible, à préserver de la capacité résiduelle pour des sillons moins récurrents qui seront demandés ultérieurement.

- L'élaboration du catalogue de sillons tient compte des besoins travaux structurants.

■ Recevabilité des expressions de besoins pour la pré-construction

Afin d'instruire et de prendre en compte les besoins récurrents des clients (exprimés par eux ou évalués par SNCF Réseau) structurant le graphique sur un jour type, un sillon préconstruit doit répondre aux caractéristiques suivantes :

- pour l'activité voyageurs, circulations envisagées pour un minimum de **4** jours/semaine et un minimum de 25 semaines/an ;
- pour l'activité fret, circulations envisagées pour un minimum de **3** jours/semaine et un minimum de 20 semaines/an.

Les critères en nombre de jours et semaines sont cumulatifs. La recevabilité est déterminée sur la somme des régimes ; pour des expressions de besoins avec soit le terminus soit l'origine qui diffèrent selon le régime tout en étant demandées dans les mêmes horaires, l'expression de besoins retenue correspondra à la plus grande portion de parcours commune avec soit le terminus soit l'origine identique, demandée pour un régime répondant au critère de recevabilité (ou à défaut la plus grande portion commune de plus fort régime).

Pour des expressions de besoins sur une même OD avec des horaires ou dessertes légèrement variables selon les régimes, la recevabilité de chaque expression de besoin est évaluée indépendamment. SNCF Réseau peut néanmoins les prendre en compte en y apportant une réponse commune sur l'ensemble des jours considérés.

La trame horaire servant de base à la pré-construction du graphique, la conformité des sillons préconstruits à la trame 2H est une bonne pratique qui favorise l'optimisation de la capacité et l'efficacité du processus d'élaboration de l'horaire.

Il est donc recommandé aux demandeurs de sillons de se référer à la trame 2H pour la formulation de leurs expressions de besoins.

De son côté, SNCF Réseau cherche à utiliser au maximum les sillons de la trame 2H. A ce titre, il se fixe pour objectif, sur des sections et pour des types de trafic couverts par une trame horaire de ne pas utiliser pour son catalogue 24H plus de 20% de sillons hors trame.

Les expressions de besoins des clients doivent être saisies dans le SI GESICO au plus tard le 15 juin A-2.

NOTA : SNCF Réseau se réserve la possibilité de déclarer irrecevables certaines expressions de besoins présentées en fonction des éléments recueillis auprès des parties prenantes sur la réalité des évolutions d'offres envisagées et de l'évaluation du potentiel des marchés considérés.

■ Calendrier pour l'élaboration des sillons préconstruits

- **Le 15 juin de A-2 (date au plus tard)** : les expressions de besoins sont saisies par les clients dans le SI GESICO
- **Du 16 au 30 juin A-2** : SNCF Réseau échange avec les différents émetteurs d'expressions de besoin afin de confirmer ou infirmer leur recevabilité et faire préciser si nécessaire le rationnel des besoins exprimés au regard des contraintes de capacité et de sa propre connaissance du marché.
- **Le 15 septembre A-2 (date au plus tard)** : les enchaînements envisagés sont transmis par les clients concernant les gares structurantes voyageurs.

- **Du 1^{er} juillet au 30 novembre A-2** : à l'initiative de SNCF Réseau, des échanges avec les clients et partenaires peuvent avoir lieu pour éclairer la compréhension du besoin exprimé ou tester la pertinence de tracés en cours d'élaboration du catalogue de sillons.

Aux fins de mise en cohérence, SNCF Réseau met à profit cette période pour approfondir si nécessaire la compréhension détaillée des expressions de besoins retenues et enchaînements envisagés, et tester la pertinence des tracés qui résultent de la mise en cohérence des offres en ligne comme en gare.

- **En décembre A-2** : décision et publication du catalogue de sillons par SNCF Réseau.

■ Pré-construction coordonnée ligne - gare

Pour les gares structurantes voyageurs, les demandeurs exprimant des besoins pour des sillons préconstruits, doivent fournir à SNCF Réseau les informations relatives aux enchaînements envisagés, pour le jour type préconstruit (enchaînements cohérents avec les Expressions de Besoins transmises) avec indication de remisage ou accès au site de maintenance au plus tard le 15 septembre A-2.

Ces informations permettent de vérifier la compatibilité des sillons catalogue dans les gares structurantes voyageurs, pour une hypothèse d'enchaînement prévisionnel. Le catalogue de sillons est réputé valable pour ces hypothèses d'enchaînement, sauf contre-proposition nécessaire à la compatibilité des sillons inscrits au catalogue et spécifiée par SNCF Réseau,

Pour les gares structurantes voyageurs, des graphiques d'occupation des voies dits « avant-projet », sont diffusés à titre d'information par le bureau horaire local entre décembre A-2 et février A-1.

■ Statut des sillons offerts au catalogue de sillons

Compte-tenu de l'existence d'une phase de construction du graphique de l'horaire de service, cette offre de SNCF Réseau ne confère ni droits ni obligations aux différents demandeurs et au gestionnaire d'infrastructure.

En particulier, les sillons du catalogue de sillons peuvent être commandés par tout demandeur, quelle que puisse avoir été l'origine de leur élaboration (demande d'un client ou initiative de SNCF Réseau).

Cette offre permet :

- aux différents demandeurs de sillons de demander (nota : le terme de « demander » correspond au terme « revendiqué » utilisé précédemment ou dans d'autres documents) les sillons du catalogue de sillons lors de leur demande de sillons au titre de la construction de l'horaire de service ;
- à SNCF Réseau, de proposer des capacités au titre d'un accord-cadre de capacités d'infrastructure, sur plus d'un horaire de service ou de mettre à disposition des sillons correspondant à une demande potentielle non encore exprimée.

■ Nota

En cohérence avec l'élaboration des sillons préconstruits, les fenêtres travaux et capacités travaux en gare sont précisées afin d'aboutir au Programme Général des Fenêtres (PGF), diffusé aux demandeurs en décembre A-2 via le SI TCAP. Ce PGF fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des clients et partenaires (point 4.5.3). Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes sont également définis et notifiés aux demandeurs en décembre A-2 via le SI OLGA.

4.2.2.3. Compatibilité des offres issues de la trame et du pré-construit

Dès lors que les besoins retenus pour établir les offres, en phase de structuration comme de pré-construction, nécessitent une mise en cohérence au graphique (en ligne ou en gare), SNCF Réseau a recours aux critères d'appréciation suivants, appliqués sans pondération figée entre eux :

- **contraintes techniques dans l'utilisation de la capacité d'infrastructure et effets d'ensemble du montage horaire** : existence de voie unique sur le parcours, traversée de nœuds de correspondance, insertions en zone dense, distance parcourue par le sillon, sillon avec conditions de tracé particulières (MD, nucléaire...), accroche internationale contrainte... ;
- **niveau d'utilisation du sillon** :
 En trame, volume d'activations en pré-construction, constaté dans les expressions des horaires de services précédents et projeté pour l'horaire de service considéré ;
 En pré-construction, volume de jours de régime en construction et en adaptation, constaté dans les commandes des horaires de services précédents et projeté pour l'horaire de service considéré ;
- identification « base ou renfort » du sillon considéré ;
- **enjeu commercial relatif du ou des sillons considérés** :
 Sillon correspondant à un accord-cadre, vocation principale de l'OD souhaitée (par exemple, international ou nationale), disponibilité d'autres sillons dans l'offre du demandeur sur l'OD, effets de seuil de temps de parcours, horaires limites de rendez-vous logistique... ;
- **enjeu financier pour le gestionnaire d'infrastructure** ;
- **besoin répondant à des trafics sur les corridors de fret européen** ;
- **robustesse du graphique en ligne et en gare** : temps de crochets robustes, respect de la détection de conflits entre sillons et les normes définies notamment dans les recueils d'exploitation en gare, fragilité éventuelle de certaines successions, réutilisation de sillon trame en pré-construction...

4.2.2.4. La construction de l'horaire de service

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

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

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

Par ailleurs, si le sillon demandé est incompatible avec le régime d'ouverture des lignes, avec des fenêtres et capacités réservées pour travaux ou maintenance, des sillons différents de ceux qui ont été demandés peuvent être attribués. Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes ainsi que les fenêtres et capacités réservées pour les travaux peuvent aussi dans certains cas faire l'objet d'ajustements afin de permettre le tracé et l'attribution de sillons, si cela est techniquement faisable et est jugé pertinent d'un point de vue économique et organisationnel.

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

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

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

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

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

4.2.2.5. L'adaptation de l'horaire de service

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

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

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

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

4.2.3. DEMANDES DE SILLONS

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

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

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

La demande de capacité en gare (**point 4.2.6**) doit être effectuée en même temps que le sillon en apportant les informations nécessaires et en renseignant les champs appropriés de la demande.

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

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

Si le demandeur souhaite s'assurer que l'engin de calcul reprenne les performances des engins moteurs qui circuleront, il est invité à se rapprocher de son chargé de compte (**point 1.6.1**), qui pourra initier les démarches et études nécessaires à la modélisation et au paramétrage de l'engin dans l'outil de tracé horaire.

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

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

4.2.3.1. Demandes de sillons au service en phase de construction

● Généralités

Les demandes de sillons au service peuvent être formulées entre mi-décembre A-2 et le deuxième lundi d'avril A-1, selon le calendrier décrit au point 4.3 qui précise également les dates de réponse à ces demandes. SNCF Réseau communique avant l'ouverture de cette période les éléments nécessaires à la formulation des demandes de sillons, précisés ci-après.

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

● Sillons préconstruits

Les sillons préconstruits figurent au catalogue de sillons, élaboré pendant la phase de pré-construction ([point 4.2.2.2](#)).

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

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

Le catalogue de sillons est communiqué en décembre A-2 sur le portail Clients et Partenaires du site de SNCF Réseau sous la forme d'un fichier récapitulatif de tous les sillons tracés dans le catalogue de sillons avec un lien vers la fiche de tracé associée.

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

● Contraintes de capacité

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

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

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

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

4.2.3.2. Demandes de sillons en phase d'adaptation

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

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

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

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

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

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

● Règles applicables aux demandes en phase d'adaptation

Suppression de sillons-jours

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

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

Périmètre	Demandes de création (hors sillons-jours soumis à des prescriptions de sécurité, traités ci-après) répondant à un nouveau besoin de transport, ou ajouts de sillons-jours nouveaux dans un sillon attribué avec plusieurs jours de circulation.
Demande au plus tard à J-8	La demande doit être formulée le plus tôt possible et au plus tard 8 jours calendaires (J-8) avant le premier jour de circulation.
Réponse aux demandes ponctuelles	La réponse à une demande de sillon-jour unique destinée à une circulation commerciale, pour répondre à un nouveau besoin de transport ponctuel, est apportée dans un délai de 7 jours calendaires ² . Les demandes pour un transport régulier découpées en sillons-jour sont exclues de cette catégorie. Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4.
Réponse hors demandes ponctuelles	La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard 30 jours calendaires après le dépôt de la demande. Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4.
Demande à partir de J-7	Cas traité au point « Demandes de sillons de dernière minute » (4.2.3.2).

Création de sillons-jours soumis à prescription de sécurité

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

Périmètre	Demandes de création de sillons-jours pour : - les circulations comportant un avis de transport exceptionnel mentionnant une interdiction de croisement ou de dépassement, - les circulations de transport exceptionnel particulièrement encombrant (TEPE), - les circulations dérogatoires nécessitant la prise en compte dans le tracé horaire de l'incidence de prescriptions de sécurité découlant de l'analyse des risques réalisée par le demandeur.
------------------	--

² Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'art.23 du décret n°2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE dans un souci d'harmoniser l'application de ce délai.

Demande au plus tard à J-40	Compte-tenu du temps nécessaire au tracé de ce type de sillons, la demande doit être formulée au plus tard 40 jours calendaires avant le premier jour de circulation (J-40), qu'elle concerne un nouveau besoin ou le renouvellement d'une demande déjà répondue irréalizable (ou sillon-jour non-attribué). Les types de réponse sont décrits au point 4.2.4. La demande doit comporter l'ensemble des éléments techniques nécessaires, stabilisés et finalisés (ATE, consigne d'essai, ...).
Réponse	La réponse est apportée dans les meilleurs délais, au plus tard 30 jours calendaires après le dépôt de la demande. Dans le cas où la demande ne respecte pas ce délai de 40 jours, SNCF Réseau invite le demandeur à formuler une nouvelle demande à une autre date, compatible avec les contraintes de production horaire.

Cas particulier : évolution de l'ATE

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

Modification de sillons-jours

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

● Demandes de sillons de dernière minute

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

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

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

Les demandes de SDM formulées entre J-7 et J-1 17h sont traitées par les guichets capacité en moins de sept (7) jours calendaires ³et dans les conditions figurant dans le document « Capacité de dernière minute ». Les demandes ultérieures, ou dont le traitement n'a pu être achevé par les guichets capacité sont traitées par les guichets opérationnels.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En cas de réponse favorable, la prestation fera l'objet d'un devis basé sur l'étude de coûts, adressé au demandeur, pour accord (**point 6.2.3.1**). En cas d'acceptation, la prestation sera facturée dans les conditions définies au chapitre 5.

³ Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'art.23 du décret n°2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE dans un souci d'harmoniser l'application de ce délai.

4.2.3.4. Reprise d'un trafic existant

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

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

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

4.2.4. REPONSES DE SNCF RESEAU

Toute demande fait l'objet d'une réponse conformément au calendrier défini au [point 4.3.1](#) via le système d'information GESICO, qui inclut l'état de la réponse et le commentaire saisis par l'horairiste le cas échéant. Seules les demandes dont l'état de réponse dans GESICO est « Traité », « Traité partiellement » et « Tracé en attente de validation » comportent les éléments techniques de réponses (fiches de tracé, sillons HOUAT), hors cas particuliers (réponses groupées, demandes du SGC,...).

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

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

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

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

Etat de la réponse dans GESICO	Caractéristique
Traitée	Le traitement est finalisé sur l'ensemble du régime de la demande de sillon.
Traitée partiellement	Le traitement n'est finalisé que sur une partie des jours de la demande de sillon. Cette réponse est de nature temporaire.
Mise en réserve	Cette réponse est donnée lorsque plusieurs demandes au service sont faites pour un même service de transport, en lien avec un appel d'offres en cours. Cette réponse est de nature temporaire. La mise en réserve est levée dès que possible, lorsque SNCF Réseau aura obtenu les informations nécessaires auprès des demandeurs concernés pour attribuer le sillon au demandeur attributaire de l'appel d'offres.

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

4.2.4.1. Les états courants des sillons

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

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

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

4.2.4.2. *Suivi des indicateurs de production horaire*

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

4.2.5. **SILLONS INTERNATIONAUX**

Pour les sillons des corridors fret en particulier, les règles d'attribution de capacité sont fixées en application du règlement n°913/2010, notamment au titre du cadre de répartition des capacités décidé par les comités exécutifs des corridors et déclinées dans les documents d'information de chaque corridor ([point 1.7](#)).

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

4.2.5.1. *Etude de faisabilité internationale*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

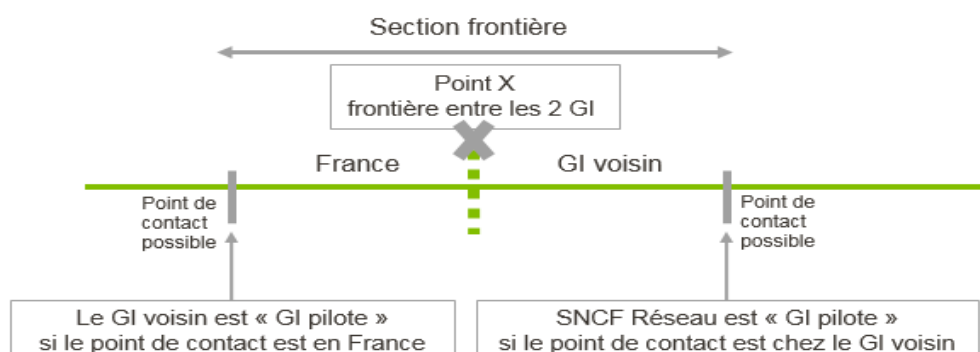
4.2.5.3. Coordination des horaires aux points frontière

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

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

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

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



4.2.6. ATTRIBUTION DE CAPACITES SPECIFIQUES

4.2.6.1. Attribution de capacité conjointe avec LISEA

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

4.2.6.2. Attribution de capacité sur les lignes à voies uniques

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

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

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

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

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

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

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

4.2.6.3. Coordination avec les grands ports maritimes

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

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

4.2.6.4. Préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024

Compte-tenu des enjeux de transport pour la réussite des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) Paris 2024 et du volume de trafic exceptionnel attendu sur le réseau, SNCF Réseau recommande fortement aux entreprises ferroviaires et autres candidats de lui faire connaître leurs intentions de commandes de sillons spécifiques aux JOP dès que possible et au plus tard fin 2022. A cet égard, SNCF Réseau préconise de les définir de telle sorte qu'elles puissent être prises en compte dans les expressions de besoins formulées lors de la phase de pré-construction de l'HDS et ainsi respecter les critères de recevabilité (**point 4.2.2.2**).

Si, pendant la période des JOP, une ligne ou section de ligne utile à la desserte des sites olympiques a fait l'objet d'une déclaration de saturation (prévisible ou constatée) par SNCF Réseau, la priorité sera donnée aux demandeurs ayant commandé des sillons préconstruits, conformément au **point 4.4.3** du DRR.

4.2.7. CONCEPTION COORDONNÉE LIGNE / GARE

● Principes généraux

Les voies des gares de voyageurs font partie du réseau. L'utilisation de la capacité en gare est du ressort de SNCF Réseau.

Est entendue comme gare voyageurs, tout complexe ferroviaire permettant d'assurer une ou plusieurs des fonctions suivantes : le départ et l'arrivée des voyageurs ainsi que la correspondance des voyageurs entre les trains.

L'attribution de capacité de SNCF Réseau en gares de voyageurs consiste en la mise à disposition d'un espace-temps défini comme suit :

- voie à quai,
- temps nécessaires aux opérations à assurer (des valeurs de référence sont spécifiées dans les recueils d'exploitation propres à chaque gare pour certaines de ces opérations).

Compte-tenu de l'interaction entre l'organisation des capacités en gare (GOV - graphique d'occupation des voies) et l'organisation des capacités en ligne (graphique de circulation), l'expression et le traitement des besoins en ligne et en gare sont coordonnés. Ceci est notamment organisé spécifiquement pour les gares dites « structurantes ».

La liste des gares structurantes est disponible sur le site Internet de SNCF Réseau (page « documents techniques »).

Des recueils d'exploitation, établis en particulier pour les gares structurantes, définissent les normes d'utilisation de l'infrastructure et les conditions d'exploitations pour obtenir une utilisation optimale du site garantissant un fonctionnement robuste pour l'ensemble de ses utilisateurs. Les règles qui y figurent, établies en lien avec les candidats ayant exprimé des besoins sur le site, s'imposent à tous les utilisateurs.

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

Les informations relatives aux voies et voies à quai prévues pour les différents demandeurs de sillons sont diffusées dans le graphique d'occupation des voies de la gare considérée, établi par SNCF Réseau.

● Modalités de coordination des demandes de capacités et de gestion de la saturation

En cas d'incapacité à satisfaire l'ensemble des demandes en gare, les principes de coordination décrits au [point 4.4.1](#) s'appliquent.

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

Le calendrier de la procédure de demande et d'attribution des sillons fait la distinction entre les demandes effectuées au plus tard le 12 avril 2021 (demandes au service) et les demandes effectuées au-delà (demandes tardives ou en adaptation).

4.3.1. DEMANDES DE SILLONS DEPOSEES JUSQU'AU 12 AVRIL 2021

Le calendrier ci-dessous présente les dates clés de la procédure de demande et d'attribution des sillons au service, tant pour les sillons nationaux que les sillons internationaux. Certaines dates sont harmonisées au niveau européen, notamment la date limite de demande de sillons au service (DS). D'autres sont librement fixées par chaque gestionnaire d'infrastructure.

Date / Période	Etape de la procédure pour les sillons nationaux	Etape de la procédure pour les sillons internationaux
13 décembre 2020	Ouverture des demandes de sillons pour l'horaire de service 2022 Mise à disposition des demandeurs du PGF, du projet de catalogues de sillons préconstruits et des horaires d'ouverture des lignes, gares et postes.	
11 janvier 2021		Publication des sillons préétablis fournis par les gestionnaires d'infrastructure dans PCS (y compris pour les sillons corridors fret).
18 janvier 2021		Date limite de réception des demandes d'étude de faisabilité internationales.
25 février 2021	Mise à disposition des demandeurs des sillons catalogues dans GESICO (version définitive).	
15 mars 2021		Date limite de réponse aux demandes d'étude de faisabilité internationales
12 avril 2021	Fin des demandes de sillons pour l'horaire de service 2022.	
13 avril 2021 au 12 juillet 2021	Elaboration du projet d'HDS par SNCF Réseau.	
26 avril 2021		Date limite d'attribution des sillons par le Corridor OSS. Possibilité de restitution de certains sillons préétablis disponibles aux GI Nouvelle publication dans PCS des sillons préétablis disponibles pour les demandes tardives.
5 juillet 2021		Publication dans PCS : 1) des projets de proposition de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS, et 2) du projet d'HDS par les Corridor OSS.
6 juillet 2021 au 6 août 2021		Période d'observations des demandeurs sur les projets de proposition de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS (y compris pour les sillons corridors fret).
15 juillet 2021	Communication aux demandeurs du projet de l'HDS par SNCF Réseau. Chaque demandeur peut consulter dans e.Houat et les flux Houat l'ensemble des sillons prévus et reçoit une description précise des sillons envisagés en réponse à sa demande. Ces données sont mises à jour dans Gesico le 16 juillet 2021.	
16 juillet 2021 au 20 août 2021	Période d'observations des demandeurs sur le projet d'HDS.	
23 août 2021 au 6 septembre 2021	Poursuite du dialogue industriel entre SNCF Réseau et chaque demandeur sur la base des observations faites sur le projet d'HDS, et élaboration de l'HDS définitif par SNCF Réseau.	
23 août 2021		Publication dans PCS : 1) des propositions définitives de sillons en réponse aux demandes de sillons internationaux émises dans PCS, et 2) des réponses définitives par les Corridor OSS.
6 septembre 2021	SNCF Réseau arrête l'HDS 2022.	
9 septembre 2021	Communication de l'HDS aux demandeurs par SNCF Réseau dans e.Houat et les flux Houat. Ces données sont mises à jour dans Gesico le 10 septembre 2021.	
23 septembre 2021	Date limite pour adresser une requête à SNCF Réseau dans le cadre de la procédure de règlement de litiges (§ 4.4.2).	
11 octobre 2021		Publication de la réserve de capacité dans PCS par le Corridor OSS.
J-21 (J étant le jour de circulation)		Restitution aux GI par le Corridor OSS des sillons de la réserve de capacité non commandés à cette date
8 novembre 2021	Certification de l'horaire de service 2022	
12 décembre 2021	Début de l'horaire de service 2022	

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

Les candidats potentiels qui souhaiteraient formuler des observations sur le projet d'horaire de service A dans la mesure où celui-ci aurait une incidence sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de cet horaire, doivent en faire la demande auprès de SNCF Réseau (1.6.1) au plus tard un mois après la fin de la période de demandes de sillons pour l'horaire de service.

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

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

SNCF Réseau répondra aux observations qui lui auront été transmises.

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

4.3.2. DEMANDES DE SILLONS DEPOSEES A PARTIR DU 13 AVRIL 2021

Les réponses de SNCF Réseau aux demandes déposées à partir du 13 avril 2021 sont effectuées dans les délais suivants :

Date de la demande	Type de sillon attribué	Délai pour l'attribution de sillon
13 avril 2021 au 6 septembre 2021	Tout type de sillon (demandes tardives - DTS)	entre le 24 août 2021 et le 08 novembre 2021
7 septembre 2021 au 10 décembre 2022	Tout type de sillon (demandes en adaptation - DSA)	Dans les meilleurs délais et suivant les délais indiqués au point 4.2.3.2. Pour les DSA reçues avant la certification du service, les délais s'évaluent à partir de cette date
	Sillon de dernière minute - DSDM (moins de 8 jours calendaires avant la date de circulation, à partir du 5 décembre 2021)	7 jours calendaires ⁴ au plus tard, dans les conditions définies dans le document « Capacité de dernière minute »

⁴ Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'art.23 du décret n°2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE dans un souci d'harmoniser l'application de ce délai.

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

4.4.1. PROCEDURES DE COORDINATION DES DEMANDES EN PHASE DE CONSTRUCTION

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

Conformément à l'article 21-1 du décret n° 2003-194, lorsqu'il est confronté à des demandes concurrentes auxquelles il n'a pu répondre dans les tolérances définies au point 4.2.2.4 ci-avant, SNCF Réseau s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci. La procédure décrite ci-après s'applique pour toute demande de capacité, y compris lorsqu'une ou plusieurs des demandes concurrentes s'appuient sur une capacité d'infrastructure contractualisée par accord-cadre. A cet égard, SNCF Réseau fait usage de la dérogation prévue à l'article 10.5 du règlement (UE) n°2016/545.

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

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

- Le processus s'appuie sur la communication gratuite et par tout moyen écrit (y compris par voie électronique) aux demandeurs concernés des informations relevant du périmètre de la coordination :
 - les demandes de sillons présentées ;
 - les réponses provisoires faites à ces demandes, et en particulier, le cas échéant, les propositions de réponses qui diffèrent des capacités demandées ;
 - les informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

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

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

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

● En cas d'issue consensuelle de la concertation

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

● En cas de conflit résiduel

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

Hors infrastructures spécialisées

1. les demandes revendiquant de façon formelle et strictement conforme des sillons préconstruits fret ou voyageurs ou les demandes de sillon dans la « bande capacitaire » prévue dans le cadre du pilote TTR Atlantique* ;

**voir le PID sur la page « documents techniques » cités au DRR*

2. les demandes de sillons comparables à des sillons préconstruits fret ou voyageurs (**) ;
3. les autres demandes de sillons.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3. INFRASTRUCTURES SATUREES

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

● **Déclaration de saturation « constatée »**

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

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

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

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

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

● **Déclaration de saturation « prévisible »**

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

La déclaration de saturation prévisible intervient ainsi à l'issue de la période de pré-construction décrite au **point 4.2.2.2**, lorsque SNCF Réseau estime ne pas être techniquement en mesure de proposer, dans le catalogue de sillons, des sillons permettant de couvrir les besoins exprimés et recevables ou le marché potentiel identifié.

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

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

● Attribution de la capacité après saturation constatée

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

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

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

- les demandes de sillons préconstruits fret ou voyageurs ou les demandes de sillon dans la « bande capacitaire » au titre du pilote TTR Atlantique ;
- les demandes de sillons comparables à des sillons préconstruits fret ou voyageurs (**4.4.1 ci-dessus**) ;
- sur infrastructure spécialisée grande vitesse, telle que définie au **point 3.4**, dans l'ordre :
 - les demandes de sillons pour des circulations assurant une mission de reconnaissance de l'infrastructure ;
 - les demandes de sillons pour des trains en exploitation commerciale circulant à une vitesse supérieure ou égale à 250 km/h ;
 - les demandes de sillons pour les services de transport internationaux de marchandises ;
 - les demandes pour des services de fret ferroviaire en provenance ou à destination des ports ;
 - les demandes pour des services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec une autorité organisatrice de transports ;
 - les services assurant des dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire.

Ces critères de priorité pourront faire l'objet, selon la situation, d'ajustements à la suite du plan de renforcement approuvé.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.1. PRINCIPES GENERAUX

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

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

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

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

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

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

4.5.2. CATEGORIES DE RESTRICTIONS TEMPORAIRES DE CAPACITE

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

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

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

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

4.5.3. PROCESSUS DE DETERMINATION DES CAPACITES ALLOUEES AUX TRAVAUX

Calendrier

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

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

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

SNCF Réseau communique aux candidats avant novembre A-3 les RTC de catégorie 1 prévues sur le RFN. Sur demande des candidats, SNCF Réseau doit fournir une comparaison des conditions rencontrées, avec au moins deux scénarios de restriction des capacités. SNCF Réseau élabore ces scénarios alternatifs sur la base des informations fournies par les candidats au moment de leurs demandes et conjointement avec eux. La comparaison doit, pour chaque scénario, comprendre au moins les éléments suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les RP0 sont organisées selon le calendrier suivant :

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

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

● Participation des candidats aux instances de gouvernance travaux

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

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

SNCF Réseau demeure seule décideur de la répartition des capacités et de la planification des travaux.

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

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

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

4.5.4. GESTION DES ECARTS

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

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

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

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

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

4.5.5. CRITERES DE DETOURNEMENT DE TRAFICS

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

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

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

4.5.6. CONFIRMATION DE L'UTILISATION DE LA CAPACITE TRAVAUX

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

- L'ensemble des chantiers FIC, ainsi que certains chantiers sensibles, font l'objet de réunions dites « RP1 » organisées par SNCF Réseau à M-8 avec les demandeurs de capacité (sillons et travaux) afin de finaliser les ajustements nécessaires, et procéder à l'instruction des demandes d'écart correspondantes (telles que décrites au [point 4.5.4](#) avant M-6. La capacité travaux non utilisée est ainsi restituée, et le PGF est mis à jour dans l'outil TCap.
- Sauf cas d'urgence et de nécessité absolue, SNCF Réseau confirme les capacités réservées pour les travaux au plus tard six semaines avant leur date d'intervention ; l'information relative aux capacités travaux confirmées ainsi qu'aux éventuelles capacités restituées est portée à la connaissance des demandeurs au plus tard un mois avant la date d'intervention, par l'intermédiaire des outils de consultation de graphique par l'envoi des ordres du jour et relevés de décisions des comités de concertation (CODEC).

Les demandeurs ont alors la possibilité de procéder à des demandes de création ou de modification de sillons dans la capacité résiduelle, ou de renouveler des demandes qui auraient reçu des réponses négatives au préalable, dans le respect des règles décrites au [point 4.2.3.2](#) ci-avant.

En revanche, SNCF Réseau ne procédera pas, de sa propre initiative, au réexamen des demandes de capacités sillons déjà répondues, quelle que soit la nature de la réponse apportée (irréalisable, traitée...).

- Afin de contrôler et d'inciter à l'optimisation de l'utilisation des capacités réservées pour les travaux, SNCF Réseau établit des indicateurs sur l'utilisation effective de ces capacités aux différents horizons de temps, avec déclinaison géographique. Ces indicateurs font l'objet d'une publication annuelle à l'attention des demandeurs et parties prenantes. Par ailleurs, le gestionnaire d'infrastructure est soumis au dispositif incitatif défini par l'ART dans sa décision n°2018-094 qui encourage SNCF Réseau à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non commerciales sur le réseau ferré national (cf. [point 6.3](#)).

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

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

4.6. NON-UTILISATION DES SILLONS ATTRIBUES

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

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

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

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

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

4.7. CIRCULATIONS AVEC CONTRAINTES

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

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

4.7.1. TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

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

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

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

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

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

4.7.2. MARCHANDISES DANGEREUSES

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

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

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

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

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

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

4.8. MESURES PARTICULIERES APPLIQUEES EN CAS DE PERTURBATIONS

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

Le chapitre 6 précise les dispositions applicables pour la gestion des situations perturbées. En particulier dans ces conditions, il est important que les entreprises ferroviaires aient indiqué à SNCF Réseau (correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr) la liste actualisée du/des correspondants opérationnels et pré-opérationnels que SNCF Réseau peut contacter.

4.9. TIMETABLING REDESIGN - PROGRAMME DE REFONTE DE LA CAPACITE

4.9.1. OBJECTIFS DU PROGRAMME TTR

RNE et FTE, appuyés par l'ERFA sont à l'initiative de la mise en place de la démarche TTR (*Redesign of Timetabling Process*). L'objectif de TTR est d'harmoniser et d'améliorer le système de gestion de la capacité européen afin d'apporter aux transports ferroviaires un gain significatif de performance et de compétitivité. TTR concerne toutes les circulations, nationales et internationales, voyageurs et fret.

L'ambition de TTR consiste à servir au mieux les besoins du marché et à optimiser l'utilisation de la capacité.

TTR comprend différents aspects :

1. Planifier en amont une répartition optimale de la capacité entre les différents besoins (travaux, voyageur et fret) et limiter la remise en cause de cette répartition en aval. Une répartition optimale doit refléter une stratégie capacitaire et permettre l'industrialisation de l'offre.
2. Faire évoluer les modalités de la commande de sillons pour mieux tenir compte des différents segments de clients. Cette évolution comprend notamment l'introduction de la « Demande Glissante » principalement à l'attention du marché fret. Une demande glissante est déposée entre 4 et 1 mois avant le premier jour de circulation du train. À terme, ce type de demande pourra couvrir une période allant jusqu'à 36 mois après le premier jour de circulation du train. La demande glissante répond à une offre spécifique, adossée à une capacité réservée pour ce type de besoin, depuis la phase de préconstruction. Les demandes sont traitées dans l'ordre de réception (1^{er} arrivé – 1^{er} servi).
3. Mettre en place des incitations commerciales réciproques (bonus-malus, pénalités, etc) pour encourager utilisateurs du réseau et GI à la mise en œuvre des deux idées précédentes.

SNCF Réseau décline progressivement ce programme.

Des informations plus détaillées sont disponibles sur <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/> et ttr.rne.eu.

L'objectif est que TTR soit opérationnel à l'échelle de l'Europe à l'HDS 2025.

4.9.2. COMPOSANTS DU PROCESSUS DE REFONTE DE LA CAPACITE

Le processus TTR comprend notamment la conception en amont d'un « modèle de capacité » qui reflète :

- l'ambition capacitaire du Gestionnaire d'Infrastructure pour une ligne donnée, une partie du réseau ou le réseau tout entier. L'objectif principal du modèle capacitaire est de fournir un cadrage de la répartition de capacité entre les flux commerciaux des différents segments de marché d'une part et des différents travaux d'autres part. Il permettra également au GI de partager avec les EF et les GI voisins, ses besoins capacitaires à venir. Ce modèle de capacité comprend une vue graphique détaillée de la répartition de la capacité prévue au Service Annuel.

4.9.3. MISE EN ŒUVRE

Les concepts de TTR sont testés dans des pilotes européens (voir chapitre 4.9.4) qui ont pour objet d'évaluer ce système et d'y proposer d'éventuels ajustements ou améliorations avant sa généralisation.

Au-delà de ces pilotes, la première étape pour SNCF Réseau consiste à élaborer les modèles de capacité sur les principaux axes structurants du réseau ferroviaire national. SNCF Réseau consultera les demandeurs de capacité commerciale pour tenir compte de leurs prévisions de besoins à l'horizon de mise en œuvre de TTR dans le cadre de la conception des modèles de capacité.

4.9.4. PROJETS PILOTES

Pour tester les innovations du programme TTR, des lignes pilotes s'étendant sur quelques pays européens sont mises en place depuis 2019 ; leur but est de montrer à quel point le nouveau processus TTR répond efficacement à des objectifs pertinents ; ils permettent également d'ajuster certains aspects avant la généralisation des processus et d'en démontrer l'intérêt.

Les lignes pilote qui s'étendent sur les corridors fret où ce nouveau système est testé sont :

- Mannheim – Miranda de Ebro (RFC Atlantique)
- Anvers – Rotterdam (RFC Mer du Nord – Méditerranée)
- Munich – Vérone (RFC Scandinavie - Méditerranée)
- Břeclav – Tarvisio-B./Jesenice/Spielfeld (RFC Baltique-Adriatique).

SNCF Réseau organise le premier de ces pilotes (voir le document sur la page des « documents techniques » cités dans le DRR) et participe au second.

Le Pôle Stratégie Capacitaire et International de la DAC peut être contacté pour tout renseignement.

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

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

CHAPITRE 5

SERVICES ET TARIFICATION



5.1. INTRODUCTION

5.1.1. LES PRINCIPES TARIFAIRES : CADRE JURIDIQUE

En application du cadre législatif et réglementaire français, la tarification de l'usage du réseau ferré national dans son ensemble est décidée par SNCF Réseau⁵, dans le cadre mis en place par l'Etat⁶, et soumise, pour les prestations minimales, à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART)⁷. Selon les dispositions du code des transports, l'ART émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national tenant compte :

- 1°) Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus à l'article L. 2111-25 ;
- 2°) De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ;
- 3°) Des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'Etat et SNCF Réseau.

La tarification doit respecter les principes et l'architecture générale issus du droit européen et français constitué par la directive européenne 2012/34/UE, le code des transports, le décret n° 2003-194 modifié et le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié et les dispositions du contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau.

5.1.2. LE DROIT DE L'UNION EUROPEENNE : LA DIRECTIVE 2012/34/UE

La directive 2012/34/UE fixe quatre principaux objectifs à la tarification de l'infrastructure :

- Assurer l'équilibre des comptes du gestionnaire d'infrastructure sur une période raisonnable, compte tenu des concours publics⁸ ;
- Assurer aux différentes entreprises ferroviaires les conditions d'un accès équitable et non discriminatoire⁹ ;

⁵ Code des transports, décret n° 97-446 modifié et décret n° 2003-194 modifié.

⁶ Notamment au regard des financements publics disponibles car « le niveau général de recouvrement des coûts par le biais d'une tarification de l'infrastructure a des répercussions sur le niveau des contributions publiques. Les États membres peuvent exiger des niveaux différents de recouvrement des coûts. Toutefois, tout système de tarification de l'infrastructure devrait permettre au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose d'utiliser le réseau ferroviaire » (considérant 70 de la directive)

⁷ Article L.2133-5 du code des transports.

⁸ Article 8.4: « Les États membres veillent à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. »

⁹ « Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire. Ces systèmes devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires. » (Considérant 42)

- Inciter le gestionnaire d'infrastructure à optimiser l'utilisation de son infrastructure¹⁰ ;
- Emettre des signaux clairs et cohérents pour que les entreprises ferroviaires prennent des décisions rationnelles en termes d'usage du réseau¹¹.

Les articles posent les principes suivants (détaillés dans l'annexe 5.1.1) :

- La rémunération minimale du gestionnaire d'infrastructure selon l'article 31.3 de la directive 2012/34 est le coût directement imputable qui correspond à un coût marginal d'utilisation de l'infrastructure conformément au règlement d'exécution 2015/909 du 12 juin 2015 ;
- Par ailleurs selon l'article 32.1 de la directive une majoration peut être appliquée si le marché s'y prête.
- Enfin la tarification liée à la rareté des capacités est possible.

Il est ainsi posé le principe d'une tarification constituée :

- **De redevances qui visent à faire payer à l'utilisateur du réseau le coût direct qu'il fait supporter à SNCF Réseau** (i.e. le coût marginal, c'est-à-dire le coût encouru lors de la circulation d'une unité de trafic supplémentaire sur le réseau)¹². Ces redevances pourraient intégrer les coûts externes liés à l'usage de l'infrastructure du RFN (rareté en particulier) ;
- **De majorations** qui visent à recouvrer les coûts fixes supportés par SNCF Réseau. Ces majorations doivent être soutenables par les entreprises ferroviaires actives sur le segment de marché où elles sont appliquées.

Ces principes tarifaires européens, issus pour la plupart des anciennes directives 97/440/CEE et 2001/14/CE (aujourd'hui abrogées) ont fait l'objet d'une transposition en droit français et dernièrement dans le décret n° 2003-194 et décret n°97-446 en vigueur.

5.1.3. LE CADRE REGLEMENTAIRE FRANÇAIS

Les dispositions précitées de la directive 2012/34/UE sont précisées les décrets n°97-446 modifié et n°2003-194, en particulier :

- **Le principe de tarification au « coût directement imputable »**, ainsi que les différentes redevances qui y sont assujetties (redevance de circulation, redevance de circulation électrique, redevance destinée à couvrir les pertes des systèmes électriques) ;
- La possibilité de percevoir des **majorations** afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus et à condition que le marché s'y prête ;
- La possibilité de tarifier la **rareté des capacités** ;
- La possibilité de mettre en œuvre des **redevances particulières** liées à des projets d'investissements spécifiques ;
- Ainsi que des **modulations potentielles** de la tarification.

¹⁰ « Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure. » (Considérant 43)

¹¹ « Il convient que les systèmes de répartition des capacités émettent des signaux clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles. » (Considérant 44)

¹² Voir Infra (point 2.1)

5.1.4. SERVICES FOURNIS AUX CANDIDATS PAR LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

Les services fournis et proposés par SNCF Réseau aux candidats sont répartis suivant les catégories suivantes :

- Prestations minimales sur voies principales (**point 5.1.5**),
- Autres prestations, qui regroupent les prestations complémentaires (**point 5.1.6**) et les prestations connexes sur voies principales, ainsi que les prestations diverses (**point 5.1.7** et **5.1.8**).

5.1.5. PRESTATIONS MINIMALES SUR VOIES PRINCIPALES

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau assure aux candidats l'ensemble des prestations minimales sur les lignes du réseau ferré national définies ci-après.

● **Traitement des demandes de capacités d'infrastructure**

SNCF Réseau traite des demandes de capacité d'infrastructure dans les conditions légales et réglementaires et selon les règles figurant au chapitre 4 du présent document de référence du réseau.

● **Droit d'utilisation des sillons attribués**

Les sillons attribués par SNCF Réseau sont mis à la disposition de l'entreprise ferroviaire, directement par SNCF Réseau ou par le candidat (ayant obtenu des sillons) qui n'est pas une entreprise ferroviaire. Dès lors qu'elle remplit toutes les autres conditions requises (notamment au titre de la sécurité des circulations et de l'exploitation du réseau) et sous réserve des pouvoirs conférés à SNCF Réseau par la réglementation en vigueur, l'entreprise ferroviaire décide seule de leur utilisation effective, en respectant les obligations d'information préalables à la circulation prévues par le présent document de référence du réseau figurant au **chapitre 6**.

● **Prestations relatives à la circulation**

La commande des aiguilles et branchements du réseau, la signalisation, la régulation, la gestion des circulations, la communication et la fourniture des informations relatives à la circulation (en ce compris l'utilisation des services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par SNCF Réseau tels que la radio sol-train, la transmission de signaux ou la signalisation de cabine via ERTMS ou S.A.E.I.V. sur les lignes qui en sont équipées ainsi que le système ARES, voir chapitre 3) ainsi que l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction sont assurées, pour les trains de l'entreprise ferroviaire, conformément à la réglementation technique de sécurité, à la documentation relative à l'utilisation du réseau (**point 3.4.7**) et aux dispositions du présent document de référence du réseau.

● **Utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique**

SNCF Réseau fournit également l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique pour le courant de traction ainsi que la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains.

● **Autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel des capacités d'infrastructure ont été attribuées (services SI minimaux)**

SNCF Réseau met notamment à disposition des demandeurs de capacité les services de Systèmes d'Information dit « services SI minimaux » dans la mesure où ils permettent la délivrance d'informations strictement nécessaires à la réalisation de leur activité.

La fourniture d'un service SI minimal inclut la fourniture de prestations de base (un nombre déterminé de login d'accès au service, une formation initiale à l'utilisation du service pour un nombre déterminé de personnes, une documentation d'utilisation et l'accès à la cellule support dédiée).

Les différents services SI minimaux sont décrits dans le catalogue des services SI disponible sur le [portail Clients et Partenaires](#).

Les conditions d'accès et d'utilisation de ces services sont fixées dans le contrat d'utilisation des SI ([annexes 3.4.1](#) et [3.4.2](#)), les conditions de fourniture de la prestation de base étant précisées, pour chaque service SI minimal, dans l'[annexe 5.3](#).

L'utilisation des services SI minimaux donne lieu à la conclusion par SNCF Réseau et le bénéficiaire du contrat d'utilisation des SI précité.

- **Accès par le réseau aux installations de service**

SNCF Réseau offre, dans le cadre des prestations minimales, l'accès par le réseau aux installations de service accessibles depuis le RFN.

5.1.6. PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES

Les prestations complémentaires sont offertes par SNCF Réseau à tout candidat qui en fait la demande.

5.1.6.1. Prestations de services de Systèmes d'Information

SNCF Réseau met à disposition des demandeurs de capacité des prestations complémentaires de services SI, au-delà de la fourniture de services SI minimaux.

Les services SI complémentaires sont décrits dans le catalogue des services SI disponible sur le [portail Clients et Partenaires](#). Les conditions de tarification de chacun de ces services sont définies dans l'[annexe 5.3](#) et les conditions d'accès et d'utilisation sont fixées dans les Conditions générales du contrat d'utilisation des SI ([annexe 3.4.1](#)).

SNCF Réseau propose des formations pour l'utilisation de certains de ces services SI dont les conditions et les modalités de réalisation sont fixées dans le catalogue des formations SI disponible sur le [portail Clients et Partenaires](#).

L'utilisation des services SI relevant des prestations complémentaires suppose la conclusion du contrat d'utilisation des SI précité.

5.1.6.2. Ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes non ouverts en permanence

Des ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes non ouverts en permanence par rapport à la notification définitive de décembre A-2 peuvent être effectuées, quand SNCF Réseau peut y répondre favorablement, dans les conditions prévues au [point 4.2.3.3](#). En phase d'adaptation, les demandes doivent être adressées au chargé de compte dédié, selon les modalités décrites dans le « Manuel du demandeur de capacité commerciale » disponible sur la page « Documents techniques cités dans les DRR » du site internet de SNCF Réseau).

5.1.6.3. Fourniture du courant de traction électrique

- **Principes relatifs au comptage de l'énergie électrique**

Chaque engin moteur électrique circulant pour la première fois sur le réseau ferré national ou nouvellement utilisé par une entreprise ferroviaire sur le réseau ferré national depuis le 10 décembre 2006 doit être équipé d'un système de comptage d'énergie électrique télé-relevable par SNCF Réseau

(à travers le système SOCLE). A terme, la totalité des engins circulant sur le RFN devront être équipés de compteurs pour renforcer la fiabilité de la répartition des consommations d'électricité entre les entreprises ferroviaires et leur permettre de faciliter davantage le choix de leur fournisseur d'électricité.

L'équipement en compteurs pour une mesure en réel de la consommation d'énergie facilite l'accès au marché de l'électricité et représente une garantie d'être facturé au plus juste par les fournisseurs.

Cet équipement s'applique sans distinction à toutes les entreprises ferroviaires, qu'elles aient fait ou non le choix du dispositif RFE pour la fourniture d'électricité, facturée par SNCF Réseau.

Le décompte ferroviaire est l'opération consistant à affecter correctement les consommations à chaque entreprise ferroviaire. Il est opéré par RTE gestionnaire du réseau de transport d'électricité à partir des données de consommation transmises par chaque compteur à la plateforme de télérelève de SNCF Réseau, nommée DCS (Data Collecting System) SOCLE pour les compteurs à l'ancienne norme et à la plateforme de télérelève RTE, nommé DECOFER, pour les compteurs à la nouvelle norme (EN50463-2017). Ces plateformes sont mises à la disposition de toutes les entreprises ferroviaires pour la collecte des données de consommation de leurs engins équipés de compteurs qui circulent majoritairement sur le RFN. Ces données sont ensuite agrégées par entreprise ferroviaire pour la facturation à chacune d'entre elles par les fournisseurs.

A compter de fin avril 2022, DECOFER opérera seul, en remplacement de SOCLE, le nouveau service de décompte ferroviaire. SOCLE restera en fonction pour assurer quelques fonctionnalités jusqu'au 31/12/2022 (flux UIC930, publication rapports journaliers et hebdomadaires, télérelève SAPHYMO).

A titre dérogatoire, les engins transfrontaliers dont seule une part minime des circulations sont opérées sur le RFN pourront transmettre les données de comptage à un autre gestionnaire d'infrastructure européen, ce dernier devant retenir le fonctionnement de localisation par GPS qui échangera les données avec SOCLE, conformément aux règles définies dans la fiche UIC 930 – Echange de données pour la facturation énergétique ferroviaire transfrontalière. De la même façon, pour la flotte des compteurs télérelevés par SOCLE et DECOFER, la consommation des engins à l'extérieur des frontières du RFN sera transmise aux gestionnaires d'infrastructure concernés selon des règles identiques définies dans la fiche UIC 930.

Le système de mesure doit répondre aux exigences de la décision 2011/291/UE du 26 avril 2011 (abrogé par STI 2014 et complété par STI Loc&Pas 2018) concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant ». Ces règlements précisent l'obligation pour tout matériel neuf, réaménagé ou renouvelé – STI 1302 2014 (Loc&Pas) d'être équipé en système de comptage conforme à la norme 50463-2017.

Dans tous les cas, ces compteurs sont en capacité de transmettre selon le protocole de communication défini dans la norme EN 50463-partie 4-2017, les données de comptage au DCS DECOFER mis à disposition par RTE pour le compte de SNCF Réseau, tel qu'imposé par la STI 1301-2014 (complétée par le RE 2018-868) à chaque Etat membre. Une plateforme d'essais de communication selon le protocole de la norme 50463-2017 est mise à la disposition des entreprises ferroviaires pour tester le bon fonctionnement de ces compteurs au nouveau protocole avec le système de collecte DECOFER.

Par ailleurs, SNCF Réseau développe un outil de rapprochement des circulations couplé avec des modèles d'estimation des consommations (ORES) pour répondre aux besoins d'estimations des engins non équipés de compteurs et aux besoins de complétude des données de comptage fournies par les compteurs. Cet outil sera mis en situation industrielle courant 2022 et remplacera de façon effective les modèles d'estimation actuelles après avoir répondu favorablement aux tests de validation.

- Obligations des entreprises ferroviaires

L'entreprise ferroviaire est tenue de déclarer sur le portail DECOFER de RTE chaque engin électrique circulant en France. L'entreprise ferroviaire doit tenir informé SNCF Réseau et RTE de l'évolution de l'équipement en compteurs de son parc. Elle fournit à SNCF Réseau et RTE les prévisions de modifications de son parc de compteurs déjà équipé et le cas échéant, le planning d'équipement en compteurs de ses engins en précisant le modèle d'équipement prévu pour vérifier son aptitude à communiquer avec DECOFER.

Chaque entreprise ferroviaire s'engage à gérer et surveiller, de manière transparente vis-à-vis de SNCF Réseau et de RTE, son parc de dispositifs de comptage d'énergie à bord des engins pour en contrôler le bon fonctionnement et à informer SNCF Réseau et RTE, via le portail DECOFER, des compteurs défaillants.

Dans le cas d'un système de comptage défaillant à bord de l'engin, ou considéré par l'entreprise ferroviaire comme susceptible d'être ou d'avoir été défaillant pour une période donnée, ou sur avis de SNCF Réseau ou de son releveur si ce n'est pas SNCF Réseau, l'entreprise ferroviaire déclare, par son gérant de parc, les parcours de l'engin de traction suivant le dispositif d'auto déclaration en utilisant l'interface internet mise à la disposition des entreprises ferroviaires et ce au plus tard le lundi suivant le parcours effectué par l'engin.

Dans le cas d'engins loués, l'entreprise ferroviaire doit informer SNCF Réseau, engin par engin, de la date du début et de fin de la location via la même interface précitée.

A partir de la mise en service du nouveau service de décompte ferroviaire avec DECOFER, fin avril 2022, un contrat de prestation de décompte ferroviaire entre l'EF et RTE devra être établi pour acter de la télérelève de ses compteurs par DECOFER, du calcul des décomptes de l'EF, et de la publication des consommations de l'EF à son fournisseur d'électricité.

- Obligations de SNCF Réseau vis-à-vis des compteurs d'énergie à la norme EN 50463-2012 (en qualité de gestionnaire d'infrastructure chargé de télé-relever le comptage de l'énergie électrique)

Le système d'information SOCLE (Système Opérationnel de Consommation et de Localisation de l'Energie) développée par SNCF Réseau communique avec les boîtiers de télé relevage implantés à bord des engins, à la charge des entreprises ferroviaires. Il sera remplacé fin avril 2022 par DECOFER opéré par RTE.

SNCF Réseau assure l'exploitation du système d'information de télé-relevage SOCLE et son maintien en état opérationnel jusqu'à fin 2022.

Eu égard à la législation ou la réglementation en vigueur (Spécifications techniques d'interopérabilité Energie ou Matériel roulant, norme EN 50463-2012), SNCF Réseau qui a développé un protocole de communication entre les boîtiers de télé relevage et le système d'information SOCLE, s'engage à assurer la compatibilité ascendante de SOCLE avec les boîtiers existants qui communiquent avec SOCLE. La télérelève de ces boîtiers équipés de ce protocole SNCF Réseau sera progressivement migrée vers la plateforme DECOFER entre le 1^{er} janvier 2022 et fin avril 2022.

Les compteurs conformes à la norme EN 50463-2017 sont télérelevés directement par la plateforme de télérelevage DECOFER, opérée par RTE.

● Achat du courant de traction auprès de fournisseurs d'énergie électrique

Les entreprises ferroviaires achètent leur courant de traction au fournisseur de leur choix dans le cadre de la législation française sur l'énergie.

● **Achat du courant de traction auprès d'un autre fournisseur que SNCF Réseau**

Dans le cas où l'entreprise ferroviaire contracte avec un fournisseur d'énergie électrique, elle indique dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure :

- le nom de son responsable d'équilibre ;
- la date de signature du contrat pour la fourniture d'un service de décompte avec Réseau de Transport d'Electricité (RTE) ;
- le gestionnaire d'infrastructure chargé de télé-relever le comptage d'énergie électrique, s'il ne s'agit pas de SNCF Réseau.

● **Achat du courant de traction auprès de SNCF Réseau**

Toute entreprise ferroviaire peut demander à SNCF Réseau la fourniture du courant de traction pour l'ensemble de son parc d'engins électriques. L'entreprise ferroviaire est alors redevable de la redevance de fourniture d'énergie électrique dans les conditions de tarification et de facturation décrites ci-dessous et selon les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

SNCF Réseau ne propose pas la fourniture partielle du courant de traction.

Pour toute demande d'informations sur les modalités et conditions de fourniture du courant de traction ainsi que sur la tarification y afférente, l'entreprise intéressée s'adresse au chargé de compte national (ou régional) dédié ou, à défaut d'interlocuteur identifié, au guichet unique.

5.1.6.4. Prestations de coordination de la gestion des situations de crise

Dans l'attente de la publication du décret d'application de la loi n°2018-515 sur le nouveau pacte ferroviaire, SNCF Réseau reconduit pour l'HDS 2022 le dispositif facultatif appliqué lors de l'HDS 2021.

SNCF Réseau fournit à toute entreprise ferroviaire et aux autres gestionnaires d'infrastructure qui le souhaitent, une prestation de coordination de la gestion des situations de crise. La mission de coordination de la gestion des situations de crise couvre les crises ferroviaires intervenant sur le RFN et sur les accès directs au réseau ferré national (aiguillages ou caténaires). SNCF Réseau l'assure dans l'intérêt du système ferroviaire et au bénéfice de l'ensemble des acteurs de manière transparente et non discriminatoire.

La prestation de coordination de la gestion des situations de crise est composée d'une prestation-socle et de prestations optionnelles.

L'objet de la prestation-socle vise tout à la fois à anticiper et préparer la gestion des crises, à mettre en place la coordination opérationnelle lorsque survient une crise et à produire un effort continu pour améliorer les deux processus précédents. Cette prestation est reconduite au tarif 2021 majoré de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France en juin 2021 au titre de la prévision d'évolution de l'inflation pour l'année 2022 qui s'établit à +1.2%.

Deux types de prestations optionnelles sont fournis par SNCF Réseau, sur demande des clients (EF, GI et gestionnaire de gares) :

- des formations additionnelles au dispositif de gestion opérationnelle des crises peuvent être assurées par SNCF Réseau ;
- une salle spécifique peut être ouverte pour accueillir et renseigner les familles et les proches des victimes en cas d'accident ferroviaire grave avec victimes.

La fourniture de la prestation de coordination est régie par la signature d'un contrat, dont l'adhésion est facultative (annexes 3.6.1 et 3.6.2).

5.1.7. PRESTATIONS CONNEXES ET DIVERSES

Les prestations connexes ne sont pas dues, de droit, aux candidats. La fourniture de ces prestations relève d'un choix de SNCF Réseau. Si ces prestations connexes sont offertes par SNCF Réseau, elles le sont à tout candidat qui en fait la demande.

5.1.7.1. Etudes de faisabilité internationale

SNCF Réseau peut réaliser des études de faisabilité telles que définies au **point 4.2.5.1**. Ces prestations sont facturées dans les conditions prévues au **point 5.10.3.1**.

5.1.7.2. Etudes préalables à la demande d'Avis de Transport Exceptionnel

SNCF Réseau peut réaliser des études préalables telles que définies au **point 4.7.1**. Ces prestations sont facturées dans les conditions prévues au **point 5.10.3.2**.

5.1.7.3. GSM-R priorité 4

Les entreprises ferroviaires peuvent obtenir pour leurs besoins de communications propres, au-delà des prestations de télécommunications fournies au titre des prestations minimales, un service de télécommunication appuyé sur la technologie GSM-R en capacité résiduelle (priorité 4). Ces services sont disponibles sur les lignes couvertes en GSM-R.

La demande d'accès à cette prestation est formulée auprès du guichet unique (**point 1.6.1**). La fourniture de cette prestation donne lieu à la conclusion d'un contrat entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire bénéficiaire du service.

5.1.7.4. Accès au canal radio dit « de veille »

Le canal radio dit « de veille » permet notamment de communiquer entre les équipes chargées de manœuvrer des trains et le poste d'aiguillage. Ce canal peut être partagé par les différents exploitants du site. Les conditions d'utilisation de ce canal radio sont définies dans les consignes locales d'exploitation (CLE).

Toute entreprise ferroviaire intéressée pour accéder à ce canal, qu'elle dispose ou non de terminaux, doit s'adresser au Guichet Unique Radio (GUR) dont les coordonnées sont précisées ci-dessous :

Guichet Unique Radio (GUR) – SNCF Réseau

Direction Ingénierie & Projets - Section "Ingénierie des réseaux Radio et Assignation des Fréquences"
Département des Télécommunications

6, avenue François Mitterrand

93574 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Email : Guichet.Unique.Radio@sncf.fr

Le GUR vérifiera la présence d'un canal de veille dans la zone concernée et le fera créer si nécessaire.

L'entreprise ferroviaire, de son côté, devra se munir de terminaux homologués par SNCF Réseau ou d'un modèle de terminal à faire qualifier par SNCF Réseau. Elle devra ensuite programmer les terminaux homologués pour accéder au groupe d'utilisateurs du canal de veille soit par ses propres moyens soit en commandant une prestation de programmation proposée par SNCF Réseau.

L'accès et l'utilisation du canal de veille sont tarifés dans les conditions définies ci-dessous.

5.1.7.5. Déclaration des fréquences radioélectriques de manœuvres exploitées par l'entreprise ferroviaire et délivrance de l'attestation de compatibilité

En application du document d'exploitation « Liaisons radio de manœuvre » (RFN-IG-IF 06 A-14-n°002), l'entreprise ferroviaire déclare au GUR les fréquences de manœuvres qui lui ont été allouées par l'ARCEP.

Pour utiliser sur le réseau ferré national les fréquences radio dont elle est attributaire, l'entreprise ferroviaire doit disposer d'une attestation de compatibilité.

Le GUR vérifie pour le compte de SNCF Réseau la compatibilité des nouvelles fréquences avec les fréquences déjà utilisées sur le réseau ferré national.

L'attestation de compatibilité des fréquences est délivrée sous un délai de un (1) mois calendaire à compter de la date de réception par le GUR de la déclaration de fréquences. En cas d'incompatibilité, l'entreprise ferroviaire formule une nouvelle demande de fréquences auprès de l'ARCEP.

Afin d'orienter toute demande à l'ARCEP de licence d'exploitation de fréquences radioélectriques, il est conseillé aux entreprises ferroviaires de contacter le GUR préalablement. L'étude de compatibilité est tarifiée à l'entreprise ferroviaire dans les conditions définies dans le catalogue Offres de services.

5.1.8. PRESTATIONS DIVERSES

Ces prestations commerciales sont non-régulées.

5.1.8.1. Acheminement de l'énergie électrique (RCTE – Composante B)

SNCF Réseau garantit également l'acheminement de l'énergie électrique sur les réseaux d'électricité jusqu'aux bornes d'entrée Haute Tension des sous-stations de SNCF Réseau.

5.1.8.2. Services proposés dans le catalogue Offres de services

SNCF Réseau propose un catalogue rassemblant l'ensemble de ses offres de services regroupées par gamme, dont les trois nouvelles gammes suivantes commercialisées en 2019 :

- **Formation**

SNCF Réseau propose une offre de formation à la compréhension du système ferroviaire français, pour toute personne qui souhaite développer ses connaissances et compétences sur les caractéristiques du réseau ferré français, appréhender les éléments structurants de l'accès au réseau, comprendre les prérequis à la circulation d'un train ou entrer sur le marché ferroviaire français. Pour des besoins spécifiques, SNCF Réseau conçoit aussi des modules de formation personnalisés.

- **Etudes et Conseils**

SNCF Réseau propose un accompagnement à chaque étape du parcours d'accès et d'utilisation du réseau avec une gamme d'offres d'études et de conseils d'ordre stratégiques, opérationnels ou post opérationnels.

- **Data**

SNCF Réseau propose, sous condition, la mise à disposition de différentes typologies de données « brutes », issues des systèmes d'information, ou structurées et facilement exploitables, obtenues après des opérations d'analyses et de traitement complémentaires.

5.1.8.3. Autres prestations

SNCF Réseau peut être amené à fournir des prestations autres à la demande des clients.

5.2. PRINCIPES DE TARIFICATION

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

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

La valorisation de ces unités d'œuvre se fait par l'application des barèmes en vigueur, présentés dans les **annexes 5.2 à 5.4** et détermine le montant de la redevance à facturer.

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

Les trains d'approvisionnement de chantiers et d'acheminement de matériel sont redevables des redevances prévues dans l'**annexe 5.2** en dehors des zones de chantiers, c'est-à-dire des sections de voie du réseau ferré national (RFN) pour lesquelles il n'est pas offert de capacités commerciales pour cause de travaux.

Mise en œuvre des principes tarifaires : la tarification adoptée par SNCF Réseau, en accord avec le cadre défini par l'Etat et la réglementation, est cohérente avec l'analyse économique et respecte la capacité contributive des entreprises ferroviaires. A ce titre, la tarification respecte les principes suivants :

- S'adapter aux logiques d'organisation de marché existantes en proposant à cet égard la structure la plus appropriée, de manière à envoyer les bons signaux économiques aux différentes parties prenantes (Etat, AOT et transporteur) ;
- Permettre à SNCF Réseau de recouvrer son coût marginal (le CDI) ;
- Contribuer à couvrir tout ou partie des coûts fixes de SNCF Réseau (au-delà du CDI) ;
- Inciter à la bonne utilisation du réseau.

En synthèse, le tableau ci-dessous présente l'affectation des coûts par redevance :

Type de redevance		Affectation des coûts
Redevance de circulation (RC)	Prix unitaire fonction du service de transport et de l'utilisation réelle du réseau	CDI : coût marginal d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du réseau (hors coûts des installations électriques)
Redevance de circulation électrique (RCE)	Prix unitaire fonction de l'utilisation réelle des installations électriques	CDI : coût marginal d'entretien et de renouvellement des installations électriques
Couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE - composante A)	Prix unitaire fonction de l'utilisation réelle des systèmes électriques	CDI : coût marginal de la fourniture de l'énergie électrique au titre de la compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains
Redevance de marché (RM)	Prix unitaire fonction des segments de marché avec une possibilité de modulation	Tout ou partie du coût fixe
Redevance d'accès (RA)	Forfait	Tout ou partie du coût fixe
Redevance de saturation (RS)	Prix unitaire fonction de la circulation sur les sections déclarées saturées	Incitation financière visant la bonne utilisation du réseau

Par ailleurs deux logiques d'organisation des marchés coexistent. Il existe des activités conventionnées par une AOT (autorité organisatrice de transport), comme les transports conventionnés régionaux, et les trains d'équilibre du territoire (TET), et des activités qui ne le sont pas (comme les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) ou les activités de transport de marchandises (fret)).

A ce titre, SNCF Réseau distingue les segments de marchés, regroupés en trois grandes catégories d'activités :

- 1) voyageurs non conventionné,
- 2) voyageurs conventionné,
- 3) fret.

Ces catégories d'activité sont détaillées au **point 5.3.4**.

Les applications de la tarification pour chacun des marchés sont détaillées dans l'**annexe 5.1.1**.

Pour plus d'information sur les principes de tarification, se référer à l'**annexe 5.1.1** pour les prestations minimales, et l'**annexe 5.1.2** pour les redevances liées à l'usage de la traction électrique.

5.3. REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS MINIMALES

Les prestations minimales fournies par SNCF Réseau aux candidats sont décrites au **point 5.1.5**.

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

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

- la **redevance de circulation (RC)**, décrite au **point 5.3.1**, qui recouvre la somme des coûts marginaux d'entretien, d'exploitation et de renouvellement des voies (hors installations électriques), est applicable à tous les convois pour leur circulation sur les voies principales du RFN ;

- la **redevance de circulation électrique (RCE)**, décrite au **point 5.3.2**, qui recouvre la somme des coûts marginaux d'entretien et de renouvellement des installations électriques, est applicable aux convois à traction électrique pour leur circulation sur ces voies ;
- la **couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE – composante A)**, décrite au **point 5.3.3**, est applicable aux convois à traction électrique pour leur circulation sur ces voies.

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

- La **redevance de marché (RM)**, décrite au **point 5.3.4**, pour laquelle SNCF Réseau a défini une liste de segments de marché et un niveau de majoration associé, est applicable aux réservations de capacités sur les voies principales du RFN ;
- La **redevance d'accès (RA)**, décrite au **point 5.3.5**, est applicable aux activités conventionnées en tant que forfait pour leur accès au réseau.

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

- Les **redevances particulières (RP)** tenant compte de l'investissement réalisé par SNCF Réseau, décrites au **point 5.3.6**.

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

- la **redevance de saturation (RS)**, décrite au **point 5.3.7**, qui, applicable à toutes les activités, incite à adapter les demandes de sillons en cas de saturation prévisible puis constatée.

Les règles de facturation de ces différentes redevances sont décrites au **point 5.10**.

Pour plus de détails sur les principes de tarification des prestations minimales, se référer à l'**annexe 5.1.1** du DRR.

Le barème des prestations minimales pour l'HDS 2022 est présenté dans l'**annexe 5.2**.

Sur la période 2021-2023, l'évolution des redevances payées au titre des prestations minimales est préalablement définie pour les activités non conventionnées et fret. Les règles de calculs et les indices retenus sont précisés dans l'**annexe 5.1.1**.

5.3.1. Pour plus de détails sur les principes de tarification des prestations minimales, se référer à l'annexe 5.1.1 du DRR.

Le barème des prestations minimales pour l'HDS 2022 est présenté dans l'**annexe 5.2**.

Sur la période 2021-2023, l'évolution des redevances payées au titre des prestations minimales est préalablement définie pour les activités non conventionnées et fret. Les règles de calculs et les indices retenus sont précisés dans l'annexe 5.1.1.

REDEVANCE DE CIRCULATION (RC)

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

Pour les trains de voyageurs, le barème de la RC est présenté en **annexes 5.2.1** et **5.2.2**.

Son calcul est fondé sur la formule suivante :

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

Avec :

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

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

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

Pour les trains de fret, le barème de la RC nette, correspondant au prix payé par les entreprises de fret déduction faite de la compensation de l'Etat, est présenté en **annexe 5.2.3**.

Son calcul est fondé sur la formule suivante :

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

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

Pour les trains de voyageurs circulant sur ligne classique et les trains de fret, le barème de la RC varie également en fonction de la catégorie UIC de la ligne circulée, celles-ci étant regroupées en deux catégories : les lignes UIC 2 à 6 et les lignes UIC 7 à 9. La tarification de la RC s'appuie ainsi sur la liste

des sections de ligne du réseau ferré national publiée en **annexe 5.6** qui précise la catégorie UIC, l'origine et la fin de chaque section de ligne.

5.3.2. REDEVANCE DE CIRCULATION ELECTRIQUE (RCE)

L'usage des installations de traction électrique se traduit par la facturation, pour chaque circulation électrique qui emprunte le réseau, d'une redevance égale au produit de la distance (précisée à l'hectomètre) parcourue sur le RFN sur les voies principales et du prix unitaire (en euros HT par kilomètre électrique et par convoi) indiqué en **annexe 5.2**.

5.3.3. COUVERTURE DES PERTES DES SYSTEMES ELECTRIQUES (RCTE – COMPOSANTE A)

La composante A de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction dite « RCTE » couvre les charges de fourniture de l'énergie électrique au titre de la compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains. Le prix unitaire en train-kilomètre électrique est différencié par type de circulation. La méthode d'élaboration du barème est détaillée dans l'**annexe 5.1.2**.

Les composantes A et B sont distinguées au sein de la même redevance RCTE, la composante B étant décrite au **point 5.6.1**.

Pour l'année civile 2022 (du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2022), les tarifs de la composante A de la RCTE seront fixés dans une prochaine version du DRR 2022 et les modalités de facturation sont définies au **point 5.10.1.3**. Toutefois, les tarifs de la RCTE-composante A pourront être revus, et les montants payés par les entreprises ferroviaires régularisés, conformément aux principes décrits dans l'**annexe 5.1.2**.

Nota : Sur la période du 12 décembre 2021 au 31 décembre 2021 (inclus), les dispositifs de l'horaire de service 2021 restent en vigueur.

5.3.4. REDEVANCE DE MARCHE (RM)

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

Le calcul de la RM s'appuie sur la liste des sections élémentaires (SEL) du réseau ferré national fixée en **annexe 5.5**. Cette liste précise la catégorie, la longueur, l'origine et la fin de chaque section élémentaire, ainsi que les « points de mesure » fixés par SNCF Réseau pour ses besoins de facturation¹³.

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

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

Avec *PKM* : prix kilométrique de marché en euros HT par sillon-kilomètre. Le barème des PKM pour les segments de marché voyageurs est présenté en **annexe 5.2.1/5.2.2**.

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

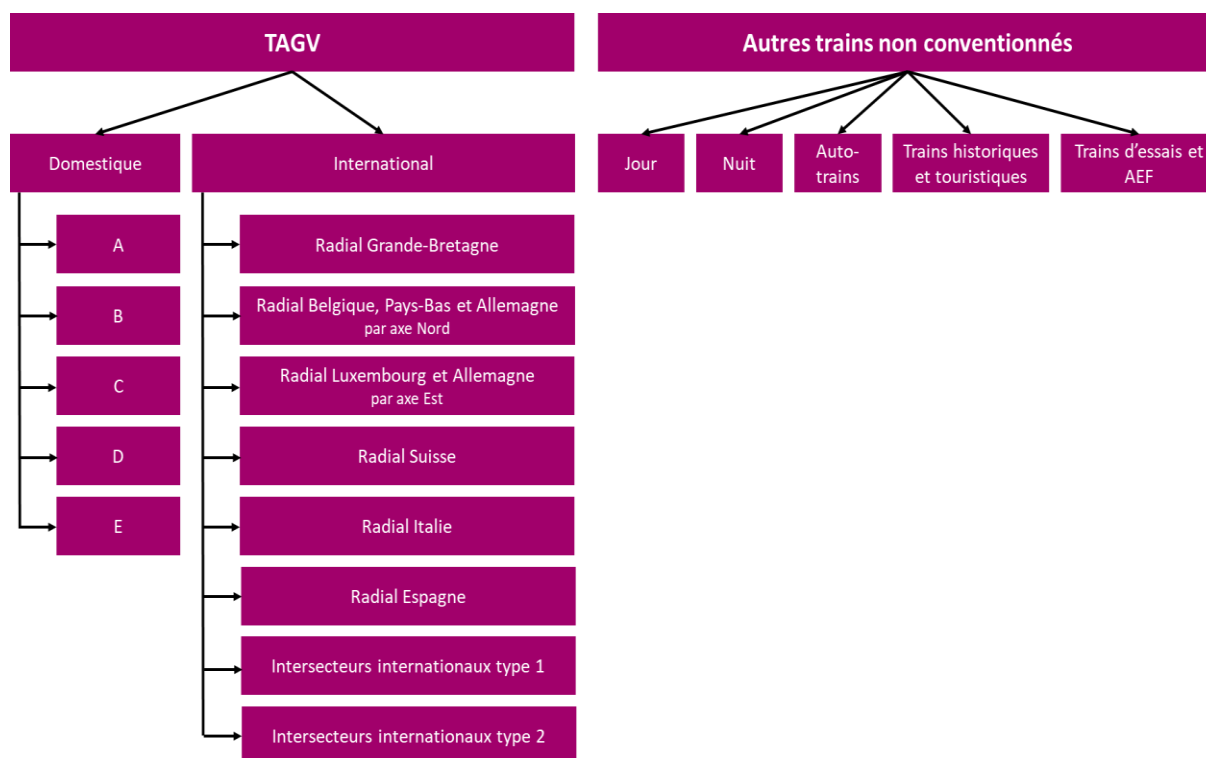
¹³ SNCF Réseau peut fournir sur demande la liste des coordonnées techniques de ces points de mesure. Il est précisé que la liste des coordonnées techniques des points de mesure pourra être modifiée par SNCF Réseau en cours d'horaire de service, sans que cela ne requiert l'avis préalable des candidats, pour tenir compte des modifications du réseau, de sa description technique dans les outils de traçage des sillons ou pour corriger des points de mesure (longueurs) n'assurant pas la facturation correcte de la section élémentaire considérée.

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

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

5.3.4.1. Activités Voyageurs non conventionnées

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



- Pour la facturation, les sillons commerciaux « TAGV » sont rattachés à un segment de marché (domestique A, B, C, D, E ou segment international) en fonction de leur **origine / destination, de leur type de convoi trafic (TCT), du numéro de circulation**¹⁴.

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

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

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

Les Intersecteurs sont de deux types :

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

Si un train effectue un trajet passant par plusieurs segments de marché (par exemple : Paris-Lyon Part Dieu-Marseille ou Paris-Arras-Lille), la tarification RM LGV appliquée est la moyenne

¹⁴ SNCF Réseau tient à disposition des entreprises ferroviaires la correspondance des circulations et des segments de marché.

pondérée aux sillon-km LGV des sillons unitaires des marchés desservis. Des exemples de calcul sont indiqués en **annexe 5.1.1**.

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

Toutefois une tarification spécifique des sillons internationaux est appliquée si le train international effectue un arrêt domestique (train à charge) sur le RFN. En ce cas, le tarif appliqué sera le barème applicable « train international avec arrêt domestique » afférent au sillon-jour : la tarification de la RM LGV est la moyenne pondérée aux sillon-km LGV des sillons unitaires des marchés desservis (cf. **annexe 5.1.1** pour la méthodologie de construction de ces barèmes)

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

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

- **Modulations du prix kilométrique de la redevance de marché LGV** : 2 modulations sont appliquées :
 - Modulation horaire de la redevance de marché LGV : Le PKM de la redevance de marché LGV est fonction du type de jour et de l'heure de départ théorique du sillon, suivant 4 groupes : jour de semaine heures creuses, jour de semaine heures normales, jour de semaine heures pleines, jour de weekend heures normales. Cette modulation s'applique aux segments domestiques A, B, C et D.

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

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

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

Modulation de la redevance de marche LGV selon la capacité d'export :

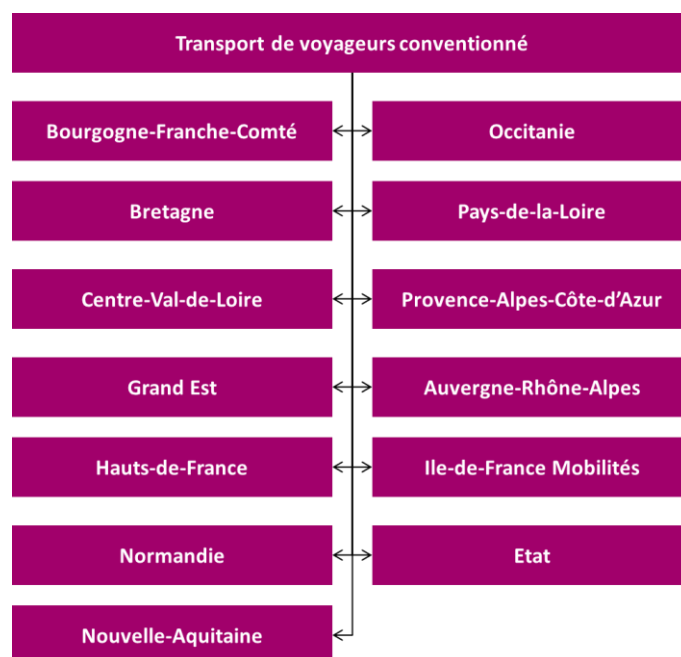
- le PKM dépend également, pour tous les segments de marché TAGV, de la composition du matériel roulant selon unité simple (US) ou unité multiple (UM) ; cette modulation US ou UM est déduite du tonnage déclaré (dans le délai de déclaration du mois M jusque fin de mois M+ 7 jours) : ainsi un train est considéré en UM pour un tonnage déclaré $\geq$ à 550 tonnes et en Unité Simple (US) pour un tonnage déclaré inférieur à 550 tonnes. Si le tonnage n'a pas été déclaré ou la déclaration rejetée, la modulation UM s'applique.
- **Conformément à la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire**, le PKM est nul pour les TAGV domestiques empruntant les SEL sur lignes classiques éligibles à l'« Aménagement du territoire » spécifiées dans **l'annexe 5.5**.
- **Les sillons « autres trains non-conventionnés »** sont rattachés à un segment de marché en fonction de la nature de leur trafic : trains de jour non aptes à la grande vitesse, trains de nuit non aptes à la grande vitesse, transport d'automobiles (Auto-trains), trains historiques et touristiques, trains d'essais et AEF.

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

5.3.4.2. Activités Voyageurs conventionnées

Pour les sillons « voyageurs conventionnés » :

- **Le PKM est défini :**
 - par segment de marché selon le découpage suivant :



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

- ET par catégorie UIC : le prix de la redevance de marché de chaque segment de marché est différencié pour les activités conventionnées selon la catégorie UIC. Le PKM est distinct suivant le type de ligne et la catégorie UIC de la SEL captée. Ces possibilités sont regroupées en 2 catégories : lignes classiques UIC 2 à 6, lignes classiques UIC 7 à 9.
- **Modulation sur la redevance de marché** selon l'horaire de départ théorique du train :
 - Le PKM est fonction du type de jour et de l'heure de départ théorique du sillon, suivant 3 groupes : jour de semaine heures creuses, jour de semaine heures pleines, jour de weekend heures normales pour les activités voyageurs conventionnées par les AOT hors Etat.
 - Pour les activités voyageurs conventionnées par les AOT hors Etat et hors Ile de France Mobilités, les sillons dont le départ est en heures pleines (HP) ont un prix unitaire majoré (+11%), tandis que les sillons dont le départ est en heures creuses (HC) bénéficient d'un prix unitaire minoré (-10%).
 - Pour les activités voyageurs conventionnées par l'AOT Ile de France Mobilités, les sillons dont le départ est en heures pleines (HP) ont un prix unitaire majoré (+9%), tandis que les sillons dont le départ est en heures creuses (HC) bénéficient d'un prix unitaire minoré (-5%).

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

Définition du type de modulation par tranche horaire			
Type de modulation horaire		Semaine	Weekend
Tranches horaires Activités voyageurs conventionnées par les AOT hors Etat	[00:00:00 - 01:00:00 [	HC	HN
	[01:00:00 - 02:00:00 [	HC	HN
	[02:00:00 - 03:00:00 [	HC	HN
	[03:00:00 - 04:00:00 [	HC	HN
	[04:00:00 - 05:00:00 [	HC	HN
	[05:00:00 - 06:00:00 [	HC	HN
	[06:00:00 - 07:00:00 [	HP	HN
	[07:00:00 - 08:00:00 [	HP	HN
	[08:00:00 - 09:00:00 [	HC	HN
	[09:00:00 - 10:00:00 [	HC	HN
	[10:00:00 - 11:00:00 [	HC	HN
	[11:00:00 - 12:00:00 [	HC	HN
	[12:00:00 - 13:00:00 [	HC	HN
	[13:00:00 - 14:00:00 [	HC	HN
	[14:00:00 - 15:00:00 [	HC	HN
	[15:00:00 - 16:00:00 [	HC	HN
	[16:00:00 - 17:00:00 [	HP	HN
	[17:00:00 - 18:00:00 [	HP	HN
	[18:00:00 - 19:00:00 [	HP	HN
	[19:00:00 - 20:00:00 [	HC	HN
	[20:00:00 - 21:00:00 [	HC	HN
	[21:00:00 - 22:00:00 [	HC	HN
	[22:00:00 - 23:00:00 [	HC	HN
	[23:00:00 - 00:00:00 [	HC	HN

- **Tarification minorée au-delà d'un volume réalisé pour les activités voyageurs conventionnées**

Le PKM des activités voyageurs conventionnées est modulé en fonction du volume de sillons-kms facturés pour l'HDS 2022 et 2023, constaté par année.

Au-dessus d'un certain seuil de sillons-kms réalisés, les sillons-kms supplémentaires des activités voyageurs conventionnées bénéficient d'une réduction de :

- 50% de la redevance de marché pour les sillons-kms supplémentaires dépassant le seuil jusqu'à 5%.
- 75% de la redevance de marché pour les sillons-kms supplémentaires dépassant le seuil de plus de 5%.

Les modalités sont précisées dans l'**annexe 5.1.1**.

Les seuils retenus correspondent au niveau de trafic 2019 budgétés par SNCF Réseau après prise en compte des transferts des TET pour l'AOT Normandie et des évolutions d'offre dues à des mises en service de nouveaux projets (projet CEVA pour l'AOT AURA). Pour les seuils Ile-de-France Mobilités, les seuils sont spécifiques à chaque HDS en fonction des mises en service d'infrastructures induisant une évolution d'offre. Les seuils tiennent compte du ratio réel skm/tr-km de 2019 (hors mois de décembre 2019).

Autorité Organisatrice de Transport	Seuil déclenchant une réduction de RM de 50% pour les skm supplémentaires		Seuil déclenchant une réduction de RM de 75% pour les skm supplémentaires	
	Seuil sillon-km		Seuil sillon-km	
	HDS 2022	HDS 2023	HDS 2022	HDS 2023
Auvergne-Rhône-Alpes	34 712 738	34 712 738	36 448 375	36 448 375
Bourgogne-Franche-Comté	17 088 004	17 088 004	17 942 404	17 942 404
Bretagne	8 970 300	8 970 300	9 418 815	9 418 815
Centre-Val de Loire	14 674 324	14 674 324	15 408 040	15 408 040
Grand Est	30 625 917	30 625 917	32 157 213	32 157 213
Hauts-de-France	27 367 865	27 367 865	28 736 258	28 736 258
Normandie	16 383 392	16 383 392	17 202 562	17 202 562
Nouvelle-Aquitaine	18 619 562	18 619 562	19 550 540	19 550 540
Occitanie	15 988 353	15 988 353	16 787 771	16 787 771
Pays de la Loire	11 628 822	11 628 822	12 210 263	12 210 263
Provence-Alpes-Côte d'Azur	13 829 187	13 829 187	14 520 646	14 520 646
Ile-de-France Mobilités (Transilien)	66 943 175	69 129 457	70 290 334	72 585 930
Etat (TET)	15 150 952	15 150 952	15 908 500	15 908 500

5.3.5. LA REDEVANCE D'ACCES (RA)

La redevance d'accès (RA) est fixée par segment de marché, pour les services de transport de voyageurs conventionnés effectués dans le cadre d'un contrat conclu par une autorité organisatrice de transports (AOT). Le barème de la RA est indiqué en **annexe 5.2**.

5.3.6. REDEVANCES PARTICULIERES (RP)

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

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

Le barème de ces redevances particulières est présenté en **annexe 5.2**.

5.3.7. REDEVANCE DE SATURATION (RS)

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

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

La redevance de saturation ne s'appliquera pas sur les horaires de service 2021-2023.

5.4. REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES SUR VOIES PRINCIPALES

La fourniture de prestations complémentaires donne lieu à facturation par SNCF Réseau des redevances dont les conditions de calcul sont précisées ci-après et les modalités de facturation au **point 5.10.2**. Les tarifs sont consultables en **annexe 5.4**, sauf pour les tarifs SI consultables en **annexe 5.3**.

5.4.2. REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES DE SERVICES SI

Toute demande de prestation de services de système d'information (SI) d'un candidat, au-delà de ce qui a été défini comme prestations minimales dans l'**annexe 5.3**, ou portant sur un service SI qui n'est pas considéré dans le catalogue des services SI comme strictement nécessaire à l'activité du candidat, fait l'objet d'une tarification telle que définie dans l'**annexe 5.3**, pour les services existants cette tarification est inflatée entre l'HDS 2021 et l'HDS 2022 selon l'indice Syntec d'avril 2019 à avril 2020. Pour la formation au service SI la tarification est inflatée entre l'HDS 2021 et l'HDS 2022 selon l'indice ICHT de décembre 2018 à décembre 2019.

Les candidats qui n'auraient pas circulé en N-1 (nouveaux entrants, reprise d'activité, ...) peuvent bénéficier de prestations minimales en N sur la base de leurs prévisions de circulations dûment justifiées, avec régularisation (à la hausse ou à la baisse) par rapport aux données de circulations réelles en cas d'écart avéré. En cas d'absence de commande effective de sillons, l'article 11§4 des CG SI s'applique.

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

Pour tenir compte de la crise sanitaire, les volumes de Trains-km applicables pour chaque candidat pour l'HDS 2022 correspondent aux volumes les plus élevés de Trains-km facturés au titre de l'HDS 2019 et de l'HDS 2021. Pour les candidats qui n'auraient aucunement circulé au cours de ces deux HDS, le dispositif classique s'applique.

5.4.3. REDEVANCE POUR L'OUVERTURE SUPPLEMENTAIRE DES LIGNES, GARES ET POSTES NON OUVERTS EN PERMANENCE

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

prix de la redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts en permanence est indiqué en **annexe 5.4**. Le prix de ces prestations évolue en fonction de l'indice prévisionnel IPCH publié par la banque de France en juin 2021 pour l'HDS 2022.

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

5.4.4. REDEVANCE POUR LA FOURNITURE DU COURANT DE TRACTION (RFE)

Le tarif de la RFE est basé sur les prix d'électricité que SNCF Réseau aura contractualisés avec son (ses) fournisseur(s) pour l'année 2022 et inclut également des frais annexes. Des précisions sur la méthode d'élaboration du barème sont indiquées dans l'**annexe 5.1.2**.

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

5.4.4.1. Le tarif de la RFE au MWh

Il est applicable à tout engin électrique (y compris les engins loués) des entreprises ferroviaires équipé en compteur télé-relevable par SOCLE et éventuellement, pour les engins dont l'activité reste transfrontalière, par un autre dispositif de télé-relevage communiquant avec SOCLE. A compter de fin avril 2022, le système SOCLE sera remplacé par DECOFER, opéré par RTE. Pour se voir appliquer le tarif au MWh, outre les dispositions précisées au **point 5.1.6.3** du présent document, une entreprise ferroviaire doit :

- réaliser et assurer le bon paramétrage de l'ensemble des engins électriques équipés (y compris les engins loués) afin de permettre le bon déroulement du processus de télé-relevage des informations de consommations ;
- permettre à SNCF Réseau et RTE, au titre de sa responsabilité sur le service de décompte ferroviaire, de contrôler tout équipement de ce parc, à tout moment ;
- déclarer, pour les engins dont l'activité reste transfrontalière, le dispositif de télé-relevage communiquant avec SOCLE jusqu'à fin 2022 et avec DECOFER à partir du 1^{er} janvier 2023.

A la mise en service de DECOFER (fin avril 2022), la déclaration des compteurs devra être réalisée dans DECOFER. Un contrat de prestation de décompte ferroviaire entre l'EF et RTE devra être établi pour acter de la télérelève de ses compteurs par DECOFER, du calcul du décompte de l'EF, et de la publication des consommations de l'EF auprès de SNCF Réseau.

5.4.4.2. Le tarif de la RFE par train-kilomètre électrique

Il est applicable à tout engin électrique (y compris les engins loués) des entreprises ferroviaires non équipé. Ce tarif est différencié par type de circulation.

Pour l'année civile 2022 (du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022), les tarifs de la RFE seront indiqués dans l'**annexe 5.4** dans une version modifiée du DRR HDS 2022 ; les modalités de facturation sont définies au **point 5.10.2.1**. Toutefois, les tarifs de la RFE pourront être revus, et les montants payés par les entreprises ferroviaires régularisés, conformément aux principes décrits dans l'**annexe 5.1.2**.

Nota : Sur la période du 12 décembre 2021 au 31 décembre 2021 (inclus), les tarifs de l'horaire de service 2021 restent en vigueur.

Le tarif de la RFE s'applique aux entreprises ferroviaires ayant pris l'engagement d'approvisionnement en courant de traction auprès de SNCF Réseau pour leur parc d'engins électriques équipés totalement ou en partie de dispositif de comptage télé relevable, pour toute l'année 2022 en octobre 2021.

En conséquence, dans le cas d'une résiliation anticipée par l'entreprise ferroviaire, moyennant le respect d'un préavis de trois mois, une pénalité pour résiliation anticipée est appliquée. Elle est calculée

sur la base de la moyenne de la consommation des trois derniers mois de fourniture par SNCF Réseau, multipliée par le nombre de mois restants à courir sur l'année 2022.

Par ailleurs, dans le cas où une entreprise ferroviaire demande en cours d'année 2022 à SNCF Réseau de bénéficier de la prestation de fourniture de courant de traction, les conditions et tarif susvisés s'appliqueront de la même façon à cette entreprise ferroviaire.

Toutefois, si SNCF Réseau estime, sur la base des informations de circulation et/ou des estimations de consommation, remises préalablement par cette entreprise ferroviaire et discutées de bonne foi avec SNCF Réseau, que la consommation induite par cette entreprise ferroviaire entraîne l'atteinte des limites contractuelles liées au volume de consommation globale annuelle convenu par SNCF Réseau avec son fournisseur d'énergie, alors le tarif de la RFE sera calculé sur la base du tarif convenu avec ce fournisseur au plus tard en décembre 2021.

5.5. REDEVANCES POUR LES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES

Le prix de ces prestations évolue en fonction de l'indice prévisionnel IPCH pour l'année 2022 publié par la banque de France en juin 2021.

5.5.2. REDEVANCE POUR LA REALISATION D'UNE ETUDE DE FAISABILITE INTERNATIONALE

Chaque réponse de SNCF Réseau à une demande d'étude de faisabilité internationale telles que définies au **point 5.1.7.1** se traduit par la facturation d'une redevance dont le montant est égal, en euros HT, au prix indiqué en **annexe 5.4**.

5.5.3. REALISATION D'ETUDES PREALABLES A LA DEMANDE D'ATE POUR LES TEPE

La réalisation d'études préalables à la demande d'Avis de Transport Exceptionnel (**point 5.1.7.2**) :

- ne donne pas lieu à facturation supplémentaire pour les transports exceptionnels effectués sur les lignes, n'excédant pas les possibilités offertes par le contour « N » (voir la carte des Lignes ouvertes aux études de transports exceptionnels);
- donne lieu à facturation supplémentaire dans les autres cas (transport exceptionnel particulièrement encombrant ou TEPE) selon un tarif indiqué en **annexe 5.4**. Un délai d'étude est fourni en réponse à chaque demande.

5.5.4. REDEVANCE POUR L'USAGE DU GSM-R PRIORITE 4

L'usage du GSM-R Priorité 4 fait l'objet d'une redevance composée des frais d'accès et d'un forfait annuel par pupitre, présentée en **annexe 5.4**.

5.5.5. REDEVANCES POUR L'ACCES ET L'UTILISATION DU CANAL RADIO DIT « DE VEILLE »

La mise à disposition d'une liaison de veille radio dans les conditions du **point 5.1.7.4**, fait l'objet des redevances présentées en **annexe 5.4**.

5.5.6. REDEVANCE POUR L'ETUDE ET LA DELIVRANCE DE L'ATTESTATION DE COMPATIBILITE DES FREQUENCES RADIOELECTRIQUES

La demande d'utilisation par une entreprise ferroviaire de ses propres fréquences radio pour son utilisation propre sur le RFN se traduit par la facturation d'une étude de compatibilité et de l'attestation de compatibilité des fréquences correspondantes, dans les conditions définies en **annexe 5.4**.

5.6. REDEVANCES POUR PRESTATIONS DIVERSES

5.6.1. RCTE – COMPOSANTE B

La composante B de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction dite « RCTE » couvre l'acheminement de l'énergie électrique sur les réseaux d'électricité et les frais associés. Cette redevance est acquittée pour tous les engins circulant en mode électrique sur le réseau ferré national indépendamment du choix de leur fournisseur d'électricité par les entreprises ferroviaires.

Le prix unitaire par train-kilomètre électrique est différencié par type de circulation. Des précisions sur la méthode d'élaboration du barème sont indiquées dans l'**annexe 5.1.2**.

Les composantes A et B sont distinguées au sein de la même redevance RCTE, la composante A étant décrite au **point 5.3.3**.

Pour l'année civile 2022 (du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2022), les tarifs de la composante B de la RCTE seront indiqués dans l'**annexe 5.4** dans une version modifiée du DRR HDS 2022 ; les modalités de facturation sont définies au **point 5.10.1.3**.

Toutefois, les tarifs de la RCTE-composante B pourront être revus, et les montants payés par les entreprises ferroviaires régularisés, conformément aux principes décrits dans l'**annexe 5.1.2**.

Nota : Sur la période du 12 décembre 2021 au 31 décembre 2021 (inclus), les tarifs de l'horaire de service 2021 restent en vigueur.

5.6.2. REDEVANCES POUR AUTRES PRESTATIONS

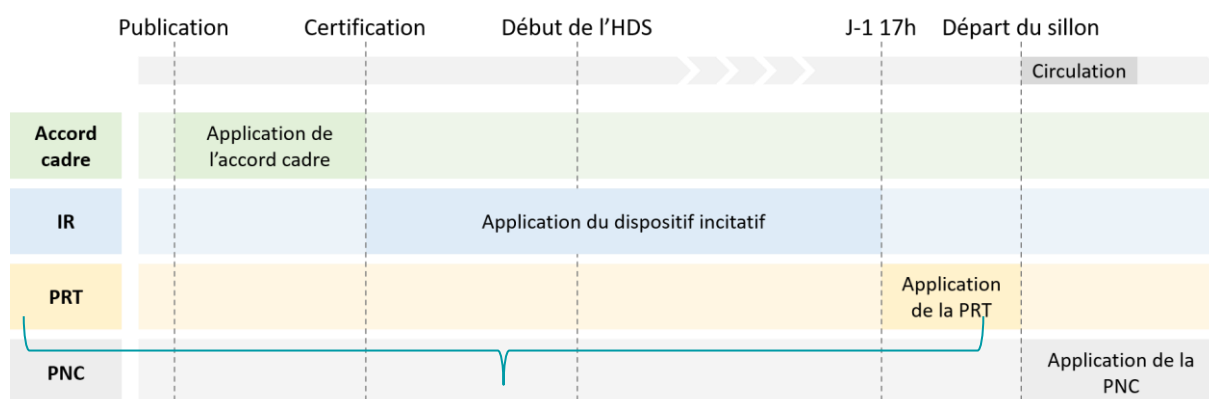
Les prix correspondants sont établis sur devis. La prestation se fait alors dans les conditions prévues par le contrat conclu avec le demandeur. Toute demande formulée par les clients autres que les demandeurs de capacité sera traitée au cas par cas.

5.7. PENALITES ET DISPOSITIFS INCITATIFS

Le présent sous-chapitre concerne les 4 dispositifs incitatifs suivants :

- les accords-cadres (sur une base pluriannuelle), visés au **chapitre 3.3.1**,
- le dispositif incitatif réciproque (**annexe 5.8**),
- la pénalité de renonciation tardive,
- la pénalité de non circulation.

Chacun de ces dispositifs suit une temporalité propre telle que représentée dans le schéma ci-dessous.



L'ensemble de ces dispositifs incitatifs visent à garantir d'une part, la stabilité des demandes côté clients et d'autre part, la stabilité et la qualité de la réponse de SNCF Réseau. Un objectif d'optimisation de l'allocation des capacités est ainsi recherché.

5.7.1. PENALITES POUR MODIFICATION DES SILLONS PAR LE CANDIDAT

Les dispositifs visant à pénaliser les modifications par le candidat d'un sillon-jour ayant fait l'objet d'une attribution par SNCF Réseau sont :

- **le dispositif accord-cadre** : le candidat s'engage à commander à SNCF Réseau le nombre de Sillons-jours correspondant aux caractéristiques de la capacité d'infrastructure dans les tolérances et diminué de la franchise, et s'engage à maintenir sa commande en l'état jusqu'à la date de Certification, en novembre A-1.
 - Voir l'**annexe 3.3** du DRR et le **point 3.3.1** ci-dessus
- **le dispositif d'incitation réciproque** : les demandes de modification ayant entraîné une modification effective du plan de transport par le candidat sont pénalisées.
 - Voir l'**annexe 5.8** du DRR

5.7.2. PENALITES POUR MODIFICATION DES SILLONS PAR SNCF RESEAU

Les dispositifs concernés par une modification de sillon par SNCF Réseau sont :

- **le dispositif accord-cadre** : SNCF Réseau s'engage à attribuer au candidat ayant conclu un accord-cadre, la capacité d'infrastructure conformément aux termes du contrat pour l'HDS considéré.
 - Voir l'**annexe 3.3** du DRR et le **point 3.3.1** ci-dessus
- **le dispositif IR** : les demandes de modification ayant entraîné une modification effective du plan de transport par SNCF Réseau sont pénalisées.
 - Voir l'**annexe 5.8** du DRR

5.7.3. PENALITES POUR NON-UTILISATION

Le dispositif concerné par une non-utilisation du sillon-jour attribué au candidat est la pénalité de non circulation.

En cas de non circulation, une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre de l'IR (1,2 x le barème IR appliqué aux demandes au service à J-1).

5.7.4. PENALITES POUR ANNULATION DE SILLON

5.7.4.1. *Les dispositifs concernés par l'annulation de sillon par le candidat*

- **Le dispositif accord-cadre** : le candidat s'engage à commander à SNCF Réseau le nombre de Sillons-jours correspondant aux caractéristiques de la Capacité d'infrastructure dans les tolérances et diminué de la franchise, et s'engage à maintenir sa commande en l'état jusqu'à la date de Certification, en novembre A-1.
 - Voir l'**annexe 3.3** du DRR et le **point 3.3.1** ci-dessus
- **Le dispositif incitatif réciproque** : les règles définies dans l'**annexe 5.8** s'appliquent.
- **La pénalité de renonciation tardive** est appliquée en cas de renonciation par le candidat, à partir de J-1 17h, à un sillon-jour attribué. Cette pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre du dispositif incitatif réciproque (1,2 x le barème IR appliqué aux demandes au service à J-1).

5.7.4.2. Les dispositifs concernés par l'annulation de sillon par SNCF Réseau

- les accords-cadres,
- le dispositif incitatif réciproque.

5.7.5. AUTRES DISPOSITIFS INCITATIFS ET D'AIDES

5.7.5.1. Aides au développement des trafics

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

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

Le nouveau service doit être un trafic commercial de voyageurs non conventionné par une autorité organisatrice ;

Le nouveau service doit être réalisé (partiellement ou en totalité) sur une infrastructure dont SNCF Réseau est le gestionnaire ;

Le nouveau service doit correspondre à une évolution à la hausse de la politique de desserte(s) existante(s) du candidat considéré (sans considération des politiques de dessertes d'autres candidats) se matérialisant soit :

- par un allongement sur le réseau ferré national de la longueur d'un sillon déjà existant ;
- par la création d'un service sur ligne classique parallèlement à un service existant sur LGV ;
- par la création d'une nouvelle origine/destination (O/D), sous réserve que cette dernière ne soit pas le raccourcissement d'une O/D déjà existante, ni la modification de dessertes (arrêts intermédiaires) d'une OD déjà existante.

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

Cette comparaison porte :

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

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

Le nouveau service ne doit pas être réalisé sur une ligne déclarée saturée et ne doit pas emprunter une nouvelle infrastructure dont SNCF Réseau est le gestionnaire lors des trois premières années de mise en service de cette dernière.

Le nouveau service doit utiliser un sillon commandé avant le 12 avril 2021 (date de fin de la commande pour la phase de construction de l'horaire de service).

Seule une entreprise de plein exercice disposant d'une personnalité juridique propre peut prétendre à ce dispositif.

Le candidat souhaitant bénéficier de l'aide ne peut :

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

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

Le nouveau service ne doit pas entrer dans le champ d'application du dispositif de tarification différenciée visé au **point 5.7.5.2.**

Montant et durée de l'aide :

Dans le cas :

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

Le montant de l'aide est égal à :

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

sur une durée de deux ans.

Modalités :

Le candidat qui souhaite bénéficier du dispositif doit se rapprocher de son chargé de compte afin que celui-ci lui communique le formulaire d'analyse à remplir par ses soins. Le candidat adresse ensuite sa demande accompagnée d'une étude de marché, par courrier recommandé, au Directeur commercial de SNCF Réseau, avant la date limite de commande au lot pour la phase de construction de l'horaire de service le 12 avril 2021.

Sous réserve de la complétude du dossier, SNCF Réseau analyse les critères d'éligibilité de la demande et répond au candidat par courrier recommandé avant la publication de l'horaire de service 2022.

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

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

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

5.7.5.2. Tarification différenciée pour un nouvel entrant

A compter de l'HDS 2021 et afin d'accompagner l'ouverture du marché voyageurs, SNCF Réseau met en place un processus de tarification différenciée pour un nouvel entrant, opérant dans le cadre de l'activité voyageurs non conventionnée et portant sur la tarification de la redevance de marché. Ce processus est proposé dans le cadre de l'application de l'article L2133-2 du code des transports.

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

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

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

La tarification différenciée ne sera pas cumulable avec le dispositif d'aide au développement des trafics visé au **point 5.7.5.1.**

5.7.5.3. Prise en compte de l'aménagement du territoire

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

Dans ce cadre, SNCF Réseau a cherché à caractériser les aires urbaines desservies par les TAGV en 2019 (uniquement celles desservies par ligne classique au-delà de la sortie des LGV) selon 3 critères : critères de population, de revenu médian et de présence d'aménités touristiques (situation en bord de mer, patrimoine, part des résidences secondaires, part des taux d'emplois présents...). La combinaison de ces trois critères a permis de définir les dessertes TAGV dites d'aménagement du territoire.

La tarification proposée dans le cadre de l'aménagement du territoire pour les trains aptes à la grande vitesse de voyageurs à charge, sur le marché domestique, est une tarification au coût directement imputable sur les sections de ligne classique comprises entre la sortie des LGV et les villes desservies. La liste des sections élémentaires de lignes « aménagement du territoire » est présentée en **annexe 5.5**, ainsi que la cartographie.

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

5.7.5.4. Tarification incitative à l'offre pour les activités conventionnées

Afin de favoriser le développement des activités conventionnées, une tarification incitative au volume de sillon-km est mise en œuvre à compter de l'HDS 2022.

Au-delà d'un seuil constaté de sillons-kms, les volumes supplémentaires de sillons-kms de l'HDS considéré ont une valorisation de la redevance de marché minorée. Les modalités d'application sont explicitées dans l'**annexe 5.1.1** et le **point 5.3.4.2**.

5.7.6. AUTRES SYSTEMES INCITATIFS

5.7.6.1. Dispositif incitant à la déclaration de la composition réelle des convois

Afin d'inciter les entreprises ferroviaires à respecter l'obligation de déclaration de composition réelle des convois avant leur circulation décrite au **point 6.2.2.1** du DRR, et du fait de l'importance de la connaissance de ces informations pour la sécurité, la gestion des circulations et la maintenance, lorsqu'une EF n'aura pas respecté un mois M l'obligation de déclaration pour plus de 1% de ses départs (origine ou lieu de remaniement), arrondis à l'entier supérieur avec un minimum de 5, SNCF Réseau l'avertira le mois M+1 et pourra décider de retenir le mois M+2 les convois avant départ, dans l'attente de réception de la déclaration de leur composition réelle via le flux informatique ou l'interface DINAMIC. Concernant la facturation de la redevance de circulation à l'unité d'œuvre du tonnage, cette tolérance de 1 % ne s'applique pas.

5.8. SYSTEME D'AMELIORATION DES PERFORMANCES

5.8.1. PRINCIPES GENERAUX ET OBJECTIFS

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

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

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

Le SAP est susceptible de voir ses paramètres techniques et économiques évoluer sur la base des travaux et des décisions pouvant être prises par le Comité du SAP (COSAP).

5.8.2. SUIVI DE LA PERFORMANCE

- Le SAP s'applique à toutes les EF (ou activités de l'EF) qui circulent sur le réseau ferré national, dès lors que celles-ci parcourent au moins 200.000 trains-kilomètres sur une année civile complète. Dès qu'une EF atteint le seuil minimal d'assujettissement au SAP, une phase de « marche à blanc » s'impose automatiquement à elle.

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

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

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

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

- Depuis le 1er janvier 2020, les pertes de temps affectées à Gares et Connexions (filiale de SNCF Réseau) sont prises en compte dans le périmètre du GI.
- La mesure de la performance retenue est l'agrégation des pertes de temps à partir de cinq (5) minutes (nombre de minutes perdues) subies sur le parcours de l'ensemble des circulations commerciales de chaque EF, rapportées aux distances parcourues (nombre de trains-km parcourus par toutes les circulations commerciales, y compris celles qui n'ont pas de perte de temps) au cours d'une année civile.

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

- « Ratio SAP EF » : part des minutes perdues imputables à l'EF, rapportée au nombre de trains-kilomètres parcourus par l'EF ;
- « Ratio SAP GI vis-à-vis de l'EF » : part des minutes perdues imputables au GI, rapportée au nombre de trains-kilomètres parcourus par l'EF.
- La mise en œuvre du SAP repose sur la fixation d'objectifs d'amélioration annuels, exprimés en minutes perdues aux 100 km. Les objectifs « SAP EF » et « SAP GI » de l'année civile A et les règles d'application sont fixés par le COSAP lors du premier COSAP de l'année A.

Ils sont communiqués aux EF parties prenantes du SAP par courrier électronique et à l'occasion de la signature des conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure ([annexe 3.2.1](#)).

5.8.3. MODELE FINANCIER

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

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

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

Barème des malus applicables aux EF		
Gestionnaire d'infrastructure	Mode de calcul du malus	Prix unitaire (en €)
SNCF Réseau	Tarif par minute perdue au-delà de l'objectif	2,50

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

La facturation des malus s'effectue annuellement au cours du début d'année A+1, sur la base des données de mesure de la performance réelle des circulations de l'année civile A.

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

- 2014 : abattement de 75% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2013)
- 2015 : abattement de 75% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2014)
- 2016 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2015)
- 2017 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2016)
- 2018 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RC de 2017)
- 2019 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RR + RM + RC de 2018)
- 2020 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2019)
- 2021 : abattement de 50% sur le plafond cible de 0,5% * (montant RM + RC de 2020)
- 2022 : le niveau d'abattement sera validé par le COSAP.

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

5.8.4. GOVERNANCE ET RESOLUTION DES CONFLITS

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

L'organisation et le fonctionnement du SAP sont définis de façon détaillée dans le « Référentiel du SAP » (AR30131 / RFN-IG-TR 04 C-01-n°14), disponible sur la page « Documents techniques » du site internet de SNCF Réseau. Sa mise à jour est validée par le COSAP (cf. **annexe 1.2**).

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

5.9. EVOLUTION DES BAREMES

5.9.1. EVOLUTION POUR LA PERIODE 2022-2023

La tarification pluriannuelle répond à un besoin du marché de prévisibilité des péages et de stabilité de la tarification. Aussi SNCF Réseau propose-t-il de maintenir la structure des redevances sur le cycle tarifaire concerné et de faire évoluer les redevances selon des indices connus.

Ainsi, les péages des activités non-conventionnées et fret évolueront à hauteur de l'inflation (indice prévisionnel IPCH, publié par la Banque de France en juin A-1 pour l'HDS A) et les activités conventionnées AOT régionales et Ile-de-France Mobilités à hauteur de 2,2% pour l'HDS 2022 et 2,4% pour l'HDS 2023. L'activité conventionnée AOT Etat a une indexation globale de 3,2% pour l'HDS 2022 et de 3,4% pour l'HDS 2023.

Dans le détail, les redevances évolueront de la manière suivante :

- Redevance de Circulation (RC) : évolution sur la base des coûts d'entretien, d'exploitation et de renouvellement. Cette indexation ainsi définie s'appliquera au montant de la RC brute (incluant la compensation fret versée par l'Etat) pour la tarification fret et à la RC pour les activités voyageurs ; la redevance de circulation nette, déduction faite de la compensation fret, évoluera suivant l'indice prévisionnel IPCH publié en juin A-1 ;
- Redevance de Circulation électrique (RCE) : un lissage est proposé sur 3 ans pour prendre en compte la hausse des coûts lié à la trajectoire d'investissements caténaires et EALE, soit 4,42% pour l'HDS 2022 et 4,56% pour l'HDS 2023;
- Redevance de Marché (RM) pour les activités voyageurs non conventionnées : les niveaux d'indexation des RM sont définis comme élément de bouclage (RC+RM+RCE) de manière à respecter l'évolution globale (indice prévisionnel Banque de France IPCH publié en juin A-1 ;

Il convient de noter qu'en cas d'écart constaté entre les indices prévus IPCH et les indices réels IPCH, la moitié de cet écart (en plus ou en moins) sera pris en compte dans le cadre du projet tarifaire du cycle suivant, 2024-2026 (qui sera élaboré au cours de l'année 2022) pour les activités non conventionnées.

- Redevance de Marché (RM) pour les activités voyageurs conventionnées AOT Etat : les niveaux d'indexation des RM sont définis comme élément de bouclage (RC+RM+RCE) de manière à respecter l'évolution globale de 3,2% pour l'HDS 2022 et de 3,4% pour l'HDS 2023 ;
- Redevance de Marché (RM) pour les activités voyageurs conventionnées AOT régions hors Ile-de-France et Ile-de-France Mobilités : les niveaux d'indexation des RM sont définis comme élément de bouclage (RC+RM+RCE) de manière à respecter l'évolution globale de 2,2 % pour l'HDS 2022 et de 2,4% pour l'HDS 2023 ; il en est de même pour la redevance d'accès Ile-de-France Mobilités.
- Redevance d'accès (RA) pour les activités voyageurs conventionnées AOT régionales hors Ile-de-France : les niveaux d'indexation des redevances d'accès sont de 3,2% pour l'HDS 2022 et de 3,4% pour l'HDS 2023.

Les barèmes seront calculés et publiés en septembre A-1 de chaque année selon ces indices.

- Pour les redevances particulières existantes, elles seront indexées au niveau de l'inflation prévisionnel IPCH Banque de France publié en juin A-1. Selon la situation des futurs projets d'investissements, une nouvelle redevance particulière pourra être définie durant le cycle tarifaire 2021 à 2023.

- Pour la RCTE-composante A, sa tarification correspondra au prix fixé pour l'année 2022 (publié en décembre 2021), et pourra être régularisé le cas échéant en décembre A-1, du prix contractualisé pour l'année A avec le fournisseur de SNCF Réseau, d'une part, dépendant des prix de marché de l'électricité et du volume octroyé par le dispositif de l'ARENH à SNCF Réseau et de l'ajustement du coût du mécanisme de capacité d'autre part.

5.10. MODALITES DE FACTURATION

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

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

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

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

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

5.10.1. FACTURATION DES PRESTATIONS MINIMALES

Les redevances pour les prestations minimales, décrites au **point 5.3**, sont facturées suivant les règles décrites ci-après. Les modalités de facturation sont adaptées au fur et à mesure du développement du système d'information de SNCF Réseau et des modalités transitoires peuvent donc être prévues dans le contrat conclu avec SNCF Réseau.

5.10.1.1. Redevance de circulation (RC)

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

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

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

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

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

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

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

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

Unités d'œuvre de facturation de la RC

Les deux unités d'œuvre utiles à la facturation de la RC sont la Tonne Brute Complète et le train-kilomètre. L'information de la Tonne Brute Complète correspond à celle que l'entreprise ferroviaire déclare dans sa déclaration de la composition réelle du convoi. Les entreprises ferroviaires doivent déclarer le poids à vide pour leurs circulations non commerciales et le poids total à charge de leurs circulations commerciales. A cet égard, la table des matériels roulants voyageurs avec le poids total attendu est reprise en **annexe 5.7**.

Cas d'absence de tonnage

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

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

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

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

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

- 1) Une facture d'acompte en novembre 2021 : un acompte est facturé à l'attributaire du sillon sur la base des sillons-jours attribués par SNCF Réseau en réponse aux demandes au service pour tous les services de transport de fret :
 - pour les trains HLP, l'acompte correspond à 15% de la RC nette du tarif de la première classe de tonnage [0 – 350 T [;
 - pour les autres trains, l'acompte correspond à 15% de la RC nette du tarif de la quatrième classe de tonnage [1 050 – 1 550 T [. Cette classe est prépondérante parmi les circulations.

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

Précisément, la base de calcul pour cet acompte est la réponse en sillons-jours attribués à la date de publication de l'horaire de service hormis les sillons-jours pour lesquels le client attributaire aura formulé une demande de modification* ou de suppression en cours de traitement, entre le 6 septembre 2021 et le 31 octobre 2021 dans le cadre des échanges prévus à l'issue de la publication de l'horaire de service. Ceci doit permettre une meilleure prise en compte du plan de transport du client.

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

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

- 2) Une facture à partir du 20 (M+1)

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

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

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

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

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

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

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

Unités d'œuvre de facturation de la RC

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

Cas d'absence de tonnage

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

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

Les règles de gestion de la donnée tonnage utilisées pour facturer sont explicitées dans le document technique « Règles de gestion de la donnée tonnage »

Renonciation à la réservation ou non circulation de sillons-jours attribués / Pénalité

En cas de renonciation avant J, dans les conditions ci-dessous, J étant la date programmée pour l'utilisation du sillon-jour, SNCF Réseau régularise le montant de la RC perçu au titre de l'acompte :

- En cas de renonciation, avant J-1 17h, si le sillon-jour est inclus dans le périmètre de l'Incitation Réciproque (IR), le dispositif décrit en **annexe 5.8** s'applique.
- En cas de renonciation à partir de J-1 17h, une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre de l'IR (1,2 x le barème IR appliqué aux demandes au service à J-1).

En cas de non circulation une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre de l'IR (1,2 x le barème IR appliqué aux demandes au service à J-1).

5.10.1.2. Redevance de circulation électrique (RCE)

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

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

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

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

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

Les charges d'acheminement de l'énergie électrique relevant de la composante B (coût de transport et de distribution et frais associés - prestation diverse) sont distinguées des charges relevant de la

composante A (couverture des pertes des systèmes électriques - prestation minimale) sur la facture de la RCTE.

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

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

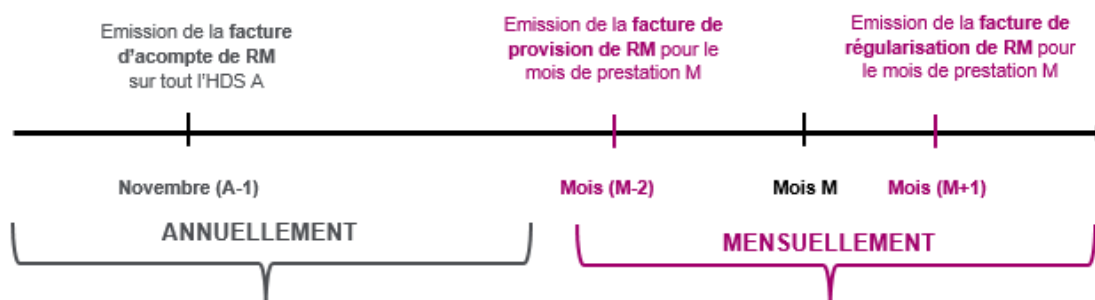
- 1) Une facture d'acompte en novembre 2021 : un acompte de 15% du montant de la RM est facturé sur la base des sillons-jours attribués par SNCF Réseau en réponse aux demandes au service pour tous les services de transport voyageurs.

Précisément, la base de calcul pour cet acompte est la réponse en sillons-jours attribués à la date de publication de l'horaire de service hormis les sillons-jours pour lesquels le client attributaire aura formulé une demande de modification* ou de suppression en cours de traitement, entre le 6 septembre 2021 et le 31 octobre 2021 dans le cadre des échanges prévus à l'issue de la publication de l'horaire de service. Ceci doit permettre une meilleure prise en compte du plan de transport du client.

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

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

- 2) Une facture de provision en (M-2) est émise pour les prestations du mois M (pour les sillons-jours dont la date de départ est courant le mois M). Cette facture est calculée sur la base des sillons-jours attribués et de leur taux d'utilisation estimé au vu de l'activité passée. En outre, la part mensuelle de l'acompte sur le mois M est déduite de la facture de provision. Pour l'activité TAGV, la valorisation de la provision est basée sur le barème en US des segments de marché.
- 3) Une facture de régularisation à partir du 10 du mois (M+1) est établie sur la base des sillons-jours arrêtée le même jour. Le montant provisionnel déjà facturé en (M-2) est déduit de la facture de régularisation. Pour l'activité TAGV, le montant de régularisation de la redevance de marché tient compte de l'emport théorique (US ou UM) défini selon le tonnage déclaré. En cas de non déclaration ou de rejet de la déclaration de tonnage la modulation UM est appliquée.



Renonciation à la réservation ou non circulation de sillons-jours attribués / Pénalité

En cas de renonciation avant J, dans les conditions ci-dessous, J étant la date programmée pour l'utilisation du sillon-jour, SNCF Réseau régularise le montant de la RM perçu au titre de l'acompte et de la facture de provision.

- En cas de renonciation, avant J-1 17h, si le sillon-jour est inclus dans le périmètre de l'Incitation Réciproque (IR), le dispositif décrit en **annexe 5.8.** s'applique.
- En cas de renonciation à partir de J-1 17h, une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre de l'IR (1,2 x le barème IR appliqué aux demandes au service à J-1).

En cas de non circulation une pénalité est appliquée à l'attributaire du sillon-jour qui correspond à 1,2 fois le montant de pénalité applicable à J-1 17H au titre de l'IR (1,2 x le barème IR appliqué aux demandes au service à J-1).

5.10.1.5. *Redevance d'accès (RA)*

Le montant de la redevance d'accès est acquitté mensuellement par douzième, à terme à échoir, par Ile de France Mobilités pour l'activité voyageurs conventionnée par l'AOT Ile de France Mobilités, par l'État pour l'activité voyageurs conventionnée par l'AOT Etat et au titre des régions pour les activités voyageurs conventionnées par des AOT hors AOT Ile de France Mobilités et Etat. Les factures doivent être acquittées au plus tard le 15 de chaque mois, de décembre 2021 à novembre 2022.

5.10.1.6. *Redevances particulières (RP)*

Les redevances particulières, listées au **point 5.3.6**, sont facturées aux clients attributaires de la capacité.

La facturation de ces redevances se fait en 2 étapes :

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

5.10.1.7. *Redevances de saturation (RS)*

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

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

5.10.2. FACTURATION DES PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES

Les redevances pour les prestations complémentaires décrites au **point 5.4** sont acquittées suivant les modalités ci-dessous.

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

• *Redevance pour les prestations complémentaires de service SI*

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

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

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

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

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

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

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

- pour la partie du parc équipé de compteurs qui communiquent avec SOCLE ou avec DECOFER à compter de fin avril 2022, la consommation en MWh relative au mois M ; cette facturation se fait manuellement sur la base des informations déclarées par les entreprises ferroviaires (numéro de l'engin moteur et circulation concernée) ;
- et par défaut pour la partie du parc non équipé de compteurs, les circulations réelles en trains-kilomètres électriques de l'ensemble du parc électrique concerné dont la date de départ est courant le mois M.

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

Dans le cas où une entreprise ferroviaire résilie de façon anticipée son engagement d'approvisionnement en courant de traction auprès de SNCF Réseau, une pénalité est facturée conformément au **point 5.4.3**, le mois suivant la fin du préavis.

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

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

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

5.10.3. FACTURATION DES PRESTATIONS CONNEXES SUR VOIES PRINCIPALES

5.10.3.1. Redevance pour la réalisation d'études de faisabilité internationale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.10.4. FACTURATION DES PRESTATIONS DIVERSES

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

Les modalités de facturation de la RCTE (composante B) sont décrites au **point 5.10.1.3.**

5.10.4.2. *Redevances pour la mise à disposition de biens de SNCF Réseau*

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

5.10.5. CONDITIONS DE REGLEMENT ET DE CONTESTATION DES FACTURES

Les conditions de règlement et de contestation des factures figurent dans les conditions générales applicables aux contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et aux contrats d'attribution de sillons sur le réseau ferré national (**annexe 3.1**). Au sein de l'**annexe 3.5** du DRR dédiée à la procédure de réclamation, l'**annexe 3.5.1** porte spécifiquement sur les contestations de factures.

CHAPITRE 6

EXPLOITATION FERROVIAIRE



LISTE DES PRINCIPAUX SYSTEMES D'INFORMATION « CIRCULATION » OUVERTS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

E HOUAT	HOraires Utiles A Tous (horaires théoriques)
E BREHAT	Base de REsultats Habiles à d'Autres Tâches (horaires réels)
SEE-TRAINS	Graphiques espace-temps (théoriques et réels)
DINAMIC	Dispositif d'INterface entre Acteurs Matérialisant des Informations de Circulation
ARTIC	Avis de restriction Temporaire d'Information aux Conducteurs pour les Incidents de Circulation
DECLIC	DEpôt des Contestations et CompLétude des Incidents de la Circulation (demande de redressement des minutes perdues affectées)
Doc.Explore	Consultation de la documentation d'exploitation
DURANDAL2	Outils de gestion des incidents de circulation et de crise

LISTE DES TEXTES CITES DANS CE CHAPITRE

RFN IG-TR 04 C-01-n°001	« Règles de la gestion opérationnelle des circulations » (désigné ci-après « Règles de la GOC ») – (Digidoc OP 00508)
RFN-IG-TR 01 B-01-n°001	« Capacité de dernière minute » – (Digidoc AR 03001)
RFN-CG-TR 04 C-04-n°006	« Mesures à prendre par temps de neige – Mesures à prendre en cas de formation de givre ou de verglas » – (Digidoc OP 03009)
RFN-IG-OG1 B0-n°001	« Management de la performance d'exploitation » – (Digidoc OP 00515)
RFN-IG-SE 04 B 00-n°003	« Principes d'exploitation des lignes à voie unique à trafic restreint » (Digidoc RRG 21009)
RFN-IG-TR 04 C-01-n°002	« Directives de justification des retards et des suppressions dans BREHAT » – (Digidoc OP 03027)
DC 02598 (S2C)	« Mesures à prendre pour la reconnaissance quotidienne et la circulation des trains nocturnes sur les lignes à grande vitesse »

6.1. OBLIGATIONS DU GI ET DES AUTRES EXPLOITANTS FERROVIAIRES

Ce chapitre décrit les principes relatifs à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ainsi que les principales règles et procédures y concourant.

L'application de l'ensemble de ces règles est opposable à SNCF Réseau (ci-après désigné dans ce chapitre « SGC » signifiant service chargé de la gestion des circulations) et aux exploitants ferroviaires (comprenant notamment les entreprises ferroviaires, le gestionnaire des gares « Gares & Connexions » et autres GI).

Ce chapitre tient notamment compte des règles en vigueur et de l'expérience de l'exploitation du réseau ferré national, il est donc amené à évoluer chaque année.

La Gestion Opérationnelle des Circulations comporte trois phases successives au cours desquelles sont mises en œuvre des dispositions spécifiques :

1. **une phase pré-opérationnelle (de J-7 jusqu'à J-1 17 heures)** comprenant les dispositions obligatoires visant à préparer la circulation d'un train utilisant un sillon alloué ([article 6.2.2](#)) ;
2. **une phase opérationnelle (de J-1 17 heures jusqu'à la fin de circulation effective du train)** comprenant les dispositions liées à la circulation effective du train sur le réseau ferré national ([article 6.3](#)) ;
3. **une phase post-opérationnelle** intégrant les dispositions liées à l'analyse des résultats opérationnels et au retour d'expérience ([article 6.8](#)).

6.1.1. RELATIONS ENTRE SNCF RESEAU ET LES EF

La relation entre SNCF Réseau et les EF se fait à travers la gestion opérationnelle des circulations. Celle-ci a pour but d'assurer la circulation des trains, des évolutions et des manœuvres conformément au graphique de circulation validé par SNCF Réseau et aux conditions générales au contrat d'utilisation de l'infrastructure du RFN reprises en [annexe 3.1](#) du DRR.

En toute circonstance, et particulièrement en cas de dysfonctionnements pouvant provenir de causes liées à l'infrastructure (réductions de capacité, incidents de fonctionnement, etc.), aux entreprises ferroviaires (retards, suppressions, etc.) ou à des causes externes au réseau (intempéries, actions de tiers, etc.), le SGC applique les principes suivants dans ses relations avec les EF.

Les processus de décision ne peuvent être mis en œuvre que par du personnel du SGC, connu des EF, et construisant ses choix en appliquant des règles objectives et publiques.

Les informations relatives à la circulation théorique (telle que prévue au graphique de circulation), prévisionnelle (prenant en compte la situation connue au moment de l'établissement de la prévision) et réelle des trains sont accessibles à tous les utilisateurs du réseau, de même que celles collectées dans le cadre du service d'information des EF sur la circulation de leurs trains.

6.1.2. OBLIGATIONS DU SGC

Le SGC gère les circulations en application des réglementations en vigueur, en mettant en œuvre un système de production spécifique dénommé système de production de la circulation.

Ce système permet d'exploiter l'ensemble des infrastructures de manière conforme au graphique de circulation et de manière non discriminatoire vis à vis des EF et des autres exploitants.

6.1.2.1. Informations à la disposition du SGC

En amont de la phase pré-opérationnelle, le SGC dispose de la liste des EF ayant obtenu un certificat de sécurité pour accéder au réseau ferré national, et notamment les lignes, les services de transport et les matériels roulants exploités par ces EF. Il en est de même pour les entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité unique délivré par l'autorité nationale de sécurité d'un État limitrophe (ou par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur un domaine d'exploitation incluant cet Etat-Membre), dont le domaine d'exploitation porte sur le réseau de cet État membre avec extension de validité jusqu'à une gare frontière située sur le territoire national.

Le SGC a également connaissance des dispositions particulières ayant un impact sur la gestion opérationnelle des circulations qui pourraient figurer dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

6.1.2.2. Mise à disposition de l'EF de l'ensemble des documents nécessaires à la circulation sur la ligne concernée

Le graphique de circulation, comportant « sillons » et « capacités travaux », est réputé être connu des EF via SEE TRAINS. L'application e-HOUAT précise les informations « composition » et « horaires » associées à chaque sillon.

Conformément aux modalités d'exploitation du réseau ferré national et en complément notamment de la documentation d'exploitation et d'utilisation du réseau publiée sur Doc.Explore (voir [point 3.4.7](#) du DRR) et sur le site internet de SNCF Réseau (page « Documents techniques »), le SGC fournit en temps utile aux EF :

- par mail : la liste, les coordonnées, les conditions d'appel et les missions des correspondants du SGC pouvant être joints au cours des phases pré-opérationnelles (guichet capacité) et opérationnelles par l'EF (ces listes sont distribuées a minima 2 fois par an ou en cas d'actualisation) ;
- via le SI ARTIC (abonnement obligatoire pour les EF circulant sur le RFN) : les restrictions (notamment limitations de vitesse) liées aux modifications de l'infrastructure (voie, traction électrique...), qu'elles soient permanentes ou temporaires.

6.1.3. OBLIGATIONS DES EF

6.1.3.1. Désignation du correspondant opérationnel

Chaque EF est tenue de désigner un interlocuteur unique à SNCF Réseau. S'il y a lieu, elle peut désigner un interlocuteur différent pour chaque niveau du système de production de la circulation.

Les EF doivent tenir à jour la liste de leurs correspondants opérationnels et aviser le SGC de toute évolution par le biais de l'adresse électronique suivante : correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr

6.1.3.2. Documentation à fournir

Préalablement à l'utilisation d'un matériel roulant de voyageurs, chaque EF notifie aux centres de secours de la sécurité civile des départements traversés, les dispositifs techniques d'intervention (DTI) à utiliser pour ce matériel.

De même, simultanément à la mise en circulation de nouveaux matériels sur le RFN, ou de leur modification, les EF fournissent au Département Cœur Opérations Réseau (DGOP / DOS) la

documentation (ainsi que ses mises à jour) relative au relevage de ce matériel en cas de déraillement ou équivalent.

A ce titre, les EF doivent transmettre ces informations à l'adresse électronique suivante : relevage.dcf@sncf.fr

6.1.4. INFORMATIONS RELATIVES AU SUIVI DES TRAINS

Dans le cadre de sa mission de gestion opérationnelle des circulations, le SGC assure le suivi des trains et fournit aux EF les informations utiles sur les conditions de circulation de leurs trains (accidents, incidents, limitations inopinées de vitesse...).

Afin de permettre aux acteurs opérationnels de prendre les mesures adaptées, par anticipation, de façon à réduire les conséquences sur le plan de transport, et à mieux informer les clients, un service de partage de l'information en direct (outil SPID) est déployé.

Les EF peuvent également contacter le personnel désigné du SGC dans la liste et suivant les conditions visées à l'**article 6.1.2** ci-avant pour obtenir toute information complémentaire ou pour fournir une information nécessaire au SGC.

Le contenu et les modalités de transmission des différentes informations sont repris dans le texte « Règles de la GOC ».

De plus, SNCF Réseau met à disposition des EF l'information provenant des dispositifs de détection d'anomalies (détecteurs de boîtes chaudes, stations de détections de défauts des roues par exemple).

6.1.5. TRAÇABILITE DES INFORMATIONS ET DES DECISIONS

6.1.5.1. *Principes*

Les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents du SGC chargés de la gestion opérationnelle des circulations sont permanents, notamment entre le personnel opérationnel de l'EF d'une part, et les agents des postes d'aiguillage ou de régulation/coordination d'autre part.

Ces échanges ne font normalement pas l'objet de traçabilité, mais cette dernière peut néanmoins être requise lors des échanges entre les acteurs opérationnels de l'EF désignés par elle comme ses représentants et ceux du SGC chargés de la gestion opérationnelle des circulations, lorsqu'ils résultent d'obligations d'information ou valent notification de la documentation d'exploitation ou d'utilisation du réseau (voir notamment **article 6.1.3.2** documentation à fournir). Il peut s'agir par exemple des cas de proposition de détournement, d'annonce de trains transportant des matières radioactives, d'annonces de trains longs...

6.1.5.2. *Enregistrements des communications avec le SGC*

Dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations, les acteurs opérationnels du SGC (CNOG, COGC, agents des postes d'aiguillage...) procèdent à l'enregistrement de toutes les communications en lien avec l'exploitation effectuées à partir des téléphones de service et de la radio sol-train. Ces enregistrements constituent un traitement de données à caractère personnel portant sur les conversations des salariés des EF, ce traitement ayant pour finalité de concourir au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire.

En sa qualité de responsable de ce traitement, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 et au règlement 2016/679 du Parlement Européen et du Conseil du 27 avril 2016 (RGPD), sur la protection des données à caractère personnel.

Les enregistrements sont conservés pendant une durée maximale de deux mois.

Ils sont susceptibles d'être écoutés non seulement par des personnes habilitées de SNCF Réseau mais aussi, dans le cadre d'opérations de REX sécurité, par les représentants habilités d'autres EF, ou encore par toute autorité légitime ayant pouvoir de solliciter l'accès à ces enregistrements ou leur réquisition (autorités judiciaires, EPSF...). Les conditions d'accès sont précisées dans le texte « Règles de la GOC ».

Il appartient donc à chaque EF de prendre toutes dispositions pour l'information de son personnel.

Considérant l'objet pour lequel SNCF RÉSEAU accepte que les EF puissent accéder à ces enregistrements, SNCF Réseau rend compte, en toute transparence, à la demande de l'EPSF, des autorisations d'accès aux enregistrements accordées aux EF par le SGC.

6.2. PRINCIPES D'EXPLOITATION

Les principales missions de gestion opérationnelle des circulations de SNCF Réseau sont les suivantes :

- le tracé d'itinéraires, hormis la manœuvre d'installations de sécurité considérées comme simples ;
- le suivi et l'ordonnancement des circulations, réalisées pour l'essentiel dans les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC, CNOC) ;
- la veille opérationnelle de sécurité, la prise de mesures conservatoires en cas d'incidents ou de risque potentiel pour la sécurité ainsi que l'information des autorités externes ;
- la coordination de la gestion des situations de crise (cf. document technique en cours de préparation qui fera l'objet d'une consultation ad hoc).

Les règles détaillées sont décrites dans le document d'utilisation du réseau **RFN-IG-TR 04 C-01-n°001 « Règles de la gestion opérationnelle des circulations »** (ci-après désigné « Règles de la GOC ») dont la prise de connaissance est indispensable en complément de ce **chapitre 6**. Il est cité de nombreuses fois dans le présent document.

6.2.1. LANGUE

La langue utilisée dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations est la langue française, sauf sur certaines sections frontières où l'usage d'une autre langue peut être prévu. Les Consignes Locales d'Exploitation de ces sections précisent la langue dans laquelle ces communications sont effectuées.

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné.

Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit notamment être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI « Exploitation ».

6.2.2. OPERATIONS PREALABLES A LA CIRCULATION DES TRAINS : PHASE PRE-OPERATIONNELLE

6.2.2.1. Déclaration de composition réelle du convoi par l'EF

Les EF doivent obligatoirement mettre à disposition des opérateurs de la circulation les informations sur la composition réelle des trains qu'elles font circuler chaque jour dans les sillons alloués.

La liste des données à déclarer (tonnage réel, transports particuliers de type transport exceptionnels ou transport de marchandises dangereuses...) est issue des spécifications techniques d'interopérabilité européennes (STI-TAF et STI-TAP).

Pour les trains longs, le processus est détaillé dans le texte « Règles de la GOC ».

La connaissance de ces informations par SNCF Réseau est indispensable pour garantir la sécurité (notamment la prévention des risques de déshuntage) et importante pour la gestion opérationnelle des circulations et pour la maintenance du réseau.

La déclaration de composition réelle du train doit être effectuée avant le départ de la circulation (et à chaque remaniement), suffisamment à temps pour permettre le départ dans de bonnes conditions.

Elle doit être réalisée via un flux informatique normé STI ou via l'interface du SI DINAMIC (qui est alimenté par les données HOUAT et dispose ainsi de l'ensemble des sillons devant circuler un jour donné), par les EF fret et voyageurs. Les déclarations non conformes tant sur le format que sur le contenu seront considérées comme n'ayant pas été effectuées.

Les EF utilisant le flux devront utiliser a minima les versions françaises des messages TCO 2.1.6 pour les activités fret et PTC 2.1.6 pour les activités voyageurs. Le contenu de ces messages est présenté dans un fichier téléchargeable sur la page « Documents techniques » du site SNCF Réseau. Tout changement de version de message sera notifié par SNCF Réseau avec un préavis minimum de 6 mois.

Les circulations à marche indéterminée ainsi que certaines circulations de SNCF Réseau destinées à l'acheminement et à l'approche chantier ne sont pas soumises à déclaration de composition réelle.

Lorsque les caractéristiques du train sont modifiées en cours de route alors que ce n'était pas prévu, l'EF doit en informer les opérateurs de la circulation préalablement au départ du train du lieu de remaniement et modifier en temps utile la composition réelle initialement déclarée.

Les procédures « Sécurité » par ailleurs décrites dans les documents d'exploitation restent intégralement applicables.

Lorsque SNCF Réseau constate ou est informé que les caractéristiques ou la composition d'un train sont non conformes aux informations transmises par l'EF préalablement au départ du train de son lieu d'origine ou de son lieu de remaniement, l'EF sera considérée comme n'ayant pas rempli son obligation de déclaration pour ce train.

Afin d'inciter les EF au respect de l'obligation de déclaration de composition réelle des trains, un dispositif de possible retenue de train avant départ est défini au [chapitre 6.5.2](#) du DRR.

6.2.2.2. Demande d'acceptation de non-conformité

Dès lors que l'EF détecte avant départ une possible dégradation de la performance du sillon ou une modification liée à un arrêt, elle doit demander l'acceptation de la circulation de son train au SGC, au moyen du processus de Demande d'Acceptation de Non-Conformité (DANC).

L'EF doit réaliser la demande via le SI DINAMIC ou le flux DANC avant le départ du point origine et y préciser le type de non-conformité ainsi que les conséquences estimées par l'EF en termes de circulation du train.

La demande doit être transmise dans un délai suffisant pour l'étude et la mise en œuvre des mesures utiles par le SGC.

Le SGC peut refuser la DANC, en particulier si les conséquences en termes de circulation ne sont pas acceptables.

Ce processus est décrit dans le texte « Règles de la GOC ».

6.2.2.3. Modifications liées au régime et horaires du sillon

Par principe, le train circule conformément aux particularités associées au sillon alloué.

En cas de divergence entre le régime, l'itinéraire ou les horaires du sillon et la circulation effective d'un train dans ce sillon, il appartient à l'EF de demander à SNCF Réseau la modification du régime du sillon, suivant l'un des cas ci-après :

- la régularisation (totale ou partielle) : cas d'un train inscrit dans un sillon facultatif et circulant effectivement sur tout ou partie du parcours du sillon facultatif ;
- la dérégularisation (totale ou partielle) : cas d'un train régulier ne circulant pas sur tout ou partie du parcours du sillon régulier, le sillon sur le parcours non utilisé restant réservé et devenant facultatif le jour considéré ;
- la suppression (totale ou partielle) : cas d'un sillon, régulier ou facultatif, supprimé sur tout ou partie du parcours pour un jour considéré. La capacité correspondante n'est alors plus maintenue à la disposition de l'EF ;
- la substitution : cas du sillon à substituer pour le tracé d'un nouveau sillon demandé, à condition que les caractéristiques du train du sillon demandé soient identiques à celles du sillon à substituer. Le demandeur précise dans ce cas les caractéristiques obligatoires et en particulier l'origine et le terminus du sillon à créer.

6.2.2.4. Opérations non prévues au sillon (manœuvre, évolution non tracée, modification de la longueur du train...)

La préparation du train au point origine du sillon ainsi que les opérations effectuées lors des arrêts en cours de route et à l'arrivée au point terminus du sillon peuvent nécessiter l'exécution par l'EF de services de manœuvre (y compris la manœuvre des installations de sécurité) par ses propres moyens.

Dans le cas où ces précisions n'auraient pu figurer dans la demande de sillon, l'EF communique au niveau local du SGC ses besoins d'utilisation du RFN en termes de manœuvre, d'évolution et de stationnement de matériel roulant.

La modification de la longueur d'un train doit être concertée par l'EF avec les services locaux du SGC, qui peuvent la refuser.

Dans tous les cas, les informations doivent être transmises dans un délai suffisant pour la mise en œuvre des mesures utiles par le SGC.

Dans certaines gares, des normes de service ont été établies et figurent dans les consignes locales d'exploitation. Le dépassement de ces normes peut être accordé par SNCF Réseau aux EF qui en font la demande motivée.

Par ailleurs, pour certains sites, il existe un recueil d'exploitation décrivant les installations du complexe ferroviaire et en précise les conditions d'exploitation pour obtenir une utilisation optimale du site garantissant un fonctionnement performant et robuste pour l'ensemble de ses utilisateurs.

Outre une description fonctionnelle des installations utiles à la production des trains, il détaille les règles d'exploitation du complexe.

Ces règles, établies en concertation avec les Entreprises Ferroviaires utilisant le site, s'imposent à tous les utilisateurs.

6.2.2.5. Acceptation d'un train remis en retard du fait de l'EF, au départ de la gare origine du sillon

➡ Lorsque le retard est inférieur à 5 minutes au départ de la gare origine du sillon, l'acheminement est en principe garanti.

Lorsque le retard est supérieur à 5 minutes sans excéder trois heures, le SGC s'efforce de minimiser les conséquences du retard et d'insérer le train retardé dans la circulation. Cette recherche gagne en efficacité si l'EF a pu préaviser le SGC du retard et estimer son ampleur.

Cette concertation préalable, pour autant que l'estimation de l'ampleur du retard soit fiable, permet au SGC d'organiser au mieux l'inscription du train retardé dans le graphique et de déterminer un horaire probable d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire.

L'estimation du SGC se fonde sur l'état de la circulation et des événements connus au moment où il la formule : il ne s'agit donc ni d'un recalcul de sillon, ni d'une garantie, mais d'une projection de la circulation prévisionnelle du train s'inscrivant dans la circulation générale.

En l'absence de concertation préalable, le SGC peut, à la demande de l'EF, déterminer un horaire probable d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire dans les conditions ci-dessus.

Le train est inséré le moment venu dans la circulation, compte tenu de l'application des règles de priorité ([article 6.3.2.2](#)), en saisissant toute opportunité non pénalisante pour l'ensemble de la circulation afin de permettre au train de diminuer son retard.

Dans le cas d'une détresse, le SGC doit s'efforcer de faire circuler au plus tôt le train ayant porté le secours.

➡ Lorsque le retard est supérieur à trois heures (du fait de l'EF), le droit au sillon est perdu et le SGC le supprime. Le demandeur de capacité désirant faire circuler le train doit alors présenter une demande d'un nouveau sillon. Cette règle n'est pas applicable aux trains en provenance du réseau ferré d'un autre pays et remis en retard au point de contact avec le réseau ferré national. Dans certains cas appropriés (transport de matières radioactives...), le SGC peut, après demande d'une EF, surseoir à l'application de la règle de suppression d'office en cas de retard supérieur à 3 heures.

Dans le cas d'un train en provenance d'un GI étranger et remis avec un retard maximum de 18h, le sillon n'est pas supprimé d'office et le SGC ne revendique pas une nouvelle demande de sillon. Toutefois, le SGC s'assurera que le numéro de sillon ne génère pas un doublon.

6.2.2.6. Acceptation d'un train remis en avance

La circulation d'un train en avance est soumise aux prescriptions de sécurité prévues par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation.

La circulation d'un train en avance fait l'objet d'un accord explicite du SGC qui en étudie l'impact sur la circulation en cours, y compris en termes de gestion de la capacité des voies en gare (voies de service, voies utilisées pour les besoins du SGC, etc.).

L'avantage résultant de la circulation en avance ne doit pas être source de perturbations par ailleurs. De plus, elle ne garantit pas la conservation de cette avance jusqu'à destination.

6.3. REGLES DE LA GESTION OPERATIONNELLE DES CIRCULATIONS

6.3.1. PRINCIPES

La gestion opérationnelle des circulations est organisée par le SGC à différents niveaux de responsabilité :

- un niveau local : postes de commande contrôle des installations d'aiguillage et de signalisation, Secteurs Circulations (SC)*;
- un niveau territorial : le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) ^(*) ;
- un niveau national : le Centre National des Opérations Circulation (CNOC).

() : les niveaux « local » et « territorial » peuvent être regroupés physiquement en Commande Centralisée du Réseau (CCR) et équivalent. Certaines fonctions ont alors une autre dénomination précisée dans le texte.*

6.3.1.1. **Commande des installations**

L'**agent-circulation** (AC) organise la circulation sur son secteur et anticipe son déroulement de manière à pouvoir prendre les mesures imposées par les circonstances ou provoquer leur mise en œuvre selon qu'elles sont de son niveau de compétence ou non. Dans certains postes, l'AC est renforcé d'un ou plusieurs aiguilleurs. Dans les grands ensembles ferroviaires, l'agent-circulation peut être placé sous l'autorité d'un **Chef Circulation** (CCL), ou en CCR ou équivalent, d'un **Chef Centre Circulation** (CCC).

Dans les cas précisés par les Consignes Locales d'Exploitation, la manœuvre de certaines installations « simples » (par exemple : appareils de voie à pied d'œuvre ou autorisations donnant accès à des voies de service ou à des embranchements) est effectuée par des agents dûment habilités de l'EF sous sa responsabilité et à ses frais.

L'agent-circulation ou le Chef Circulation possèdent des moyens de liaison qui leur permettent de joindre les convois de l'EF ou d'être joints par eux (soit de manière permanente par la radio sol-train sur les lignes où ce dispositif est installé, soit de manière ponctuelle par les différents téléphones implantés le long des voies).

6.3.1.2. **Suivi actif de la circulation et reporting**

Ces missions fondamentales conditionnent la qualité du service fourni par la gestion opérationnelle des circulations et la fourniture des services obligatoires aux EF, notamment l'information sur la circulation de leurs trains. Permanentes et systématiques, elles sont confiées à tous les niveaux de production et adaptées aux besoins de l'exploitation du réseau dans le respect des normes de service applicables sur le réseau.

Elles consistent à confronter en permanence le sillon et sa traduction opérationnelle : la circulation, pour détecter les écarts constituant autant d'événements déclencheurs de processus propres à chacun des niveaux de la structure :

- **l'agent-circulation** (ou le chef de ligne sur les lignes où cette fonction existe, ou le chef circulation) : grâce aux indications des moyens mis à sa disposition permettant de connaître la circulation réelle, il confronte les résultats obtenus à la situation théorique pour déterminer les écarts, expliciter leur origine (selon sa connaissance) et réagir selon ses prérogatives en la matière (différentes selon qu'il est situé ou non sur ligne régulée, et soumis ou non à coordination locale).

- **le coordonnateur du COGC ou le coordonnateur territorial en CCR ou équivalent** : il exerce un suivi permanent, exploitant les indications fournies par ses outils et les avis reçus pour exercer une surveillance précise sur la zone d'action de son territoire opérationnel (COGC, CCR...). Il est notamment à l'origine du déclenchement de processus opérationnels tels que rétention, détournement, mise en œuvre des règles de restriction de capacité, engagement de moyens de secours ou de relevage éventuellement mis à disposition par les EF, demande d'intervention extérieure, avis... Il est l'un des interlocuteurs du conducteur en cas de retard en ligne.
- **le coordonnateur national** : au sein du CNOC, il exerce un suivi permanent global sur l'ensemble du réseau ferré national et réagit aux avis reçus (généralement d'un coordonnateur du COGC) pour exercer une surveillance plus précise sur une zone critique nécessitant intervention à son niveau. Il est à l'origine du déclenchement de processus conséquents tels que le pilotage direct d'un incident à impact supra territorial, coordination des mesures à prendre par les COGC, avis, ...

6.3.1.3. Coordination locale

Dans certains ensembles ferroviaires à forte densité de trafic, la gestion opérationnelle des circulations ne peut être effectuée de manière efficace par le régulateur. Ces ensembles constituent des centres-circulation dans lesquels la coordination de la circulation est exercée par un chef circulation (CCL). L'exercice de cette mission implique un suivi actif de la circulation sur l'ensemble ferroviaire concerné. En CCR ou équivalent, on parle de **Chef Centre Circulation (CCC)**.

6.3.1.4. Régulation

Sur les lignes les plus chargées du réseau où les enjeux ne peuvent se satisfaire des résultats de la seule mission de suivi actif exercé par le coordonnateur du COGC, il est adjoint à celui-ci un ou plusieurs **régulateurs** qu'il dirige (ou **Chef Circulation** ou équivalent).

Ceux-ci prennent en charge sur leurs zones le suivi et l'ordonnancement des circulations pour les lignes dites « régulées », ce qui leur permet d'exercer une mission permanente de détection de conflits potentiels de circulation et de prendre les décisions d'actions correctives qu'ils font exécuter par les secteurs-circulation ou les centres circulation.

En complément de cette action préventive, le régulateur est chargé de prendre les mesures palliatives lors d'événements contrariant la circulation. Il assure également les missions de sécurité que la réglementation met à sa charge.

6.3.1.5. Coordination Nationale

Sur les Lignes à Grande Vitesse et les axes du réseau où le trafic de longue distance est important et constitue un enjeu fort, il peut être nécessaire d'adjoindre au coordonnateur national du CNOC un coordinateur d'axe (CODAX).

Sur les Lignes à Grandes Vitesse, le coordinateur d'axe assure les missions (hors sécurité) d'ordonnancement des circulations et de pilotage des incidents à destination des représentants du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) local et territorial.

Sur les axes de trafics longue distance définis, le coordinateur d'axe est chargé d'assurer un suivi spécifique et systématique des trains à long parcours. Il coordonne les actions élémentaires des différents régulateurs concernés par ces trains potentiellement soumis à un nombre plus élevé d'aléas.

6.3.2. GESTION OPERATIONNELLE EN SITUATION NORMALE

En situation nominale, le graphique de circulation est mis en œuvre par les agents-circulation qui établissent les itinéraires prévus et accordent les travaux en temps utile.

La réalisation fluide de la circulation théorique peut être contrariée par un certain nombre d'événements affectant les infrastructures, la production propre des EF et par des événements extérieurs au réseau. La fluidité de la circulation appelle alors des interventions basées sur l'application des règles d'exploitation décrites dans les articles suivants et plus précisément dans le document « Règles de la GOC ».

6.3.2.1. Mise en œuvre par le SGC de l'acheminement des circulations

Le SGC met en place les organisations décrites à l'article 6.3.1 ci-dessus et y affecte les moyens lui permettant de réaliser la circulation sur la base des capacités allouées à l'EF par SNCF Réseau, et des aléas normaux de l'exploitation.

Cette préparation concerne notamment l'ouverture des lignes (comprenant le fonctionnement des installations de traction électrique sur les lignes et pour les circulations concernées) et l'équipement des postes d'aiguillage avec des moyens compatibles avec la circulation prévue par le graphique de circulation.

Le SGC met en œuvre une organisation particulière pour les aléas importants de circulation.

→ LA DECLARATION TRAIN PRET / TRAIN NON PRET

Tout train prêt à accéder au RFN pour la première fois via un sillon, après les arrêts en cours de route si modification de la composition, doit, outre la déclaration de composition réelle décrite à l'article 6.2.2.1 ci-dessus, faire l'objet d'une « déclaration de Train Prêt » au SGC, auprès du Secteur Circulation autorisant l'accès au RFN. La déclaration de Train Prêt a pour but de signaler au SGC qu'il peut prendre en charge (ou reprendre en charge après un arrêt) la circulation du train.

Sur certains sites désignés dans les consignes locales d'exploitation, la déclaration de train prêt n'est pas nécessaire et la prise en charge est réalisée pour un départ à l'heure théorique du train. Ainsi, en cas de train non prêt, le SGC doit être informé suffisamment en amont de l'heure de départ théorique.

Quand le train sera prêt, le SGC recevra de l'EF la déclaration « train prêt ». Ces dispositions ont notamment pour but d'éviter l'octroi inopportun d'une autorisation de mise en mouvement. Les modalités du processus « Train Prêt » sont décrites dans les Consignes Locales d'Exploitation.

→ RESPECT DES CONDITIONS DE REMORQUE

Un train doit respecter les conditions de remorque garantissant une remise en marche en tout point de la section de ligne donnée sauf exceptions concertées avec le SGC et reprises dans les renseignements techniques (RT). Le SGC pourra imposer des contraintes supplémentaires en cas d'aléas (voir 6.8.5).

Les conditions d'acceptation sont définies, sur une section de ligne donnée, par le respect :

- d'une charge maximale pour un train assuré avec du matériel ordinaire,
- d'une motorisation minimale pour un train assuré avec du matériel spécialisé.

L'EF est informée qu'en cas de risque grave ou imminent lié au non-respect des règles de sécurité, le SGC peut décider d'immobiliser un train à titre conservatoire et doit alors en informer sans délai l'EPSF.

Lorsque la dégradation de la performance d'un train par rapport au sillon réservé intervient en cours de circulation, le conducteur doit aviser le SGC. Celui-ci en étudie l'impact prévisible et les conséquences sur le graphique de circulation. Le SGC peut autoriser la poursuite de la circulation du train (avec retard,

voire en proposant détournement) ou décider de le garer. Toute opération réalisée en cours de route, ayant une incidence sur la vitesse des circulations (essai de frein dynamique par exemple), doit être portée à la connaissance du SGC...

➔ **ITINERAIRES EQUIVALENTS**

Le SGC fait circuler les trains par l'itinéraire prévu dans le tracé horaire du sillon.

Toutefois, à l'intérieur des nœuds ferroviaires et sur les lignes pour lesquelles la documentation d'exploitation prévoit des itinéraires équivalents, le SGC peut faire circuler les trains (voir document « Règles de la GOC ») sur un quelconque des itinéraires ainsi désignés, dans le respect de la réglementation sécurité en vigueur.

En conséquence, les EF doivent être en capacité (connaissance de ligne, compatibilité du matériel roulant, masse de tracé...) d'emprunter l'ensemble de ces Itinéraires. Pour ce faire, elles doivent se conformer aux prescriptions des Renseignements Techniques de chaque ligne considérée, où figurent ainsi au **point 4** les limites maximales sur les aspects suivants :

- ✓ Freinage des trains
- ✓ Conditions particulières de traction
- ✓ Masse maximale des trains
- ✓ Longueur maximale particulière des trains

Cela implique notamment que dans le cadre de deux (2) itinéraires équivalents ayant une masse de tracé maximale différente, l'EF doit se conformer au seuil le plus bas afin d'être en mesure d'emprunter l'un ou l'autre des deux itinéraires.

6.3.2.2. Règles d'exploitation lorsque les conditions théoriques de circulation ne peuvent pas être assurées

Tout événement avéré ou potentiel perturbant la compatibilité entre trains, ou entre trains et travaux, fait l'objet d'une détection et d'un diagnostic des conflits de la part des acteurs en charge de la veille active de la circulation.

Priorité de circulation entre trains

Lors d'un conflit de circulation, des trains empruntant des sillons compatibles lors de la construction du graphique, circulent de telle manière qu'ils se gênent ou vont inévitablement se gêner.

Le SGC décide, le cas échéant, d'un nouvel ordonnancement de ces trains, c'est-à-dire la modification de l'ordre dans lequel ils vont circuler.

Les principes d'application de règles de priorité sont les suivants :

- L'ordonnancement ne s'applique que si celui-ci est physiquement possible (infrastructure permettant le dépassement des trains).
- Un train est considéré à l'heure si son retard est inférieur à 5 minutes.
- Un train à l'heure ne peut être désheuré pour un train en retard, notamment un train de marchandises empruntant un corridor de fret.

Cette règle n'est cependant pas absolue et le SGC peut y déroger dans l'intérêt de la fluidité ou de la recherche d'un débit maximal.

Cependant, dans une gare de passage dans laquelle un train a son origine, il y a lieu de privilégier le départ de ce train par rapport à un train plus rapide de même sens dont le retard n'excède pas 5 minutes s'il est possible de revenir à l'ordonnancement initial rapidement (garage...).

Le traitement non discriminatoire des EF par le SGC se traduit par les règles de priorité dans les cas suivants :

- **conflits entre trains d'EF différentes :**

- Si les trains en conflit sont tous en retard, ils sont classés par ordre décroissant de vitesse (c'est la vitesse moyenne résultant du service assuré par les trains sur la section de ligne concernée qui est prise en compte).
- En cas de nouvelle équivalence, la priorité est accordée au train transportant des voyageurs par rapport à celui n'en transportant pas.
- Puis, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train international.
- Enfin, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train dont l'horaire théorique est antérieur à celui du second (respect de l'ordre théorique).

- **conflits entre trains d'une même EF (dont la production est répartie entre plusieurs entités opérant chacune de manière plus ou moins autonome sur un service de transport) :**

L'ordonnancement est réalisé selon les principes communiqués au préalable (pour un horaire de service) par l'EF concernée, dans la mesure où ils n'entraînent pas de réduction de la capacité du réseau et qu'ils sont validés par le SGC. A défaut de communication de tels principes, le SGC applique les règles définies ci-dessus.

L'ensemble de ces règles prévaut également sur les règles particulières propres aux EF. L'ultime choix opérationnel revient au SGC.

La règle ne s'applique pas si le train gêné circule en avance. Elle ne s'applique pas non plus si la gêne du train prioritaire se traduirait par un retard ne dépassant pas un seuil de 5 minutes.

La règle n'est pas absolue au sens où le SGC peut y déroger dans l'intérêt justifié de la fluidité ou la recherche d'un débit maximal.

Le document « Règles de la GOC » donne des précisions sur l'application de cet article.

Par ailleurs, certains trains de fret peuvent faire l'objet d'une priorisation. Il s'agit de trains de fret ayant une importance d'intérêt général pour la nation :

- Pour l'industrie (risque d'arrêt de la production)
- Pour les personnes (besoins alimentaires de première nécessité, produits frais...)
- Pour la santé (risque d'épidémie lié à l'usage de l'eau...)
- Pour des contraintes de sûreté (matières dangereuses).

La circulation de ces trains se fait en cohérence avec les ouvertures des postes d'aiguillage et, en accord avec les entreprises ferroviaires concernées, en ayant recours à de possibles regroupements des trains, en batterie ou sur des périodes limitées.

Par ailleurs, des bonnes pratiques concertées en matière de priorisation des trains de fret lors de situations perturbées ont été établies dans le cadre du COOPERE.

➡ Priorité de circulation entre trains et travaux

Hors cas de force majeure, les capacités travaux sont normalement allouées suivant l'horaire prévu.

Elles peuvent cependant être allouées avec un retard maximum de 15 minutes en cas de retard du train ouvrant. Le délai ainsi reporté peut être compensé, si nécessaire, par une possibilité de rétention maximum de 15 minutes du train fermant l'intervalle. Cette compensation doit être demandée par le responsable des planches travaux (RPTx) auprès du SGC qui en étudie la faisabilité et l'accorde le cas échéant. Ce dispositif s'applique également pour les travaux dits « nuits rouges », qui désignent des travaux à très grands enjeux pour le réseau, insécables et présentant peu de marge.

Par ailleurs, le mainteneur, qu'il soit Réseau ou autre GI, définit tous les jours la liste des travaux dits « sévérés ». Il s'agit des travaux prioritaires et/ou sensibles (de par leur nature, les enjeux sur la disponibilité du réseau...), pour lesquels une attention particulière doit être portée. Ces travaux peuvent faire l'objet de scénarios de replis auxquels les EF sont associées.

Enfin, hors blanc travaux, relève de dérangement ou situation exceptionnelle, la circulation de trains de travaux sur LGV n'est pas autorisée entre les circulations de trains commerciaux.

➡ Garage des trains

En cas d'aléas, lorsque la circulation des trains n'est plus possible ni par l'itinéraire prévu ni par un itinéraire équivalent ou de détournement, le SGC peut garer certains trains. Il informe alors l'EF concernée en lui indiquant les prévisions de remise en circulation du ou des trains concernés ainsi que les éventuelles restrictions liées à la reprise ultérieure des trains. Si la situation le permet, le SGC consulte l'EF sur le choix du site de garage.

Lorsqu'un train fait l'objet d'un garage en cours de route non prévu au sillon, son numéro de sillon reste valable 18 heures maximum après son horaire théorique de passage au point de garage correspondant. Au-delà de ce délai, celui-ci est supprimé ; l'acheminement du train se fera avec l'attribution par le SGC d'un numéro de marche indéterminée ou en maintenant la numérotation existante (après s'être assuré que le numéro de sillon n'est pas déjà utilisé dans Houat : doublon).

Le cas échéant, l'EF doit faire une nouvelle demande de sillon au départ du point de garage. Par ailleurs, les règles de circulation des trains en retard restent applicables.

En cas de garage non prévu et relevant de la responsabilité du SGC, l'EF ayant besoin d'un sillon de dernière minute (SDM) pour repartir du point de garage a priorité dans le traitement de sa demande. L'EF devra le signaler dans sa demande, en indiquant le numéro d'incident Bréhat concerné. Cette règle sera applicable à la modification du texte RFN IG TR1 B1 n°1 « Capacité de dernière minute ».

Une EF peut faire appel à SNCF Réseau pour une prestation de manœuvre d'installations de sécurité simples en vue du dégarage de son train ou autre prestation, suite à aléa de circulation, dans les conditions décrites au DRR.

➡ Détournements

Lorsqu'une indisponibilité temporaire du réseau affecte la capacité et la circulation des trains, le SGC peut proposer aux EF, selon la nature de l'événement, sa localisation et sa durée prévisible, le recours au détournement de tout ou partie des circulations concernées.

Sur l'itinéraire de détournement, les trains détournés sont insérés dans le trafic avec le minimum de conséquences pour les circulations qui sont normalement prévues sur cet itinéraire. Ainsi, le COGC

peut demander aux trains détournés de respecter une vitesse limite favorisant l'écoulement maximal ou toute autre mesure tendant à domestiquer les trains, y compris ceux aptes à circuler à grande vitesse.

Le processus de détournement est repris dans le document « Règles de la GOC ».

Restrictions de capacité

En cas d'incident important engendrant des restrictions de capacité affectant le débit prévu, c'est à dire entraînant l'impossibilité d'écouler tout le trafic prévu, il est appliqué aux trains non encore en circulation et devant emprunter l'itinéraire ou le point restreint, une règle de répartition de la capacité résiduelle. La règle s'applique aussi bien à l'itinéraire restreint qu'aux itinéraires utilisés pour écouler le trafic.

Le SGC décompte par période horaire (pour tenir compte des phénomènes de pointe) le nombre de sillons empruntant l'itinéraire restreint et, le cas échéant, tout itinéraire de détournement utilisable, et estime la capacité disponible. Il en résulte généralement un nombre de sillons supérieur à celui que l'état du réseau permet de supporter. Le SGC fixe à chaque EF un nombre de sillons autorisés en proportion du nombre de sillons initialement prévus et le délai dans lequel le choix doit être effectué. L'EF communique son choix parmi les trains devant normalement circuler.

Lorsque le délai de réponse imparti à chaque EF est dépassé, le SGC décide d'office les trains qui pourront circuler.

Les autres sillons excédentaires sont alors supprimés par le SGC qui établit également un graphique de crise se substituant au graphique de circulation théorique. La recherche du débit maximum peut prévaloir sur les règles de priorité entre trains décrites ci-dessus.

6.3.3. SITUATIONS PERTURBEES ET CRISES

Tout incident ou perturbation sur le RFN ne se transforme pas nécessairement en crise ferroviaire. Il convient donc de distinguer les situations perturbées et les situations de crise.

La gestion des situations perturbées et des crises fait l'objet d'un pilotage et d'une coordination spécifiques portant sur des organisations, des modes de fonctionnement et des processus qui permettent de répondre à quatre enjeux :

- le retour à une production ferroviaire nominale dans les meilleurs délais ;
- la mise en place d'un dispositif efficace de prise en charge et d'information de la clientèle ;
- l'alerte et l'information en continu des représentants institutionnels partenaires et de l'opinion ;
- l'efficacité du travail avec les services publics dans les situations d'urgence.

6.3.3.1. Situations perturbées

Une situation perturbée est un incident avec répercussion sur le plan de transport dont les conséquences restent mineures et dont la gestion relève des organismes opérationnels permanents.

Le pilotage des situations perturbées relève de SNCF Réseau et ne génère pas d'ouverture des salles de crise.

Lorsqu'un incident survient sur le RFN, un pilote d'incident est désigné au sein du service en charge de la gestion opérationnelle des circulations. Il décide à la fois de la stratégie de gestion de la perturbation de la circulation et de celle du retour à la situation nominale. Il informe les exploitants ferroviaires et les niveaux supérieurs du service en charge de la gestion opérationnelle des circulations.

Le SGC doit mesurer rapidement l'impact de toute perturbation du trafic sur le réseau ferré national, et son évolution probable. Il doit établir les prévisions de retour à la situation nominale ou à un stade intermédiaire stabilisé qu'il communique aux EF.

Pour faciliter le retour à la situation nominale et optimiser la circulation, des scénarios sont établis par les EF.

Ne sont pas considérés comme des incidents, au sens de ce présent point, les conflits de circulation entre trains en dehors de tout incident.

6.3.3.2. Situations de crise

Une situation de crise ferroviaire se caractérise par :

- Une perturbation importante de l'exploitation ferroviaire occasionnant des dégradations majeures sur les plans de transport des EF, associée à un fort degré d'incertitude quant au retour à la situation nominale dans des délais rapides.
- Un risque élevé d'impact sur la clientèle et/ou l'image du système ferroviaire.

La gravité des incidents est évaluée sur une échelle de 1 à 6. Une situation de crise est établie à partir du niveau 2. Une ou plusieurs salles de crise sont ouvertes afin d'orienter le pilotage de l'incident en prenant en compte les intérêts des GI, GG et EF concernés.

SNCF Réseau assure la coordination opérationnelle de la gestion des crises au sein de salles de crise opérationnelles. Il existe deux niveaux de salles de crise opérationnelles :

- les salles territoriales, réparties selon une maille définie par SNCF Réseau ;
- une salle nationale, également appelée salle de crise du CNOF.

Les principes de la coordination de la gestion de crise sont décrits au chapitre 5 et dans les annexes 3.6.1 et 3.6.2 du DRR.

Chaque salle de crise opérationnelle est dirigée par un représentant de SNCF Réseau rapidement mobilisable, le Dirigeant Territorial Opérationnel (DTO) pour les salles territoriales ou le Directeur National des Opérations (DNO) pour la salle de crise du CNOF. Elle réunit les représentants des EF, Gestionnaire des Gares (GG) et GI concernés par une crise, ainsi que les représentants des différents métiers et directions de SNCF Réseau : circulation ferroviaire, et maintenance de l'infrastructure. Un même représentant peut recevoir plusieurs mandats.

Les salles de crise ne se substituent pas aux équipes opérationnelles des GI, GG et EF qui demeurent chargées des procédures opérationnelles, ni aux équipes de SNCF Réseau sur le terrain. Elles ont en revanche le pouvoir d'orienter l'action des acteurs opérationnels, en prenant des décisions sur la conduite des opérations de rétablissement ainsi que sur les mesures permettant de minimiser les conséquences des crises sur l'acheminement des clients voyageurs et du fret.

Afin d'assurer un traitement efficace d'une crise dans ses différentes composantes, les salles de crise mettent en œuvre les standards et principes majeurs de la gestion de crise. Les décisions sont en principe adoptées par consensus. A défaut le DTO (ou le DNO en cas d'activation de la salle du CNOF) décide des mesures à prendre dans l'intérêt du système. Ces décisions s'imposent aux membres et aux équipes opérationnelles de SNCF Réseau, des GI, GG et EF. Les salles opérationnelles assurent un traitement global de la crise en veillant à l'équilibre des différents intérêts en présence, GI GG et EF. La recherche de cet équilibre peut parfois conduire à écarter l'application systématique des règles énoncées au présent chapitre 6 du DRR.

Les autres Gestionnaires d'infrastructure et le Gestionnaire des Gares peuvent aussi adhérer à ce dispositif de coordination de gestion des crises.

6.3.3.3. *Impact et évolution probable*

Le déroulement de la circulation des trains reste connu des EF en vertu du service d'information de localisation.

Le SGC informe les EF concernées selon les modalités fixées dans le texte « Règles de la GOC » en prenant en compte l'évolution probable de la situation. Cette information repose sur un diagnostic de l'impact de la perturbation fondé sur des informations que le SGC collecte.

Ces informations peuvent la concerner exclusivement (dérangement d'installation, etc.) ou concerner la production d'une EF à l'origine de la perturbation (train en détresse, etc.).

Pour faciliter le diagnostic à partir duquel le SGC arrête ses décisions de gestion de la perturbation, l'EF à l'origine de la perturbation ou concernée par une situation perturbée informe en permanence le SGC (par téléphone et via l'application DURANDAL 2...), des éléments factuels ou prévisionnels dont elle dispose.

L'écoulement perturbé de la circulation s'effectue selon les règles d'exploitation décrites précédemment ([article 6.3.2](#)).

6.3.3.4. *Gestion opérationnelle des situations d'urgence*

En cas d'accident ou d'incident grave, SNCF Réseau et les EF doivent prendre les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement.

Afin de gérer les situations d'urgence, chaque établissement local du service gestionnaire des circulations a établi en concertation avec les autorités administratives compétentes un plan d'intervention et de sécurité (PIS) selon les exigences de l'arrêté du 12 août 2008 (*). Des annexes au PIS décrivent les sites susceptibles de présenter des risques particuliers au regard des conditions d'exploitation, des particularités de l'infrastructure ou des difficultés d'accès. C'est le cas en particulier pour les plans d'urgence internes (PUI) relatifs au transport de marchandises dangereuses.

Ce plan est distribué à chaque exploitant ferroviaire concerné. Les exploitants ferroviaires sont tenus d'adapter leur organisation aux exigences de ces plans.

Selon le type de l'événement de sécurité au sens de l'arrêté du 12 août 2008 (*), le service gestionnaire des circulations avise les services de secours publics et informe sans délai le préfet territorialement compétent.

Le PIS doit être alimenté de la description des organisations mises en place par les exploitants ferroviaires et des moyens humains, matériels et techniques qu'ils mettent en œuvre ou à disposition pour répondre aux sollicitations du service gestionnaire des circulations et notamment :

- ✓ les locaux, moyens humains, matériels et techniques qu'elles mettent en œuvre ou à disposition ;
- ✓ l'organisation et les modalités d'information et de prise en charge des familles ;
- ✓ l'organisation de l'information, de l'avitaillement ou de l'évacuation des voyageurs.

Un dispositif de remplacement et de permanence des dirigeants doit permettre d'assurer la continuité du service, afin de poursuivre la gestion des situations d'urgence.

La représentation d'une EF sur un événement est assurée par cette EF ou une autre avec qui elle a contractualisé.

(*) : Arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national.

6.3.3.5. Constatation des faits en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave et imminent

Afin de relever les faits en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave et imminent, un relevé de constatations immédiates (RCI) doit être établi de manière contradictoire entre les représentants de SNCF Réseau ayant fait l'objet d'une habilitation et les représentants désignés de chaque EF concernée.

Il précise au plus tôt la nature de l'évènement en cause, ses circonstances et ses conséquences lorsqu'elles sont connues avec une description des faits précise et objective. Ce relevé doit être signé par chaque représentant des parties intéressées qui peut, le cas échéant, indiquer des réserves motivées sur tout ou partie des éléments du relevé de constatations immédiates.

SNCF Réseau peut faire appel à des « experts » dans les conditions fixées par le document RFN-IG-TR 04 D-03-n°001 « Incidents et accidents - Avis - Mesures conservatoires et Enquête ».

6.3.4. MESURES PARTICULIERES A PRENDRE EN CAS DE PERTURBATIONS INTERNATIONALES

- a) Une perturbation internationale est une perturbation imprévue, d'une durée de plus de 3 jours ayant un impact élevé sur la régularité.
- b) Les perturbations de durée inférieure ou égale à trois jours sont gérées avec soin sur la base de la coopération quotidienne essentiellement bilatérale des centres nationaux de gestion du trafic.
- c) Les EF sont invitées à élaborer leurs propres plans de circulation s'ils n'existent pas encore.
- d) Pour les Exploitants Ferroviaires répondant aux conditions d'accès sur le réseau national
 - Lorsqu'un incident nécessite un détournement déplaçant le point frontière, des conférences téléphoniques sont mises en place par SNCF Réseau avec les GI voisins en vue de coordonner le trafic (dénommées « salle de crise virtuelle »). Des communications en anglais y sont aussi possibles. RailNetEurope a créé une liste des coordonnées des points de contacts des GI européens.
 - Lorsque l'incident ne nécessite pas un détournement déplaçant le point frontière il n'est pas nécessaire en règle générale, de recourir à la salle de crise virtuelle, la disposition du point a s'applique. Si nécessaire, une coordination bilatérale normale peut être utilisée.
 - Les itinéraires empruntant un autre point frontière que celui initialement prévu sont définis en concertation inter GI avec évaluation de leur capacité conformément au DRR, puis portés à la connaissance des EF internationales comme "itinéraire de déviation".
 - Une cellule d'adaptation ad hoc est déployée par SNCF Réseau le temps de la perturbation en vue de faciliter le traitement des demandes de sillons de dernière minute des EF autorisées.

6.4. OUTILS D'INFORMATION ET DE SUIVI DES TRAINS

6.4.1. OUTILS NATIONAUX

- See-trains :
 - Permet de visualiser le graphique théorique et réel des sillons et des planches travaux.
- E-Houat :
 - Interface Web permettant de collecter les informations relatives aux allocations de sillons et aux circulations théoriques.
- E-Bréhat :
 - Permet de consulter en temps réel les données de circulation, les retards et leurs motifs. (Les fonctionnalités de cet outil sont amenées à être réurbanisées).
- Dinamic :
 - Dispositif d'interface et de dialogue entre les EF et GI matérialisant des informations sur la circulation (composition réelle, demande d'acceptation de non-conformité...)
- Durandal 2 :
 - Outil de partage des Exploitants Ferroviaires pour la gestion des situations perturbées et des crises ; assure la traçabilité des décisions.
- SPID : Outil de partage des acteurs opérationnels pour prendre les mesures adaptées avec anticipation, afin de réduire les conséquences sur le plan de transport, et une meilleure information.

6.4.2. OUTILS INTERNATIONAUX

- TIS :
Outil concernant la gestion des trains internationaux et délivrant les données de circulation en temps réel. Ces données sont issues des systèmes d'information de chaque pays.

6.5. REGLES DE MAINTIEN DE LA DISPONIBILITE DU RESEAU

6.5.1. REGLE DE DEPANNAGE D'UN TRAIN

Un train immobilisé par une panne sur voie principale doit faire l'objet d'une demande de secours dans un délai maximum de 15 minutes. Le conducteur devra avant toute visite donner ses coordonnées téléphoniques à l'opérateur du SGC concerné.

Passé ce délai et sans prévision de remise en circulation de la part du conducteur, le SGC prend les dispositions utiles pour pré-positionner les moyens de secours adéquats afin de libérer la voie dès que la procédure de sécurité engagée le permettra.

Ce délai de 15 minutes est destiné à couvrir les opérations de diagnostic technique et de réparation palliative à la charge du conducteur, pouvant éviter le dépôt d'une demande de secours ou permettre

au train d'atteindre un point de garage plus en aval. Dès qu'il a constaté que ce délai est insuffisant, le conducteur dépose une demande de secours selon les procédures de sécurité en vigueur.

Cette règle peut être adaptée sur certains secteurs du réseau et figure dans ce cas dans la documentation d'exploitation.

6.5.2. REGLE DE MISE A DISPOSITION DE MOYENS DES EF POUR RETABLIR LA CAPACITE D'INFRASTRUCTURE

Lorsqu'il est nécessaire d'aller secourir un train en panne ou d'engager des moyens de réparation urgente des infrastructures, le SGC est fondé à imposer aux EF la mise à disposition des moyens adaptés nécessaires au dégagement du RFN (par exemple, secours à un train en panne, acheminement de moyens matériels et humains destinés à la remise en état urgente de l'infrastructure, de moyens de relevage).

Précédée d'une concertation avec les correspondants désignés des EF, cette mise à disposition est notifiée, motivée et limitée dans le temps sur la zone géographique strictement nécessaire et donne lieu à indemnisation selon les modalités stipulées dans les conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national ([annexe 3.1](#) du DRR).

Les modalités de remise à disposition des moyens des EF sont concertées et font également l'objet d'une notification.

Le document « Règles de la GOC » décrit plus précisément ce processus.

6.5.3. RELEVAGE

Dans le cadre de sa mission de dégagement du RFN, le SGC assure le relevage du matériel roulant déraillé.

Les moyens de relevage appartiennent à SNCF Réseau. Ils sont engagés quelle que soit l'EF titulaire du train ou propriétaire des véhicules déraillés selon le principe de l'[article 6.3.3.4](#).

En dehors du dégagement prioritaire du RFN (sur voie principale), ces moyens peuvent être sollicités par les EF au titre de prestations payantes, dans les conditions définies aux chapitres 7 du DRR et du texte RFN-IG-TR 04 D-01-n°012.

En dehors de tout impact production / circulation significatif, le dégagement sur voie de service n'a pas de caractère prioritaire.

Conformément aux dispositions du texte RFN-IG-TR 04 D-01-n°012, les agrès de relevage spécifiques à certains types d'engins moteurs devront être en permanence à bord ou à disposition immédiate pour permettre le dégagement rapide du RFN par les équipes de relevage. Ils devront être conformes à la législation en vigueur.

Dans le cadre des interventions de relevage, les agents des centres de relevage réalisent certaines manipulations de tout ou partie d'organes des véhicules empruntant le RFN qui pourraient présenter un risque pour leur santé (présence d'amiante dans les liaisons bogie-caisse par exemple).

La législation en vigueur impose une protection des salariés adaptée aux risques liés à l'amiante et aux autres risques chimiques (comme les fibres céramiques réfractaires), et les EF sont invitées à le préciser sans délai, via l'adresse relevage.dcf@sncf.fr.

De plus, la documentation de relevage de tous les engins moteurs empruntant le RFN devra être transmise sans délai ainsi que les mises à jour au pôle « dégagement du réseau » de la DGOP/DOS (relevage.dcf@sncf.fr).

Seuls les agrès de dégagement validés par SNCF RESEAU sont admis pour tout acheminement sur le RFN, quelle que soit l'EF secourue.

Si d'autres agrès devaient être utilisés, en amont d'une opération ou d'une prestation de relevage, la procédure suivante est appliquée après validation de leur utilisation par SNCF Réseau :

- Transmission des données techniques (profil de voie, charges, interfaçage avec engin concerné, profil de roue, conditions d'assemblage, bilans masses et CMU....),
- Etude technique avec plans, dessins et notes de calcul,
- Validation par SNCF Réseau qui procèdera :
 - o à l'étude de l'outillage concerné et du comportement dynamique notamment lorsqu'il supporte un véhicule ferroviaire,
 - o à l'évaluation de la conformité des outillages à la réglementation en vigueur,
- Réalisation de prototype (en cas de conception d'un nouvel outillage de dégagement),
- Essais sur le terrain et reprise éventuelle, afin de s'assurer que ces agrès peuvent être utilisés sans dommages.

La demande devra être transmise au pôle dégagement du RFN (courriel à relevage.dcf@sncf.fr) et la prise en charge des frais d'étude ainsi que la responsabilité de cet acheminement seront supportés par l'EF demandeuse.

Lors du processus, le demandeur doit se tenir disponible pour répondre à toutes questions ou sollicitations, diffuser ses documents ainsi que communiquer en Français.

Conformément aux dispositions du texte RFN-IG-TR 04 D-01-n°012, toute EF devra :

- préciser sans délai si l'un des véhicules empruntant le RFN possède des pièces soumises aux risques cités ci-dessus, à l'adresse électronique suivante : relevage.dcf@sncf.fr,
- fournir la documentation de relevage de tous les engins empruntant le RFN sans délai ainsi que les mises à jour au pôle «dégagement du réseau» à l'adresse électronique suivante : relevage.dcf@sncf.fr. Cette documentation de relevage comportera à minima :
 - o La méthodologie de relevage,
 - o La méthodologie de contrôle permettant de réaliser la visite de type A, réalisée sur les lieux de l'incident, une fois les opérations de relevage achevées, dont le but est de vérifier la capacité des véhicules à être exploités. Cette visite de type A, dont le compte rendu est remis au représentant de l'EF présent sur place, est nécessaire pour connaître les conditions d'acheminement des véhicules vers le point de garage le plus proche.
 - o Le document technique constructeur de l'engin mentionnant les points de relevage et les masses.
- permettre le maintien des compétences des équipes de relevage sur certains types de matériel, en mettant leur matériel à disposition pour réaliser des exercices de relevage.

6.5.4. MISE A DISPOSITION DU SGC DE MOYENS DES EF POUR ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE

Pour pallier le risque de mauvais fonctionnement des circuits de voie, il est prévu, lors de la conception du service, la circulation de trains désignés sur certains itinéraires, en concertation avec l'EF concernée.

En phase opérationnelle, le SGC est en droit d'utiliser toute circulation utile dont les caractéristiques (masse sur rail) correspondent à ce besoin. Il doit également s'assurer que cette circulation pourra s'effectuer en toute sécurité. Cette mesure peut se traduire par le dévoiement de cette circulation par rapport à son itinéraire normalement prévu. Si cela est possible, l'EF concernée est renseignée à l'avance.

La perturbation engendrée pour la circulation doit être modérée et le retard qui en découle doit, si possible, être inférieur à 3 minutes.

6.5.5. RECONNAISSANCE SUITE A INTERRUPTION PROLONGEE DE LIGNE

L'interruption prolongée de la circulation peut entraîner des difficultés d'exploitation résultant notamment de la connaissance insuffisante de l'état de l'infrastructure (avaries à la voie, présence d'obstacle, actes malveillants, intempéries...). Il est alors nécessaire de réaliser une reconnaissance de la ligne concernée avec présence de représentants de la maintenance et des travaux de SNCF Réseau, avant la circulation du premier train commercial.

Afin de réaliser cette reconnaissance, le SGC est fondé à utiliser la règle de mise à disposition décrite à l'article 6.5.2.

6.5.6. VISITE DES INSTALLATIONS DE LA LIGNE OU DEPLACEMENT D'AGENTS POUR LES BESOINS DU SERVICE

Afin de faciliter la réalisation des tournées techniques pour vérifications de la ligne, ou l'acheminement sur une zone d'un agent qualifié lors d'un événement s'opposant à la circulation des trains, les EF accueillent les agents qualifiés appartenant à SNCF Réseau ou un autre GI en mission. Les modalités des tournées techniques sont stipulées dans les conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national (annexe 3.1 du DRR).

Cette mission, motivée et limitée dans le temps sur une zone géographique strictement nécessaire, est précédée, si possible, d'un avis via les correspondants désignés des EF.

Les personnes admises à prendre place dans les cabines de conduites, indépendamment des agents autorisés par l'exploitant ferroviaire selon la règle de mise à disposition décrite à l'article 6.5.2., sont les agents munis d'une autorisation d'accès aux cabines de conduites dans le document RFN OG 01 B-00 n°002 « Accès aux cabines de conduite des trains des exploitants ferroviaires ».

6.6. SURETE

6.6.1. SITUATIONS PERTURBEES POUR FAIT DE SURETE

Dans le cadre de la sûreté du réseau et de ses utilisateurs, les EF doivent respecter toutes les mesures associées que SNCF Réseau pourrait leur notifier, en déclinaison de plans gouvernementaux (VIGIPIRATE...) à l'occasion de la gestion de situations d'urgence ou de la mise en place de mesures conservatoires (colis suspect, alerte à la bombe...).

Le document « Règles de la GOC » apporte des précisions sur la gestion des situations perturbées pour fait de sûreté.

6.6.2. EXIGENCES DE SURETE EN LIEN AVEC LE SEJOUR TEMPORAIRE DE WAGONS MD SUR CERTAINS SITES

Un plan de sûreté spécifique à certains sites de séjours temporaires de wagons de marchandises dangereuses peut être élaboré par SNCF Réseau.

La rédaction des plans de sûreté établis par ailleurs par chaque EF en regard du 1.10.3.2 du RID doit tenir compte le cas échéant de l'existence des plans de sûreté spécifiques établis par SNCF Réseau.

Le plan de sûreté spécifique prescrit un certain nombre d'exigences applicables sur l'ensemble du site et destinées à limiter voire à empêcher les actes malveillants sur les zones de séjour temporaire de marchandises dangereuses.

Il appartient à chaque exploitant ferroviaire concerné d'en décliner les exigences en procédures opérationnelles pour son propre personnel.

6.6.3. CONTRIBUTIONS DES EF ET DU GESTIONNAIRE DE GARES (GARES & CONNEXIONS)

Le SGC est fondé à demander aux entreprises ferroviaires et au Gestionnaire de Gares leur contribution, en termes de mise à disposition de moyens matériel, technique ou de personnel, aux exercices sûreté en vue de la validation des procédures en déclinaison de plans de sûreté 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.

Les coûts liés à ces exercices (mise en place de matériels et de personnel ...) sont à la charge des entreprises ferroviaires contributrices.

6.7. ENQUETES TRINOME PANTO INCIDENTS CATENAIRES

6.7.1. LA NOTION D'ENQUETE

L'enquête est une procédure visant à prévenir les accidents et incidents. Elle consiste à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité (article 3 §14 de la directive UE 2016/798 du 11 mai 2016 relatif à la sécurité ferroviaire). L'enquête permet également de garantir la fiabilité et la robustesse du système.

Les enquêtes trinôme panto ne sont pas systématiques ni immédiates mais lorsqu'elles sont déclenchées, elles doivent être réalisées au plus proche de la finalisation du RCI.

6.7.2. CONSTITUTION D'UN TRINOME PANTO TERRITORIAL

Le trinôme panto est constitué :

- D'un expert Matériel représentant l'EF concernée par l'événement.
- D'un expert Traction représentant l'EF concernée par l'événement.
- D'un expert Caténaire appartenant à SNCF Réseau ou un représentant du GI concerné.

Les enquêtes trinômes panto sont opposables et font l'objet du document RFN-IG-TR 04 D-03-n°006. Nota : un seul expert peut porter les compétences « Matériel » et « Traction ».

A la date de publication du présent document, des experts « Matériel » et « Traction » de SNCF Voyageurs sont missionnés pour intervenir sur des incidents impliquant le matériel roulant d'autres EF et ces prestations ne sont pas rémunérées.

6.7.3. DECLENCHEMENT DU TRINOME PANTO

Chaque incident ayant eu de façon directe ou indirecte des conséquences sur les installations de Traction Électrique et les pantographes, doit faire l'objet d'une information à l'EF concernée et au COGC.

Le Représentant Local Sécurité (RLS), pilote de l'enquête, appartenant à la DSSR, déclenche l'intervention du Trinôme Panto lorsque les éléments connus lors de la finalisation du RCI ne lui permettent pas d'envisager un rapport d'analyse causale conclusif.

6.7.4. ABSENCE D'UN REPRESENTANT D'UNE EF A L'ENQUETE TP

Lors de l'absence d'un représentant d'une EF à l'enquête TP, l'enquête se fera sans l'EF et ses résultats lui seront opposables.

Exceptionnellement, en l'absence d'un représentant d'une EF dans un délai compatible au besoin d'une enquête TP, le RLS de la DSSR, pilote de l'enquête, fait appel à un ou plusieurs experts pour les domaines Matériel et Traction. Les experts sollicités sont à considérer comme un apport de compétences dans le domaine ferroviaire pour permettre au rédacteur du rapport TP (appartenant à SNCF Réseau, expert Maintenance et Travaux du TP) de mener à bien l'élaboration de son rapport. Les experts mandatés ne se substituent pas aux représentants des exploitants. Ils apportent uniquement leurs compétences techniques. Ils peuvent appartenir à n'importe quel Exploitant Ferroviaire.

L'absence de représentant d'une EF à l'enquête TP, ne remettra pas en cause le caractère opposable des résultats de l'enquête à l'EF concernée

Pour limiter les occurrences de non représentation d'une EF à ce type d'enquête, le Représentant Local Sécurité, fera appel à un ou plusieurs experts pour les domaines « Matériel » et « Traction ».

- Les experts sollicités sont à considérer comme un apport de compétences dans le domaine ferroviaire pour permettre au rédacteur du rapport TP (agent de SNCF Réseau expert Maintenance et Travaux) de mener à bien l'élaboration de son rapport.
- Les experts mandatés ne se substituent pas aux représentants des exploitants. Ils apportent uniquement leurs compétences techniques. Ils peuvent appartenir à n'importe quelle EF.
- La prestation de l'expert pour une enquête TP « trinôme panto » est une prestation supplémentaire.

La désignation de l'expert sera formalisée par une fiche d'appel à expert établie sur base d'un modèle repris dans les « règles de la GOC ». L'expert mandaté est tenu de respecter un engagement de confidentialité à l'égard de son employeur et à l'égard de toute entreprise ferroviaire.

- L'expert missionné pour pallier l'absence d'un représentant de l'Entreprise Ferroviaire concernée sera soumise à des obligations de confidentialité.
- Sa prestation sera rémunérée et facturée à l'EF concernée lorsque cette prestation aura été réalisée en l'absence d'un représentant de l'EF concernée.

6.8. PHASE POST-OPERATIONNELLE

6.8.1. MANAGEMENT DE LA REGULARITE

Le management de la régularité vise l'amélioration continue de la performance globale de l'exploitation. A ce titre, le SGC coordonne l'ensemble du système ferroviaire et pilote aux différents niveaux organisationnels les instances Quotidiennes, Hebdomadaires et Mensuelles sur les différents maillages (territorial, Axe, National), avec les méthodes de l'Excellence Opérationnelle. Ces instances sont décrites notamment dans le texte RFN-IG-OG-01 B -00-N°001 (OP 00515), « Management de la performance de l'exploitation ».

L'analyse des événements perturbateurs décrits à l'article 5.5 du présent texte s'appuie sur la collecte d'informations factuelles. Il appartient à chacun de compléter a posteriori les événements lui ayant été affectés par les informations qu'il juge utiles pour étayer ensuite son propre management. Le processus et les prescriptions sont régis par le texte RFN-IG-TR- 04 C-01-n°002 (OP 03027) « Directives de

justification des retards et des suppressions dans BREHAT ». L'outil de redressement de l'affectation des incidents est l'application DECLIC. Le délai pour contester l'affectation d'un incident est de 15 jours après sa clôture.

Un nouvel espace d'analyse des données de régularité (tableaux de bords, ...), ouvert aux EF et acteurs de SNCF Réseau est créé : l'Observatoire de la REGularité (ORE).

6.8.2. VEILLE SECURITE - RETOUR D'EXPERIENCE SUR LES CONDITIONS REELLES DE CIRCULATION

Afin d'assurer sa mission de surveillance opérationnelle de l'exploitation du RFN, SNCF Réseau doit être informé de la survenance de tout événement présentant des risques pour la sécurité sur le RFN.

Pour ce faire, SNCF Réseau a mis en place une veille sécurité du système ferroviaire qui s'intègre dans son dispositif général de la gestion de la sécurité.

De plus, chaque EF devant garantir la sécurité de sa propre production effectue sa propre veille. Dans ce cadre, celle-ci doit porter à la connaissance du SGC tous les incidents et accidents graves.

De même, SNCF Réseau doit aussi porter à la connaissance de l'EF toute non-conformité de la responsabilité de l'EF, constatée aussi bien dans l'application des consignes et instructions de sécurité que dans l'état technique de son matériel roulant. La veille sécurité consiste à :

- collecter et enregistrer les données ;
- assurer le suivi des indicateurs de sécurité ;
- examiner les accidents, quasi-accidents, incidents et signes avant-coureurs de performances insuffisantes ;
- analyser les résultats enregistrés ;
- aviser les entreprises ferroviaires des événements susceptibles de les concerner ;
- communiquer les résultats.

Cette veille sécurité est complétée d'un dispositif de bouclage.

Au titre des articles 103, 106 et 108 du décret n°2019-525, SNCF Réseau et les EF contribuent à la veille sécurité du système ferroviaire en appliquant notamment les dispositions suivantes :

- SNCF Réseau informe selon les cas, l'EPSF, le CMVOA ou le BEATT, en cas de manquements graves ou répétés d'une EF à la réglementation de sécurité ou d'insuffisance dans l'état technique de son matériel roulant ;
- les EF signalent les incidents et accidents graves à SNCF Réseau (via le SGC), au Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) et à l'EPSF ;
- les EF communiquent à SNCF Réseau et à l'EPSF, chaque trimestre, la valeur des indicateurs de sécurité communs définis par la directive n° 2004/49/CE qui les concernent et des indicateurs complémentaires éventuellement requis ; la communication à SNCF Réseau des valeurs des indicateurs doit être adressée à la Direction de la Sécurité, Sureté et des Risques de SNCF Réseau.

6.8.3. ROLE ET MISSIONS DU RESPONSABLE DU SUIVI DES ECARTS EXPLOITATION

Le texte RFN-IG-OG-01 B –00-N°001, « Management de la performance de l'exploitation » prévoit que SNCF Réseau assure une veille sur le respect des règles d'exploitation du Réseau Ferré National (sont exclues de ce périmètre les infractions « sécurité »).

- ✓ Le Responsable du Suivi des Ecart Exploitation (RSEE) recueille les écarts sur les thématiques suivantes : **Non-respect du droit au sillon** (train circulant sur un sillon alloué à une autre EF, utilisation d'un sillon inexistant...)
- ✓ **Absence d'information d'acheminement sur l'enchaînement des trains** (notamment sur les gros chantiers et/ou faisceaux relais...)
- ✓ **Refus de mise à disposition** (article 6.5.2)
- ✓ **Prestation au sol défaillante** (absence d'un agent pour la manœuvre des installations de sécurité...)
- ✓ **Non-respect du délai des demandes de secours** (article 6.5.1 Règle de dépannage d'un train)
- ✓ **Défaut de signalement de non-conformité** (article 6.2.2.2)
- ✓ **Occupations abusives des voies de service** (voies de service)
- ✓ **Défaut d'annonce de train long** (article 203 - RFN-IG-TR 04 C-01-n°001)
- ✓ **Défaut d'accusés réception** d'avis ARTIC, DBC hors service...
- ✓ **Défaut de déclaration de composition réelle** (article 6.5.2 du DRR et article 202 - RFN-IG-TR 04 C-01-n°001)
- ✓ **Défaut de suppression de sillon non utilisé** (article 6.7.1.1, 6.7.1.4 du DRR)

6.8.4. RETOUR D'EXPERIENCE SUR LES CONDITIONS REELLES DE CIRCULATION

Une instance hebdomadaire, le Comité de Coordination Anticipation du Réseau (CCAR) organise des téléconférences dans le cadre de la coordination de la gestion des situations de crise.

Ces réunions ont notamment pour objet :

- Résultats hebdomadaires (résultats régularité à 5' à l'arrivée, ponctualité origine,...)
- Evénement marquants de la semaine
- Alertes production
- Campagnes saisonnières (fortes chaleurs/canicule, grand froid,...)
- Suivi des actions du comité
- Autres points à l'ordre du jour
- Anticipation événement à venir
- ...

Un Comité Hebdomadaire Production (CHP) reprend l'ordre du jour du CCAR sur les sujets nécessitant un approfondissement, ainsi que les points supplémentaires suivants :

- Résultats des activités voyageurs
- Alertes production spécifiques à une ou plusieurs activités voyageurs
- Points spécifiques

Un espace partagé et un outil commun « Alerting » pour l'alimentation de l'ordre du jour est à disposition des clients voyageurs, et l'ensemble des ordres du jour, échanges, relevé de décision, et suivi de l'amortissement des sujets traités sont disponibles dans l'espace partagé.

6.8.5. ANTICIPATION DES EVENEMENTS CLIMATIQUES

Les démarches de prévention des phénomènes saisonniers sont pilotées par le SGC au niveau national et au niveau territorial.

En particulier, des « journées transverses » froid et neige, fortes chaleurs, adhérence sont organisées avec l'ensemble des exploitants.

Outre le traitement opérationnel des aléas climatiques, il s'agit également d'anticiper les phénomènes météo. Cette anticipation animée par le SGC doit permettre de préparer et pré-positionner les moyens nécessaires (acheminements, ressources matériels et personnel...) voire de décider de réductions de capacité d'exploitation.

Suite à l'analyse des retours d'expérience réalisés les années précédentes sur le sujet « patinage/enrayage », le SGC peut être amené, lors des campagnes automnales à demander aux EF fret de limiter le tonnage de leur train ou d'imposer une puissance de traction suffisante (Unité Multiple au lieu d'Unité Simple par exemple) sur des zones définies avec les EF pour éviter des problèmes d'adhérence.

CHAPITRE 7

INSTALLATIONS DE SERVICE



7.1. INTRODUCTION

7.1.1. DISPOSITIONS GENERALES

Au sens des dispositions de la directive n°2012-34 du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen dans sa version modifiée en vigueur, une «installation de service» désigne toute installation (y compris les terrains, bâtiments et équipements) qui a été spécialement aménagée, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2 (accès et services de base), 3 (prestations complémentaires aux services de base) et 4 (prestations connexes aux services de base).

La notion d'« exploitant d'installation de service » désigne, quant à elle, toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive n°2012-34 précitée.

7.1.2. TEXTES APPLICABLES

Le présent chapitre du DRR spécifiquement applicable aux installations de service se fonde notamment sur les textes législatifs et réglementaires suivants :

- Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et directive 2016/2370/UE du 14 décembre 2016 la modifiant ;
- Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;
- Code des transports, partie législative ;
- Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire et le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif au réseau ferroviaire et aux services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire, le modifiant.

7.1.3. CONTACTS

7.1.3.1. *Installations de Service exploitées par SNCF Réseau*

Les clients souhaitant des informations sur l'accès aux installations de service exploitées par **SNCF Réseau** peuvent contacter la **Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF)** :

- Par courrier : SNCF Réseau
Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires

12, rue Jean-Philippe RAMEAU

CS 80001

93212 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex
- Par courrier électronique : services.psef@sncf.fr
- Par téléphone : +33 (0) 9 80 98 03 29
- Via le site Internet : <https://www.psef.sncf-reseau.fr/>
- Ils peuvent également contacter leur Chargé de Compte s'ils en ont un, ou à défaut le Guichet Unique : guichetunique@reseau.sncf.fr

7.1.3.2. *Installations de service exploitées par d'autres entités que SNCF Réseau*

Nota : il est précisé que la propriété des installations de service est déconnectée au sens du présent chapitre de leur exploitation. Notamment, certaines installations de SNCF Réseau sont exploitées par des entités tierces. On ne parle dans le présent chapitre que des entités exploitantes, pas des propriétaires.

Au préalable :

- Il est rappelé que tout exploitant d'installation de service est invité par SNCF Réseau à lui transmettre les informations relatives au service qu'il fournit et à l'installation qu'il gère, soit par le biais d'un lien vers le site Internet qui définit son offre, soit par la transmission d'un document prêt à publier.
- Les exploitants d'installations de service sont invités à recourir au formulaire suivant établi par RNE : https://rne.eu/wpcontent/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf
- Le délai pour la communication des informations ou du lien à publier dans le DRR, en vue de sa publication avant le début de l'HDS, est fixé au 15 juillet de A-1 pour les HDS A et A+1. Les offres sont publiées simultanément aux parutions des différentes versions du DRR.

Ainsi, les clients souhaitant des informations sur l'accès aux installations de service exploitées par des tiers sont invités à contacter les interlocuteurs référencés ci-dessous et à consulter l'**annexe 7.11** du DRR.

7.2. VUE D'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS DE SERVICE

Conformément aux articles 4.1 et 5.1 du règlement d'exécution n°2017-2177 de la Commission européenne du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire, les exploitants d'installations de service établissent une description des installations de service et des services dont ils sont responsables et mettent gratuitement à disposition la description de leurs installations de service en la publiant sur leur portail Internet, sur le portail européen commun <https://railfacilitiesportal.eu/> ou en communiquant les informations utiles prêtes à être publiées dans le DRR.

Les informations relatives aux installations de service exploitées par SNCF Réseau figurent ci-après au **point 7.3**.

Les informations relatives aux installations de service gérées par d'autres exploitants d'installations de service figurent aux **points 7.2.1 à 7.2.8** ainsi qu'en **annexe 7.11** du DRR. Elles ont été communiquées par les exploitants des installations de service à SNCF Réseau.

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

7.2.1. GARES DE VOYAGEURS

Les prestations fournies en gares de voyageurs ouvertes au public par SNCF Gares&Connexions et la tarification associée sont décrites dans le Document de Référence des Gares (DRG) (**annexe 7.10** - non communiquée).

7.2.2. TERMINAUX DE MARCHANDISES

7.2.2.1. Chantiers de transport combiné

A - Services rendus par les exploitants de chantiers de transport combiné de SNCF RESEAU

Exploitant	Chantiers (en tout ou partie)	Site internet ou offre annexée au DRR
Brangeon Transports et Logistique 7 Route de Montjean - BP 46 49620 LA POMMERAYE + 33 (0)2 41 72 11 55	TOURS Saint-Pierre des Corps	Voir annexe 7.11
Hendaye Manutention Cour Bidassoa - BP 142 64700 HENDAYE + 33 (0)5 59 20 02 86	HENDAYE	Donnée non communiquée
Naviland Cargo 26 Quai Michelet - CS 10095 92309 LEVALLOIS-PERRET CEDEX + 33 (0)1 41 05 33 01	DIJON Gevrey	www.naviland-cargo.com Voir annexe 7.11
	BORDEAUX Hourcade	
	MARSEILLE Canet 1	
	TOULOUSE St-Jory	
	PARIS Valenton	
	LYON Vénissieux	
Novatrans Tour Onyx 10 Rue Vandrezanne CS 91397 75634 PARIS CEDEX 13 + 33 (0)1 85 34 49 00	AVIGNON Courtine	www.novatrans.eu Donnée non communiquée
	NOISY-LE-SEC	
	PARIS Valenton LYON Saint-Priest	
BTM 1 rue Pierre Séward 94460 VALENTON + 33 (0)1 41 94 16 50	PARIS Valenton	Donnée non communiquée
BTM 1 rue Pierre Séward 94460 VALENTON + 33 (0)1 41 94 16 50	TOULOUSE Fenouillet	Donnée non communiquée
BTM 5 rue Seveso 31150 FENOUILLET pour T3M	CLERMONT-FERRAND Gerzat	Donnée non communiquée
Ferovergne 2 rue de l'industrie 63360 GERZAT + 33 (0)4 73 92 74 30	PERPIGNAN SAINT- CHARLES	Voir annexe 7.11
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal SAEML 320 avenue de Barcelone 66000 PERPIGNAN + 33 (0)4 68 81 96 09	NANCY CHAMPIGNEULLES	www.pscct.com/

SASU SE3M 9 chemin de la Rompure 54250 CHAMPIGNEULLES + 33 (0)3 83 36 27 14	RENNES	http://www.terminal-valdelorraine.com
Rennes Terminal 21 avenue Chardonnet 35000 RENNES +33 (0)2 23 06 05 80		Donnée non communiquée

Cette liste est valable à la date de publication du présent document. Certaines conventions d'occupation ou de mise à disposition des chantiers ci-dessus arrivant à leur terme au cours de l'horaire de service, les exploitants d'installation de service correspondants sont susceptibles de changer. La cour n°1 de Bordeaux Hourcade, les sites de Cognac, Marseille Canet 2, Paris Chapelle n'ont pas d'exploitant connu à la date de publication du présent document. Pour une information actualisée sur ces sites et leurs exploitants, il convient de contacter la PSEF (**point 7.1.3.1**). D'autres informations sur les chantiers de transport combiné sont données ci-dessous et dans l'**annexe 7.6.3**.

B - Services rendus par d'autres exploitants

- **Services rendus par LDCT (**Annexe 7.11**)**

LDCT est exploitant du chantier de transport combiné de Dourges.

- **Services rendus par Novatrans**

Outre les services rendus sur les chantiers de Transport Combiné de SNCF Réseau, Novatrans fournit aux entreprises ferroviaires des services sur les chantiers de transport combiné de BAYONNE Mouguerre, MIRAMAS Clésud. Les services sont décrits sur le site www.novatrans.eu.

7.2.2.2. Cours marchandises

- **Services rendus par Mattrappes (**Annexe 7.11**)**

Mattrappes propose des services de manutention, stockage, pesage pour des matériaux vrac sur la plateforme de Trappes (78).

7.2.3. VOIES DE TRI, FORMATION, MANŒUVRE ET GARAGE

Néant

7.2.4. INSTALLATIONS D'ENTRETIEN

7.2.4.1. Services rendus par Fret SNCF

Fret SNCF fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations de service des centres d'entretien de matériel roulant et aux services offerts dans ces installations, aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son Document de Référence de Maintenance, consultable sur le site de la PSEF : www.psef.sncf-reseau.fr.

Le Document de Référence de Maintenance de Fret SNCF contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires. Les demandes de prestations doivent être adressées à la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF) dont les coordonnées sont indiquées au **point 7.1.3.1**.

7.2.4.2. Services rendus par RDT13 (annexe 7.11)

RDT13 est exploitant d'ateliers de maintenance à Arles et Marignane.

7.2.4.3. Services rendus par SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations de service des centres d'entretien du matériel roulant et aux services offerts dans ces installations, aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son Offre de Référence de Maintenance, consultable sur le site de la PSEF : www.psef.sncf-reseau.fr.

L'Offre de Référence de SNCF Voyageurs contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires. Les demandes de prestations doivent être adressées à la PSEF dont les coordonnées sont indiquées au **point 7.1.3.1.**

7.2.4.4. Services rendus par VFLI (annexe 7.11)

VFLI est exploitant d'installations de maintenance à Montmirail, Saint Avold.

7.2.4.5. Services rendus par DB SCHENKER

DB Schenker (Eurocargorail) est exploitant d'un atelier de maintenance (légère et lourde) à Alizay (GPS 49.316709 / 1.188205) et propose un tour en fosse.

7.2.5. INSTALLATIONS TECHNIQUES, Y COMPRIS NETTOYAGE ET LAVAGE

7.2.5.1. Services rendus par Fret SNCF

Fret SNCF fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations techniques, y compris nettoyage et lavage, et aux services offerts dans ces installations, aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son Document de Référence de Maintenance, consultable sur le site de la PSEF : www.psef.sncf-reseau.fr.

Le Document de Référence de Maintenance de Fret SNCF contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires. Les demandes de prestations doivent être adressées à la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF) dont les coordonnées sont indiquées au **point 7.1.3.1.**

7.2.5.2. Services rendus par SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs fournit aux entreprises ferroviaires l'accès aux installations techniques, y compris nettoyage et lavage, et aux installations et équipements permettant l'approvisionnement en sable des matériels roulants ainsi qu'aux passerelles de visite de toiture, dans les conditions définies dans son Offre de Référence de Maintenance, consultable sur le site de la PSEF : www.psef.sncf-reseau.fr.

L'Offre de Référence de SNCF Voyageurs contient la liste des installations de service accessibles aux entreprises ferroviaires. Les demandes de prestations doivent être adressées à la PSEF dont les coordonnées sont indiquées au **point 7.1.3.**

7.2.5.3. Services rendus par Thello (Annexe 7.11)

Thello propose l'accès à une passerelle de visite à Paris Bercy.

7.2.6. INFRASTRUCTURES D'ASSISTANCE

Néant

7.2.7. INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT EN COMBUSTIBLE

- **Services rendus par SNCF Combustible**

SNCF Combustible fournit aux entreprises ferroviaires, dans les conditions définies dans ses Offres de Référence les accès et services relatifs à l'utilisation des installations et équipements permettant l'approvisionnement en combustible depuis le RFN. Les offres correspondantes ainsi que les données techniques des sites d'approvisionnement sont consultables sur le site www.psef.sncf-reseau.fr/produits-et-services/stations-service. Les demandes de contractualisation doivent être adressées à la PSEF dont les coordonnées sont indiquées au **point 7.1.3.1.**

7.2.8. AUTRES INSTALLATIONS

7.2.8.1. *Services rendus par Europorte Channel (annexe 7.11)*

Europorte Channel propose à Fréthun des services de prestations au sol et de gestion ferroviaire.

7.2.8.3. *Services rendus par TRANSFESA France (annexe 7.11)*

Transfesa France, en tant qu'exploitant des sites d'Hendaye et de Cerbère, fournit aux entreprises ferroviaires les services de changement d'essieux entre la France et l'Espagne, tels que définis dans son offre.

7.3. INSTALLATIONS DE SERVICE EXPLOITEES PAR SNCF RESEAU

Conformément à l'article 2111-9 du code des transports, SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale : « 6° la gestion et la mise en valeur d'installations de service ».

7.3.1. DISPOSITIONS COMMUNES

7.3.1.1. *Règles générales d'utilisation des installations de service*

SNCF Réseau offre, dans le cadre des prestations minimales, l'accès par le réseau aux installations de service accessibles depuis le RFN.

SNCF Réseau fournit un service de base sur chacune des installations de service qu'il gère ainsi que des prestations complémentaires définies ci-après.

Les candidats doivent utiliser les installations de service de façon strictement conforme à l'usage qui en est prévu.

Cependant, si les candidats souhaitent utiliser les installations de service dans un but différent ou complémentaire à leur destination initiale, ils doivent présenter une demande à la PSEF ou à leur chargé de compte national ou régional ; si la faisabilité est confirmée, la PSEF leur proposera le modèle contractuel adapté, et ce, afin de réaliser les opérations souhaitées en toute sécurité.

En particulier, toute opération de maintenance sur le matériel roulant n'est autorisée sur les installations de service :

- qu'après accord exprès et préalable de SNCF Réseau au travers d'une Convention de Mise à Disposition, et dans le respect des conditions liées à l'exploitation des installations de maintenance.
- qu'en cas d'urgence dûment justifiée par le candidat.

Au titre du présent article, ne sont pas considérées comme des interventions de maintenance :

- Les visites du train (constats, reconnaissance)
- Les visites techniques
- Les interventions légères sur le matériel, avec de l'outillage portatif, sans aucun dépôt de matériel ou de matériaux au sol, tels que par exemple réglages, petits nettoyages simples d'accès

7.3.1.2. Tarification des installations de service

- L'article 3 du décret n° 2012-70, dans sa version modifiée par le décret n° 2016-1468 dispose que « *la fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable* ».
- Les redevances relatives aux prestations régulées rendues sur les installations de service définies ci-après, dont le barème est présenté en **annexe 7.9**, s'appliquent pour l'horaire de service 2022.
- Pour plus d'information sur les principes de tarification des installations de service, se référer à l'**annexe 7.8** du DRR.

7.3.1.3. Facturation

Les modalités de facturation des redevances pour l'usage des installations ferroviaires sont reprises dans le tableau ci-dessous.

En cas d'écart entre l'utilisation contractualisée/déclarée et l'utilisation avérée, la pénalité visée au **point 7.3.5.4.2.c** s'applique.

Types de redevance pour les prestations réalisées au cours d'un mois M		Novembre de l'année A-1	M-2	M-1	M (mois de prestation)	M+1	A+1
Services de base	Redevances pour l'usage des voies de service				Facture (contrat)	Facture (déclaratif)	
	Redevance pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la bosse,					Facture	
	Redevance pour l'usage des chantiers de transport combiné				Facture (contrat ferme)	Facture (contrat open)	
	Redevance pour l'usage des cours de marchandises				Facture (contrat ferme)	Facture (contrat open)	
Prestations complémentaires	Manoeuvre d'installations de sécurité simples	Facture au fil de l'eau					
	Manoeuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne	Facture au fil de l'eau					
	Relevage hors réseau ferré national	Facture au fil de l'eau					

7.3.2. GARES

SNCF Gares&Connexions, filiale de SNCF Réseau, est le gestionnaire unifié des gares.

Les services et tarifs proposés par SNCF Gares&Connexions sont définis dans le Document de Référence des Gares (DRG) (cf. 7.2.1 ci-dessus).

7.3.3. TERMINAUX DE MARCHANDISES

7.3.3.1. Informations générales

SNCF Réseau met à disposition de ses clients l'accès et l'usage de plateformes d'échange dédiées au transfert de marchandises entre le mode de transport ferroviaire et le mode de transport routier. Deux types d'installation sont exploitées par SNCF Réseau : les chantiers de transport combiné, dont la liste et la localisation des installations sont présentées en **annexe 7.6.3**, et les cours de marchandises, dont la liste est établie en **annexes 7.6.1 et 7.6.2**.

- **Un chantier de transport combiné (CTC)** se définit comme un espace essentiellement utilisé pour le transport rail/route, qui permet de charger ou décharger les unités de transport intermodal (UTI) par grue mobile ou portique.
- **Une cour de marchandises** est un espace qui permet le transbordement de marchandises de la voie ferrée vers un mode routier et inversement.
- De façon exceptionnelle, temporaire et après accord exprès de SNCF Réseau, un CTC peut être utilisé pour un transbordement rail-route sans UTI, et inversement une cour marchandises peut être utilisée pour des transbordement rail-route d'UTI.

7.3.3.2. Services

- **Pour les chantiers de transport combiné**, le service de base comprend l'usage des voies ferrées, cours et installations aménagés pour le chargement et le déchargement des marchandises depuis le train, l'accès à la voie publique des véhicules routiers transportant ces marchandises, l'utilisation des installations de traction électrique, la fourniture des informations nécessaires à l'utilisation normale du terminal et, le cas échéant, l'utilisation des services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par le gestionnaire de l'installation de services.

Il couvre également la manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces installations de service et que la réglementation réserve au gestionnaire de l'installation de services.

L'usage des halles ou bâtiments situés dans les emprises des chantiers de transport combiné n'est pas compris dans le service de base ; il s'agit de prestations diverses éventuellement fournies par SNCF Réseau sur demande.

Les prestations de manutention/stockage d'UTI sont fournies par les exploitants de chantier de transport combiné identifiés au **point 7.2.2.1** ci-dessus.

- **Pour les cours de marchandises**, le service de base comprend l'usage des voies, des quais, cours et installations aménagés pour le chargement et le déchargement des marchandises depuis le train, l'accès à la voie publique des véhicules routiers transportant ces marchandises, l'utilisation des installations de traction électrique, la fourniture des informations nécessaires à l'utilisation normale du terminal et, le cas échéant, l'utilisation des services de télécommunication dont l'usage est rendu obligatoire par le gestionnaire de l'installation de services.

Il couvre également la manœuvre des installations de sécurité nécessaire à l'accès ou à l'utilisation de ces installations de service et que la réglementation réserve au gestionnaire de l'installation de services.

Le service de base peut également comporter des prestations de programmation et de reprogrammation de tranches horaires.

L'usage des halles ou bâtiments situés dans les emprises des cours de marchandises n'est pas compris dans le service de base ; il s'agit de prestations diverses éventuellement fournies par SNCF Réseau sur demande.

7.3.3.3. Description de l'installation de service

- **Chantiers de transport combiné :**

Développé pour répondre aux besoins de transport de caisses mobiles, conteneurs et semi-remorques routières (« UTI » pour « unité de transport intermodal »), le transport combiné est un mode de transport intermodal qui utilise le mode routier pour le pré et post acheminement de et vers des chantiers spécialisés et le mode ferroviaire ou fluvial ou maritime sur le parcours principal.

Les chantiers de transport combiné de SNCF Réseau sont des espaces dédiés au transport rail/route, qui permettent de charger ou décharger les UTI par grue mobile ou portique. Ce principe n'interdit pas l'utilisation des voies de manutention pour l'ajout d'un lot conventionnel à un lot de transport combiné, entre l'achèvement des opérations de constitution de celui-ci et le départ du convoi. De même, l'arrivée d'un convoi comportant un lot conventionnel sur une telle voie est autorisée par l'exploitant, sous réserve de l'évacuation rapide de ce lot après

l'arrivée. L'activité combinée ne doit pas être pénalisée par ces opérations complémentaires. Les modalités pratiques, notamment liées à la sécurité des personnels et des manutentions, mais également les créneaux spatio-temporels affectés à ces séquences de manœuvres ferroviaires, seront indiquées par l'exploitant de la cour de manutention concernée du chantier de transport combiné.

Les chantiers de transport combiné de SNCF Réseau sont composés :

- d'une ou de plusieurs voies ferrées de manutention à l'intérieur du site et,
- selon le site, de voies ferrées d'appui au terminal qui leur sont exclusivement dédiées aux fins de manœuvre et de stationnement.

Les plateformes routières de ces sites sont spécialement conçues pour la circulation des poids lourds et pour l'utilisation de grues routières dont la charge à l'essieu est particulièrement importante.

La liste des chantiers de transport combiné de SNCF Réseau figure en **annexe 7.6.3** et présente les caractéristiques principales des voies ferrées de manutention.

Les caractéristiques principales des voies des chantiers de transport combiné telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, le type d'alimentation, ainsi que les caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, certaines fonctionnalités et services disponibles, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent dans la liste des voies de service commercialisables qui se trouve sur le site web de la PSEF.

La PSEF (**point 7.1.3.1**) doit être consultée pour toute demande concernant la localisation précise des sites concernés et les possibilités offertes.

● **Cours de marchandises :**

Les cours de marchandises permettent le transbordement de marchandises du mode ferroviaire au mode routier et vice versa. Elles sont composées :

- d'une ou de plusieurs voies ferrées de manutention à l'intérieur du site ;
- selon le site, de voies ferrées d'appui au terminal qui leur sont exclusivement dédiées aux fins de manœuvre et de stationnement ;
- d'un accès routier permettant aux camions d'accéder au site et,
- le cas échéant de halles, quais ou bâtiments.

Les cours de marchandises de SNCF Réseau immédiatement accessibles, avec leur localisation et caractéristiques techniques principales sont listées en **annexe 7.6.1**.

Les cours de marchandises de SNCF Réseau accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle sont listées en **annexe 7.6.2**.

Les caractéristiques principales des voies ferrées des cours marchandises telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, le type d'alimentation, ainsi que les caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, certaines fonctionnalités et services disponibles, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent dans la liste des voies de service commercialisables qui se trouve sur le site web de la PSEF.

7.3.3.4. Tarification

7.3.3.4.1. Redevances d'usage des chantiers de transport combiné

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

7.3.3.4.2. Redevances d'usage des cours de marchandises

- **Cours de marchandises immédiatement accessibles**

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

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

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

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

- **Cours de marchandises accessibles après diagnostic et remise en état éventuelle**

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

7.3.3.5. Conditions d'accès

L'accès aux installations ferroviaires des terminaux de marchandises est conditionné à l'application des Conditions Contractuelles Communes aux Contrats d'Utilisation des Installations de Service (**annexe 7.1**) et à la conclusion d'un contrat national pour l'utilisation des cours de marchandises (**annexe 7.3**) ou d'un contrat national pour l'utilisation des chantiers de transport combiné (**annexe 7.4**).

Les contrats nationaux sont complétés de contrats locaux.

Pour une utilisation ponctuelle des terminaux de marchandises, et s'il n'a pas été possible d'établir préalablement un contrat local (notamment en cas de demande de dernière minute), l'utilisateur devra en déclarer l'utilisation à la PSEF (7.1.3.1), en vue de sa facturation.

Les Consignes locales d'exploitation (CLE) fixent les conditions d'accès aux terminaux de marchandises depuis le réseau ferré national.

Les offres de service des exploitants des chantiers de transport combiné, propriété de SNCF Réseau et propriété d'autres entités sont consultables en **annexe 7.11**.

Les entreprises ferroviaires et autres candidats doivent s'adresser à ces derniers concernant leurs besoins en manutention / stockage d'UTI.

7.3.3.6. Allocation de capacité

Les demandes d'utilisation des terminaux de marchandises se font dans le même calendrier que celui des voies de service (Voir **point 7.3.5.6** ci-après). Le calendrier des réponses de SNCF Réseau aux demandes est également aligné sur celui des voies de service.

Les demandes d'accès concurrentes aux terminaux de marchandises font l'objet d'une coordination avec les demandeurs de capacité. Cette coordination débouche si nécessaire sur la mise au point d'une Charte Locale d'Exploitation décrivant les espace-temps alloués à chaque demandeur.

- Dans le cas où les demandes ne peuvent être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination, les critères suivants guideront l'arbitrage par SNCF Réseau (sans ordre de priorité ou d'importance) :
 - quand l'information est disponible, utilisation effective des terminaux en A-1 en comparaison avec la capacité demandée ;
 - nombre de jours d'utilisation prévisionnelle, fréquence et saisonnalité ;
 - motivation et justification de la demande ;
 - réajustement de la capacité attribuée en cas de perte de marché en cours d'année
 - origine de la demande : initiative du demandeur ou adaptation pour une cause GI ;
 - ordre chronologique d'arrivée des demandes, pour les demandes tardives et en cours d'HDS ;
 - longueur du parcours en ligne ;
 - complexité et impact global du thème de manœuvre sur le complexe ferroviaire.
- A l'issue de l'arbitrage par SNCF Réseau, cette dernière et le demandeur qui n'a pas pu voir sa demande satisfaite déterminent ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service concerné dans des conditions économiquement acceptables.
- Lorsqu'à l'issue de la procédure, SNCF Réseau et le demandeur concluent qu'il n'existe pas d'alternative viable et qu'il n'est pas possible de satisfaire la demande, cette dernière est rejetée.

7.3.4. SITES DE TRI A LA GRAVITE

7.3.4.1. Informations générales

Les installations de tri à la gravité désignent les sites d'exploitation disposant d'un système spécifique permettant de trier les wagons par gravité.

7.3.4.2. Services

Le service de base rendu sur les sites de tri à la gravité (usage de la fonctionnalité de tri à la gravité) consiste en l'utilisation des buttes de triage ainsi qu'aux prestations de débranchement et de freinage des coupons.

Ce service ne comprend pas l'utilisation des voies de service en amont et en aval de la bosse.

7.3.4.3. Description de l'installation de service

Les sites de tri à la gravité sont composés d'une bosse, de systèmes de freinage automatisés ou semi-automatisés et de voies de service permettant le tri des wagons et la reconstitution des wagons en trains du lotissement.

Les sites de tri à la gravité en activité sont Le Bourget, Miramas, Sibelin et Woippy.

Les caractéristiques principales des sites de tri à la gravité telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, ainsi que les caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, certaines fonctionnalités et services disponibles, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent sur le site de la PSEF dans le fichier des voies de service commercialisables.

7.3.4.4. Tarification

✓ Redevance pour l'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité

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

L'utilisation des voies de service en amont et en aval de la bosse n'est pas comprise dans la redevance.

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

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

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

✓ Redevance pour l'usage courant des voies de service amont et aval de la gravité

L'usage courant des voies de service des sites de tri à la gravité donne lieu à la facturation de la redevance définie au [point 7.3.5.4](#).

7.3.4.5. Conditions d'accès

Les conditions d'accès aux sites de tri à la gravité sont définies au [point 7.3.5.5](#) ci-après (à l'exception des mises à disposition d'Espaces Industriels qui ne s'appliquent pas au tri à la gravité).

7.3.4.6. Allocation de capacité

Les modalités de demandes et de réponses aux demandes d'accès aux sites de tri à la gravité sont identiques à celles des voies de service et définies au [point 7.3.5.6](#) ci-après.

7.3.5. VOIES DE SERVICE

7.3.5.1. Informations générales

L'infrastructure de SNCF Réseau dispose de voies de services affectées, de manière générale, à la production des entreprises ferroviaires hors sillon et aux besoins du gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation et la maintenance du réseau.

Les principales caractéristiques des voies de service sont mentionnées dans les consignes locales d'exploitation (CLE) accessibles dans le système d'information Doc. Explore.

SNCF Réseau distingue les voies de service en fonction de leur utilisation, qui peut être commerciale ou non.

Cette distinction se fait, en principe, de la façon suivante.

Les voies non commercialisables sont en règle générale :

- Les voies affectées à la gestion opérationnelle des circulations (aléas de circulations, opérations de rebroussement, réception des trains en provenance des voies principales, préparation des départs vers les voies principales et arrêts-circulation) sont dénommées VGC.
- Les voies affectées exclusivement de manière permanente aux besoins de maintenance de l'infrastructure.

Les voies commercialisables sont :

● Voies affectées à un usage courant

Les voies de service destinées à un usage courant sont les suivantes :

- voies de travail, affectées à la production des entreprises ferroviaires hors sillon (tri, manœuvre et formation de trains, stationnement temporaire amont et aval de ces opérations, relais...) ;
- voies de garage, affectées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions (voies seules sans intervention sur le matériel roulant, à l'exception des interventions visées au point 7.3.1.1 ci-dessus) ;
- voies de travail et/ou de garage auxquelles sont associés un foncier et/ou un équipement fixe, le tout constituant un espace industriel.

En complément, à titre exceptionnel et pour une courte durée, certaines VGC peuvent être utilisées par une EF, selon les modalités figurant dans les Consignes Locales d'Exploitation après accord du coordinateur de site et de l'agent circulation. Le processus d'allocation décrit au point 7.3.5.6 ne s'applique pas à l'utilisation des VGC telle que décrite ci-dessus.

● Voies affectées à un usage spécifique

D'autres voies de service peuvent également être mises à disposition par SNCF Réseau à des candidats pour un usage spécifique (**point 7.4.2.1**). Les VGC ne sont pas concernées par cet usage.

7.3.5.2. Services

● Voies commercialisables affectées à un usage courant

Les voies de service destinées à un usage courant sont définies au **7.3.5.1**. Elles peuvent être utilisées par plusieurs entreprises ferroviaires et, à l'exception des VGC et des voies auxquelles sont associés un foncier et/ou un équipement fixe, font l'objet du processus d'allocation de capacité décrit au **point 7.3.5.6**.

Il existe deux modalités d'utilisation des voies de service pour **usage courant**, à savoir :

- l'utilisation **récurrente** qui correspond à une utilisation régulière sur une période donnée (a minima la même réservation un (1) jour par semaine pendant un (1) mois), qui peut s'appliquer à chacune des utilisations ci-avant ; une utilisation permanente 7j/7 et 24h/24 sur la durée de l'HDS entre dans cette catégorie ;
- l'utilisation **ponctuelle** qui correspond à toute autre utilisation, au fil de l'eau, qui ne s'applique pas à l'allocation d'un espace industriel. L'utilisation des VGC entre dans cette catégorie.

● Voies affectées à un usage spécifique

D'autres voies de service, commercialisables ou non, peuvent également être proposées par SNCF Réseau sur demande de candidats désirant un usage spécifique (voir **point 7.4.2.1**).

7.3.5.3. Description de l'installation de service

Pour chacun de ces sites, la liste des voies de service commercialisables ainsi que leurs caractéristiques principales telles que les numéros d'identification de chaque voie, leur longueur utile, le type d'alimentation, ainsi que leurs caractéristiques détaillées telles que la restriction de charge de wagon admissible sur la voie, les possibilités de réception de marchandises dangereuses et de transports exceptionnels, figurent sur le site de la PSEF, dans les rubriques « Produits et services » et « Offre N+1 ».

Est également présentée en **annexe 7.7** la liste des sites non utilisés depuis plus de 2 ans et ne faisant l'objet d'aucun potentiel commercial identifié à la date de publication du DRR. Cette liste est également consultable sur le site de la PSEF dans un fichier qui sera enrichi à court terme avec le nombre de voies du site : Sites inutilisés depuis plus de 2 ans et ne faisant l'objet d'aucun potentiel commercial identifié. A défaut de demandes, ces voies sont susceptibles de faire l'objet d'une reconversion.

7.3.5.4. Tarification

7.3.5.4.1. Redevance

L'usage courant des voies de service y compris les VGC par des trains, locomotives ou wagons, donne lieu à l'application d'une redevance binôme, avec :

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

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

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

*Composante A = Montant forfaitaire * nombre de trains ayant accédé au site dans le mois*

De même, le montant de la composante B est calculé en fonction de la longueur utile de la voie, du nombre de jours d'utilisation dans le mois et du prix unitaire (annexe 7.9), distinct entre activités Fret et Voyageurs. Précisément, pour une voie donnée, ce montant obéit à la règle ci-dessous :

Composante B = Longueur utile de la voie en km X nombre de jours d'utilisation dans le mois X prix unitaire

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

Redevance = composante A + composante B

A titre transitoire, pour l'HDS 2022, le nombre de trains accédant à un site donné facturé annuellement au titre de la composante A ne peut excéder le nombre de jours facturés annuellement sur ce même site dans le cadre de la composante B (tarif par kilomètre de voie de service et par jour). Des exemples sont indiqués dans l'**annexe 7.8**. Dans cette hypothèse, le client pourra bénéficier d'une facture de régularisation à la baisse à l'issue de l'HDS.

Lorsque les voies de service sont associées à une surface foncière pour former un espace industriel, les redevances suivantes sont ajoutées à celles indiquées ci-avant :

- Redevance foncière hors surfaces sous voies ferrées (non prises en compte dans le calcul de la redevance) ;
- Impôts et taxes ;
- Charges éventuelles d'amortissement.

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

7.3.5.4.2. Modalités de facturation

a/ Voies de service utilisées de façon récurrente et faisant l'objet d'un contrat local

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

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

b/ Voies de service utilisées ponctuellement et faisant l'objet d'un déclaratif par le candidat

Les voies de service utilisées ponctuellement (y compris les VGC) ne font pas l'objet d'un contrat local. Le montant facturé est déterminé par SNCF Réseau sur la base de la déclaration du client reprenant les données réelles concernant les trains ayant accédé aux voies de service au plus tard le 20 du mois (M + 1). La déclaration s'effectue via un modèle de fichier déclaratif transmis par SNCF Réseau et expliquant la procédure à suivre.

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

c/ Ecart constaté entre la capacité contractualisée et/ou déclarée et l'utilisation réelle

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

**A date, les 47 sites équipés de l'outil GOST, qui permet de tracer l'utilisation des blocs de voies de service par les entreprises ferroviaires, sont Achères, Albertville, Arles, Avignon Champfleury et Fontcouverte, Bayonne, Bretigny, Cavaillon, Châlons en Champagne, Champigneulle, Cherbourg, Elbeuf, Culoz, Elne, Fos Coussoul, Gaillon, Gevrey, Gravenchon, Grenoble, Haguenau, Hausbergen, Hendaye, Laval, Le Havre Poste 2 et Soquence, Lérrouville, Mantes-la-Jolie, Marseille Canet et Maritime, Martigues, Metz Sablon, Miramas, Montbéliard, Motteville, Mulhouse Nord, Orange, Perpignan Saint-Charles, Persan, Petit Quevilly, Portes lès Valence, Rouen Orléans, Saint-Nazaire, Saint-Pierre-des-Corps, Serqueux, Sorgues, Sotteville, Surdon, Tarascon, Varangéville, Villeneuve-Saint-Georges. D'autres sites peuvent être équipés courant 2022 et 2023. Les entreprises ferroviaires concernées en seront informées.*

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

Cette utilisation est facturée à l'entreprise ferroviaire qui a déposé le(s) véhicule(s) jusqu'à son(leur) enlèvement. La pénalité visée à l'**article 7.3.5.4.2.c** s'applique.

7.3.4.5.3. Redevances des prestations complémentaires régulées sur installations de service

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

Dans le cadre de l'usage des voies de service par les trains de transport exceptionnel particulièrement encombrant (TEPE), la redevance pour la prestation d'assistance à la circulation de ces trains est établie sur la base du coût de tout aménagement ou travail particulier occasionné.

La facturation de la redevance correspondante se fait au fil de l'eau, sur la base d'un devis fourni par SNCF Réseau et accepté par le client avant le début de la prestation.

7.3.5.5. Conditions d'accès

Les demandes d'utilisation de linéaires de voies de service sont adressées à la PSEF ou au guichet unique, suivant la procédure d'allocation décrite au **point 7.3.5.6**.

Le document RFN-IG-TR-1 A 00-n°004 (OP 3006) « Utilisation des voies de service » complété par les Consignes Locales d'Exploitation (CLE), accessibles dans Doc. Explore, précisent les principes et les conditions d'utilisation pour chaque voie de service.

1 - Pour un besoin récurrent, il est nécessaire de procéder :

- A la signature d'un contrat national voies de service (annexe 7.2) et d'un contrat local pour une durée d'utilisation maximale sur un horaire de service, pour une utilisation en voie de travail et/ou de garage et sans intervention sur le matériel roulant. Les Conditions Contractuelles Communes aux Contrats d'Utilisation des Installations de Service s'appliquent (**annexe 7.1**).
- à la signature d'une convention de mise à disposition (CMD) pour l'utilisation d'un espace industriel (Conditions générales en **annexe 7.5**). La CMD n'a pas de durée minimale. En revanche, sa durée maximale est en principe de 5 ans (durée initiale de 3 ans, reconductible pour un an, dans la limite de deux fois). La durée peut être modulée en fonction des investissements réalisés par le bénéficiaire de la CMD. La CMD est conclue dans l'optique de réaliser du stationnement dynamique et des interventions sur le matériel roulant, notamment pour y effectuer des opérations de maintenance légère ou de préparation de wagons ou voitures.

2 - Pour une utilisation des voies pour un besoin ponctuel (y compris utilisation des VGC), il est nécessaire de procéder à la signature d'un contrat national voies de service (**annexe 7.2**). L'utilisateur devra ensuite procéder par déclaratif, dans les conditions prévues en son article VI. Les Conditions Contractuelles Communes aux Contrats d'Utilisation des Installations de Service (**annexe 7.1**) s'appliquent.

7.3.5.6. Allocation de capacité

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

La procédure d'allocation de capacité sur voies de service pour usage courant s'adresse aux candidats, ci-après le « demandeur ».

Les voies de service concernées par cette procédure d'allocation sont les voies relevant de l'usage courant (travail et garage hors espaces industriels), telles que décrites au point 7.3.5.1. Les VGC ne sont pas concernées par cette procédure.

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

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

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

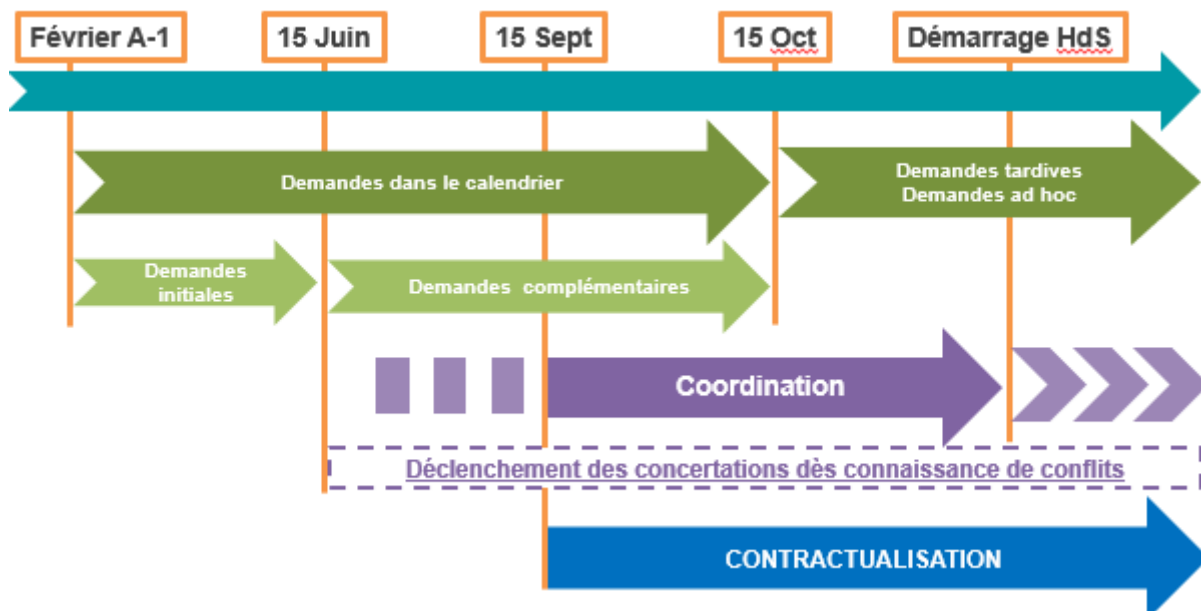
A noter qu'une demande de capacité exprimée moins de 5 jours avant la date d'utilisation demandée se traite en opérationnel directement entre le demandeur et les services de SNCF Réseau en charge de la gestion des circulations. L'utilisateur procède ensuite par déclaratif, conformément au point 7.3.5.4.2.

a) Formalisation de la demande

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

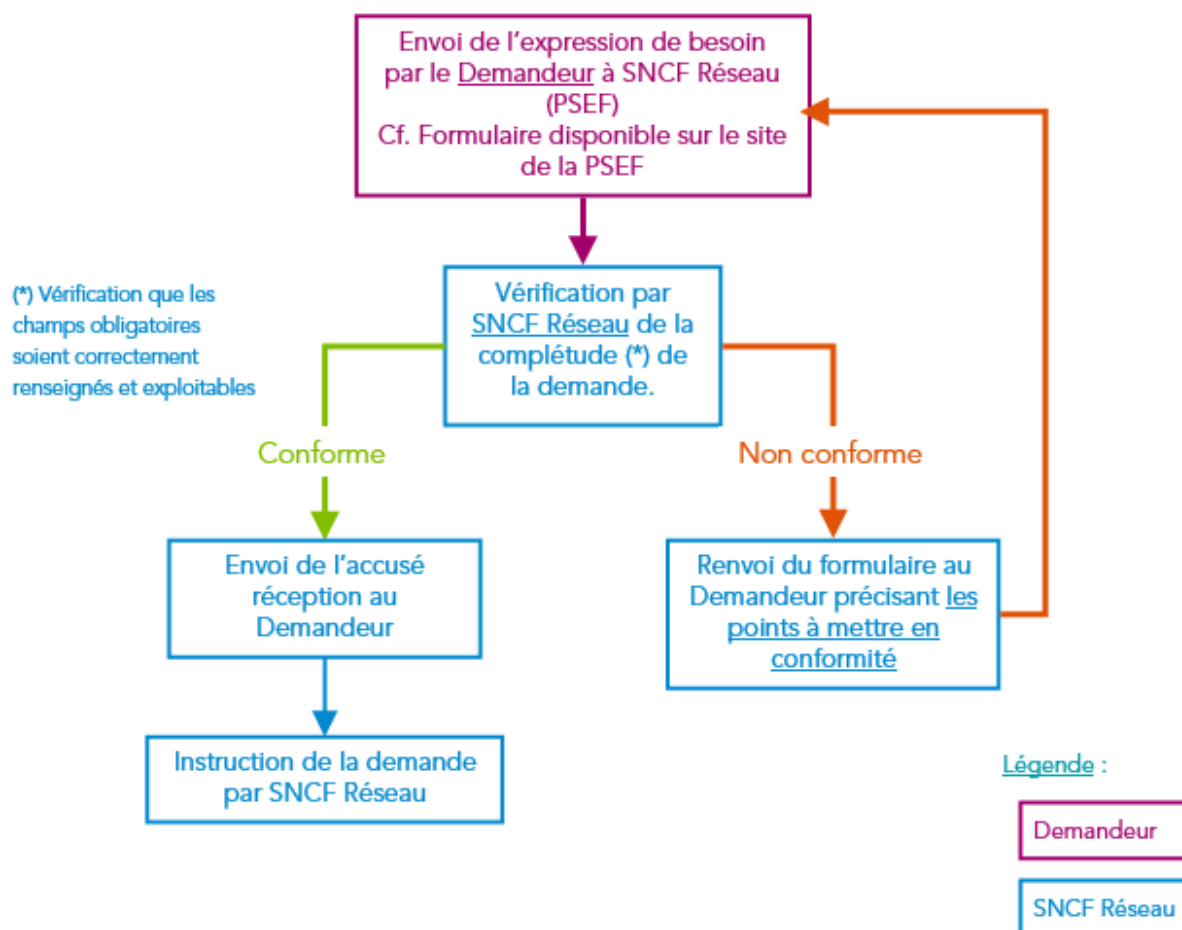
b) Calendrier d'instruction des demandes

Le calendrier se décompose en 3 grandes périodes de demandes telles qu'exposées ci-dessous (les demandes ad hoc sont un sous-ensemble des demandes tardives) :



c) Processus de traitement des demandes

- Le demandeur envoie son expression de besoin à SNCF Réseau (PSEF) qui, après vérification de sa complétude, délivrera un accusé de réception à l'entreprise ferroviaire sous sept (7) jours ouvrés (sauf circonstances exceptionnelles). Le délai imparti à SNCF Réseau pour fournir une réponse au demandeur commencera à courir à compter de la date de réception par la PSEF de la demande complète.
- L'instruction se fait par les services compétents de SNCF Réseau, en territoire (Direction Territoriale, EIC notamment).



Le calendrier des réponses au demandeur est organisé de la façon suivante :

Délais de réponse aux demandes ne nécessitant pas de coordination		
Demandes dans le calendrier		Demandes tardives
Demandes initiales	Demandes complémentaires	Réponse aux demandes tardives dans un délai de 30 jours calendaires
Réponse le 15 septembre A-1	Réponse entre le 16 septembre A-1 et le 15 novembre A-1	Réponse aux demandes <i>ad hoc</i> * dans un délai de 5 jours ouvrables
Délais de réponse aux demandes nécessitant une coordination		
Un délai supplémentaire de 15 jours calendaires peut être ajouté aux délais indiqués ci-dessus en cas de coordination. Ce délai peut être augmenté avec l'accord de toutes les parties.		

*au sens du règlement d'exécution 2017/2177, une demande couplée à une demande *ad hoc* de sillon pour un sillon individuel, soit, dans ce cas, 1 demande ponctuelle, 1 seul train accédant.

d) Modalités de traitement des demandes

- Les demandes initiales sont compilées avant d'être traitées globalement par SNCF Réseau. En cas de demande de modification d'une demande initiale avant le 15 juin A-1, la modification est intégrée dans la demande initiale d'origine par le demandeur.
- Les demandes complémentaires et les demandes tardives sont traitées dans leur ordre d'arrivée.
- Pour toutes les demandes :
 - En cas de réduction de la capacité demandée, la réduction est intégrée dans la demande d'origine.
 - En cas de demande de capacité supplémentaire, cette demande est traitée comme une nouvelle demande, selon le calendrier ci-avant en c).
- SNCF Réseau se base sur les éléments fournis par le demandeur dans son expression de besoin, et notamment les caractéristiques du convoi, pour rechercher les voies répondant au mieux à la demande exprimée, tout en gardant le souci d'ajuster au mieux la ressource au besoin pour ne pas entretenir d'installations qui ne seraient pas utilisées.
- SNCF Réseau intègre les possibilités de l'infrastructure, à savoir notamment :
 - la destination première des voies tel que décrite dans les documents locaux d'exploitation ;
 - les autres caractéristiques du site (état des voies, plan des voies, électrification, aptitude aux charges, types d'outils de gestion opérationnelle des circulations, etc.) ;
 - les modalités d'exploitation des sites (Consignes Locales d'Exploitation notamment) ;
 - les travaux prévus.

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

e) Principes de coordination des demandes

En cas de demandes concurrentes, SNCF Réseau coordonne les demandes en concertant avec l'ensemble des Demandeurs, avec l'objectif que chacun puisse travailler dans de bonnes conditions et en phase avec son marché.

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

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

Dans le cas où les demandes ne peuvent être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination, les critères suivants guideront l'arbitrage par SNCF Réseau (sans ordre de priorité ou d'importance) :

- quand l'information est disponible, utilisation effective des voies en A-1 en comparaison avec la capacité demandée ;
- la destination des voies de service (généralement connue par la dénomination usuelle des sites) demandées en fonction de l'activité prévue sur ces voies ;
- nombre de jours d'utilisation prévisionnelle, fréquence et saisonnalité ;
- motivation et justification de la demande ;
- réajustement de la capacité attribuée en cas de perte de marché en cours d'année ;
- origine de la demande : initiative du demandeur ou adaptation pour une cause relative au gestionnaire d'infrastructure ;
- ordre chronologique d'arrivée des demandes, pour les demandes complémentaires et tardives ;
- longueur du parcours en ligne ;
- complexité et impact global du thème de manœuvre sur le complexe ferroviaire.

g) Modalités de réponse au demandeur

Quatre types de réponses sont possibles :

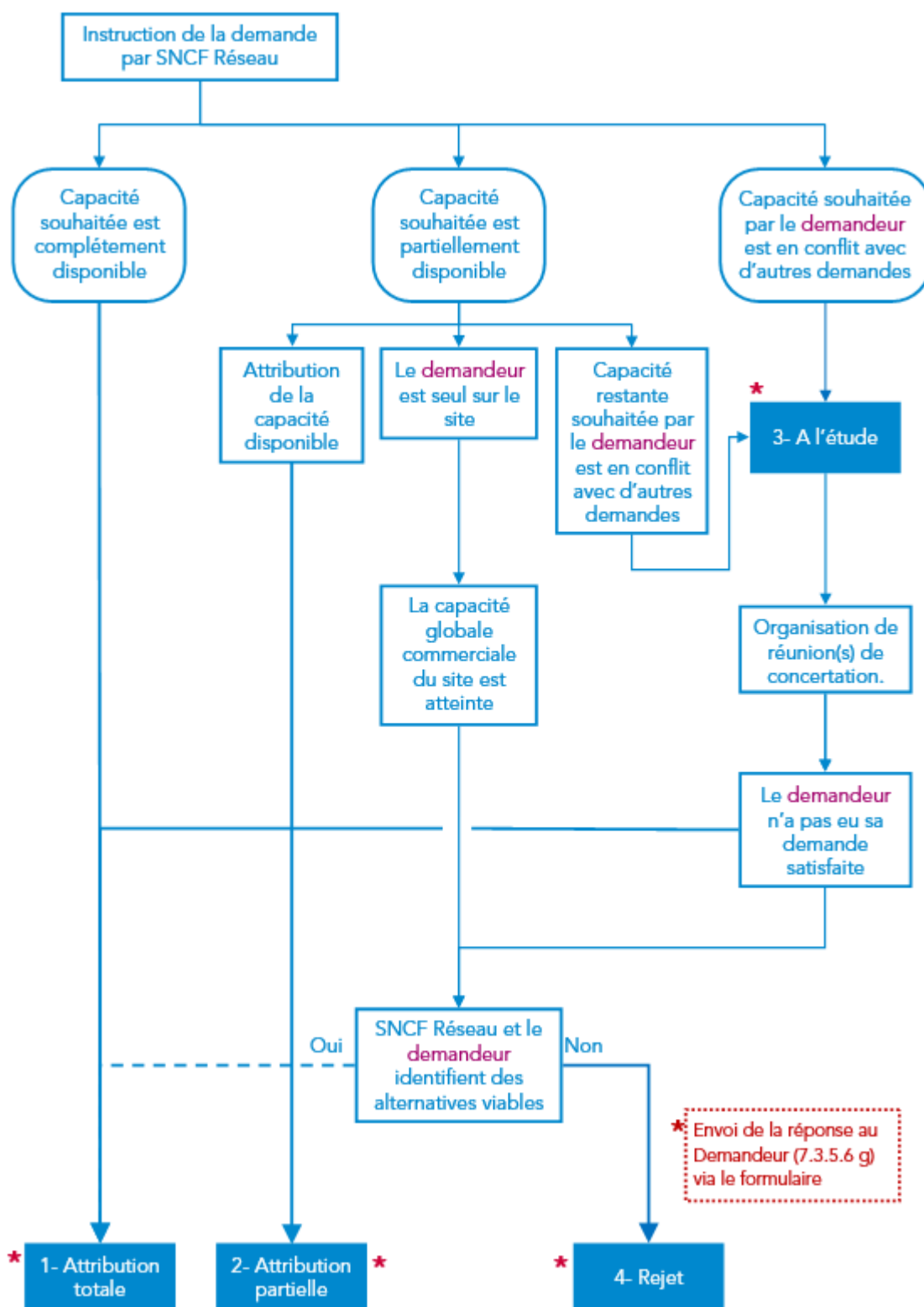
- 1. Attribution totale de la capacité** : la capacité souhaitée par le demandeur est disponible et est par conséquent attribuée. Le demandeur en est informé par la réponse figurant dans la fiche d'Expression de besoins qui lui est retournée par SNCF Réseau.
- 2. Attribution partielle de la capacité** : la capacité souhaitée par le demandeur est partiellement disponible. La capacité disponible est par conséquent attribuée. Le process décrit au **point 1** s'applique. Concernant la capacité restante demandée et non attribuée en premier lieu, deux cas sont possibles :
 - La capacité restante sollicitée par le demandeur est en conflit avec d'autres demandes et dans ce cas le process décrit au **point 3** ci-dessous s'applique ;
 - Le demandeur est seul sur le site, mais la capacité globale commerciale du site est atteinte et SNCF Réseau ne peut honorer la demande. SNCF Réseau et le demandeur déterminent alors ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service concerné dans des conditions économiquement acceptables.
- 3. A l'étude** : certaines demandes de capacité peuvent entrer en conflit les unes avec les autres. Dans ce cas, SNCF Réseau, via la Direction Territoriale concernée, organise une (ou plusieurs) réunion de concertation dans un délai maximal de 30 jours calendaires (suivant la date à laquelle SNCF Réseau a communiqué sa réponse) avec toutes les parties concernées par ce conflit. A noter que cette réunion peut être engagée en amont de la réponse formelle au demandeur, dès détection du conflit.

Il est alors demandé à chacun de transmettre à son chargé de compte, selon un modèle type fourni par SNCF Réseau disponible sur la page « documents techniques » du site internet de SNCF Réseau, le programme détaillé de son activité prévue sur les voies de service demandées au plus tard sept (7) jours calendaires avant la tenue de la réunion de concertation. Si un demandeur ne fournit pas son programme détaillé ou fournit un programme non correctement renseigné, la capacité demandée ne lui sera pas attribuée.

A l'issue de la dernière réunion de concertation, la réponse finale d'arbitrage sera transmise par SNCF Réseau aux parties prenantes sous quinze (15) jours calendaires.

SNCF Réseau et le demandeur qui n'a pas pu voir sa demande satisfaite déterminent ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service concerné dans des conditions économiquement acceptables.

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



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

Les contrats sont établis à partir des capacités allouées par SNCF Réseau (attribution totale ou partielle de la capacité), sauf réserve formulée dans un délai de 15 jours à compter de la notification de la réponse.

h) Besoin de capacité pour travaux sur voies de service

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

i) Mise en place de comités de site

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

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

j) Restitution de capacités de voies de service

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

o Reporting

Une synthèse annuelle d'affectation des voies de service peut être établie à la demande du Candidat. Par ailleurs, pour les sites sur lesquels un comité de site est institué, SNCF Réseau organise le cas échéant une réunion de site annuelle avec les Candidats concernés d'une part et ses services en charge de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national et ceux en charge de l'entretien de l'infrastructure d'autre part, abordant les points suivants :

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

k) Sites équipés de GOST

Pour les sites équipés (*) de l'outil informatique GOST, la répartition des capacités en blocs de voies de service entre les EF, telle qu'elle a été décidée à l'issue de la procédure d'allocation par arbitrage du GI, est intégrée directement à l'outil GOST par SNCF Réseau avant le début de l'horaire de service.

(*) : La liste des 47 sites équipés figure **en 7.3.4.5.2**. En phase d'adaptation de l'horaire de service, les demandes de restitution ou d'attribution de capacité doivent faire l'objet d'une requête de l'entreprise

ferroviaire *via* l'outil GOST (accès *via* un lien internet communiqué aux entreprises ferroviaires concernées). SNCF Réseau alloue les capacités sous réserve de la disponibilité sur le site et du respect des procédures sécuritaires en application au moment de la demande.

Afin d'assurer une utilisation optimale de la capacité du site par les clients qui en ont besoin, il est demandé aux entreprises ferroviaires d'annuler les réservations des voies de service qu'elles projettent de ne pas utiliser, de préférence plus de deux (2) mois calendaires avant la date d'utilisation envisagée et au plus tard sept (7) jours calendaires avant.

7.3.6. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES PORTUAIRES ET MARITIMES

La liste des Gestionnaires d'infrastructures des réseaux limitrophes au RFN dont les infrastructures ferroviaires portuaires et maritimes est reprise **au point 1.6.4.**

7.3.7. MOYENS D'ASSISTANCE

7.3.7.1. Informations générales

Comme précisé dans le chapitre 6 « exploitation ferroviaire », dans le cadre de sa mission de dégagement du RFN, SNCF Réseau assure le relevage du matériel roulant déraillé. SNCF Réseau est par ailleurs fondé à imposer aux entreprises ferroviaires la mise à disposition des moyens adaptés nécessaires au dégagement du RFN.

Hors du RFN, SNCF Réseau propose une prestation de relevage **(point 7.4.1.3).**

7.3.7.2. sans objet

7.3.7.3. sans objet

7.3.7.4. sans objet

7.3.8. COMBUSTIBLE

7.3.8.1. Informations générales

L'approvisionnement en combustible doit s'effectuer en priorité dans les installations existantes de distribution de combustible. Il n'est pas toujours possible pour les entreprises ferroviaires de s'avitailer dans les stations-service accessibles depuis le RFN. Dans ce cadre et uniquement dans celui-ci, l'entreprise ferroviaire pourra faire une demande d'approvisionnement hors stations-service moyennant la mise en œuvre de dispositions spécifiques et le respect de la réglementation en vigueur.

L'article est sans objet concernant l'avitaillement en combustible.

En revanche, SNCF Réseau met à disposition des espaces industriels permettant à une entreprise ferroviaire d'organiser son avitaillement en combustible.

7.3.8.2. Services

Fourniture de voie ferrée et de foncier associé permettant à une entreprise ferroviaire d'organiser son approvisionnement en combustible.

7.3.8.3. Description de l'installation de service

L'installation de service est constituée d'une ou de plusieurs voies de service, d'une aire d'avitaillement construite ou non, d'un accès routier.

7.3.8.4. Tarification

Voir **point 7.3.5.4.1,**

7.3.8.5. Conditions d'accès

Si la demande est dûment justifiée, (absence d'installations à proximité, indisponibilité des installations les jours ou heures souhaitées...), SNCF Réseau établira un devis et une planification pour réaliser l'étude de faisabilité. A réception du devis signé par le demandeur, et après accord sur les livrables attendus et sur la planification proposée, SNCF Réseau étudiera la faisabilité de mise en place d'une aire d'avitaillement en combustible permettant l'approvisionnement par camion-citerne (bord à bord) ou à partir d'une cuve fixe sur une voie et un espace dédié et aménagé à cet effet conformément aux dispositions réglementaires en la matière.

Chaque aire d'avitaillement devra se situer sur une voie de service non électrifiée apte à ces opérations d'approvisionnement. Cet emplacement devra comporter un accès routier compatible avec les caractéristiques des véhicules de livraison et les contraintes d'exploitation du site.

7.3.8.6. Allocation de capacité

La faisabilité des solutions suivantes sera alors étudiée selon l'ordre de priorité ci-après :

- station-service ou aire d'avitaillement déjà existante sur le site, que cette installation appartienne à SNCF Réseau ou non ;
- utilisation d'une installation terminale embranchée (ITE) existante ou à construire ;
- aménagement d'une aire d'avitaillement sur une voie de service, non électrifiée, du réseau ferré national (avec convention de mise à disposition).

SNCF Réseau se réserve la possibilité de refuser toute installation qui ne répondrait pas à l'une des obligations figurant ci-après.

L'entreprise ferroviaire qui aura formulé la demande devra financer la totalité des coûts afférents à l'installation et aux aménagements ferroviaires ou routiers (notamment étude de faisabilité, coût de construction et de mise en sécurité, bilans de pollution des sols avant la mise à disposition et à l'issue de la période d'utilisation, contrôle des mesures de prévention contre les pollutions, mesures de dépollution éventuelles...).

Les aires d'avitaillement devront être réalisées selon les principes du document RFN-IG-TR 03 B-09-n°001 (OP 03026) « Référentiel pour le ravitaillement en carburant » reprenant les normes de sécurité obligatoires nécessaires pour l'installation et les conditions d'utilisation des aires d'avitaillement .

L'entreprise ferroviaire sera responsable de l'établissement du plan de prévention et du respect des mesures de sécurité relatives aux opérations d'approvisionnement.

SNCF Réseau souhaitant laisser la possibilité aux entreprises ferroviaires qui le demandent d'effectuer ou faire effectuer les travaux nécessaires sur voies de service, une convention pourra être signée entre SNCF Réseau et l'entreprise ferroviaire dans laquelle les conditions précises d'exploitation et de travaux seront adaptées à chaque cas.

Quel que soit le lieu d'approvisionnement, l'entreprise ferroviaire détentrice ou propriétaire de l'installation est entièrement responsable de l'installation de distribution, du respect des mesures réglementaires et de la gestion des opérations d'approvisionnement.

L'entreprise ferroviaire devra justifier à SNCF Réseau le respect des normes environnementales liées à son activité de distribution de combustible (respect des seuils, vérifications périodiques et réglementaires, etc).

7.4. AUTRES SERVICES RENDUS SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE

Ces prestations ne sont pas dues, de droit, aux candidats. La fourniture de ces prestations relève d'un choix de SNCF Réseau. Si ces prestations sont proposées par SNCF Réseau, elles le sont à tout candidat qui en fait la demande.

7.4.1. PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES NON REGULEES FOURNIES SUR LES IS

7.4.1.1. *Manœuvre d'installations de sécurité simples*

Conformément au II de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012, la manœuvre des installations de sécurité simples est par principe à la charge des entreprises ferroviaires. Les installations de sécurité simples sont désignées comme telles dans la Consigne Locale d'Exploitation de l'établissement concerné.

Dans certains cas particuliers, à la demande d'une entreprise ferroviaire, SNCF Réseau peut fournir la prestation de manœuvre d'une installation de sécurité simple, dans la mesure où la disponibilité de son personnel le permet. Cette prestation doit faire l'objet d'une demande au chargé de compte national dédié. SNCF Réseau répond à la demande dans un délai d'un mois. Une facturation est établie par la PSEF sur la base d'un devis préalablement accepté par l'entreprise ferroviaire.

7.4.1.2. *Manœuvre d'installations de sécurité simples suite à aléa de circulation en ligne*

Suite à un aléa de circulation (viabilité réseau, événement extérieur, ...) ou un aléa sur la circulation elle-même (avarie matériel, incident frein, chargement déplacé, ...) impliquant un garage impromptu du convoi, SNCF Réseau - au titre de la gestion opérationnelle des circulations - peut être amenée à garer un convoi sur une voie de service pour dégager le réseau ferré national et ainsi permettre le rétablissement des circulations.

Dans ce cas, par exception au **point 7.4.1.1** ci-dessus, et conformément au point IV de l'article 3 du décret 2003-194 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, le coût lié au garage du train (manœuvre de l'installation simple s'il y a lieu et usage de la voie de service) est compris dans le prix du sillon correspondant.

Après garage et résolution de l'aléa, SNCF Réseau assure les opérations de gestion des circulations pour le dégarage du convoi en vue de sa remise en ligne.

Si ce dégarage implique la manœuvre d'une installation de sécurité simple du site, l'entreprise ferroviaire utilise ses propres moyens, ceux de tiers autorisés ou peut faire appel aux services de SNCF Réseau pour cette prestation.

Dans ce dernier cas, la demande se fait via la PSEF pendant ses heures d'ouverture ; à défaut, et en cas d'urgence seulement, l'entreprise ferroviaire contacte le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) (voir **chapitre 6**). Si SNCF Réseau dispose des moyens disponibles, la prestation fait l'objet d'un devis établi par la PSEF (à défaut par le COGC), et ne sera réalisée qu'après accord de l'entreprise ferroviaire sur le devis présenté.

La prestation est facturée *in fine* seulement si la responsabilité de l'aléa est imputée à l'entreprise ferroviaire, la détermination de cette responsabilité pouvant parfois intervenir après l'intervention de dégarage qui nécessite en général une forte réactivité.

7.4.1.3. *Relevage hors réseau ferré national*

SNCF Réseau peut fournir une prestation de relevage du matériel roulant déraillé sur des infrastructures situées en dehors du réseau ferré national.

La demande se fait via la PSEF pendant ses heures d'ouverture ; à défaut, et en cas d'urgence seulement, l'entreprise ferroviaire contacte le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) (**chapitre 6**).

La prestation fait l'objet d'un devis établi par la PSEF (à défaut par le COGC), et ne peut être réalisée qu'après accord de l'entreprise ferroviaire sur le devis présenté.

7.4.2. PRESTATIONS DIVERSES NON REGULEES FOURNIES SUR INSTALLATIONS DE SERVICE

7.4.2.1. *Utilisation des voies de service pour un usage spécifique*

Des voies de service peuvent également être mises à disposition par SNCF Réseau à des candidats pour un usage spécifique.

Toute personne titulaire d'un droit d'accès au réseau ferré national (entreprise ferroviaire ou autres candidats) ou toute autre partie (embranchés, détenteurs ou propriétaires de matériels roulants, ...) peut demander, auprès de la PSEF, du guichet unique de SNCF Réseau ou de son chargé de compte national ou régional (**point 1.6**), la mise à disposition de voies de service pour un usage spécifique (à distinguer de l'usage courant décrit au **point 7.3.5**).

Ces prestations de mise à disposition exclusive de voies de service ne relèvent pas de l'accès au réseau.

Ces mises à disposition sont conclues :

- pour une durée maximale d'un (1) an et sans mouvements ferroviaires réguliers, à des fins exclusives de stationnements de longue durée de matériel non utilisé (wagons en chômage, matériel en attente de radiation...) et sans intervention sur celui-ci ;
- pour une durée maximale de cinq (5) ans et sans mouvements ferroviaires réguliers, notamment celles attendant à une emprise foncière également mise à disposition, et qui sont utilisées notamment pour le stationnement de matériel radié.

SNCF Réseau accèdera à cette demande sous réserve de la disponibilité des capacités au regard de leur environnement et du respect du droit d'accès au réseau ferré national garanti aux utilisateurs de l'espace considéré.

La mise à disposition donnera lieu à la conclusion avec le bénéficiaire d'une convention *ad hoc*.

Le prix de cette prestation spécifique sera établi au cas par cas et défini dans ladite convention.

SNCF Réseau peut résilier à tout moment, dans le respect des dispositions contractuelles relatives au préavis, la convention portant mise à disposition exclusive et temporaire de voies de service et ce pour tout motif d'intérêt général ou pour des besoins ferroviaires notamment dans le cas où une entreprise solliciterait ces voies pour un usage courant. Lorsque cela est possible et pertinent, SNCF Réseau étudiera en lien avec le titulaire de la convention une solution alternative de repli dans des conditions économiques raisonnables au vu des besoins d'exploitation de l'entreprise.

7.4.2.2. Consignation caténaire

Les entreprises ferroviaires peuvent être amenées à solliciter les services de SNCF Réseau pour mettre hors tension la caténaire afin qu'elles puissent intervenir sur leur matériel pour une raison qui leur est imputable (trappe ouverte, bâche flottante...).

Les entreprises ferroviaires ne sont pas obligées d'avoir recours à cette prestation et peuvent choisir de déplacer les véhicules concernés sur une voie de service non électrifiée, notamment si des interventions complexes sont à réaliser (reprise de chargement par exemple).

Cette prestation est fournie dans les meilleurs délais sous réserve de la disponibilité du personnel SNCF Réseau habilité à réaliser une telle consignation.

Cette prestation doit faire l'objet d'une demande à la PSEF.

Dans le cas d'une demande simple, SNCF Réseau propose sous 5 jours ouvrés après accusé de réception de la complétude de la demande, une date d'intervention au plus tôt. Dans le cas d'une demande complexe (prestations multiples ou sujétions particulières), SNCF Réseau ne garantit pas de délai de réponse. L'instruction de la demande donne lieu à facturation, que le devis final soit accepté ou non par l'EF.

La prestation fait l'objet d'un devis établi par la PSEF, et ne peut être réalisée qu'après accord du demandeur sur le devis présenté.

La facturation est établie par la PSEF sur la base du devis accepté.

7.4.2.3. Radio Locale d'entreprise

L'offre Radio Locale d'Entreprise (RLE) est une offre de services facultative de radiocommunications privées professionnelles accessible à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Cette offre permet de répondre aux besoins de communications simples de type « commodité » pour des agents en gare de voyageurs et sur certaines installations de service. Sur ces dernières, le service peut également être utilisé pour des communications de « manœuvres » dans le cadre de la production ferroviaire. Les radios mises à disposition permettent notamment, au travers de fréquences et de réseaux dédiés, d'établir des communications instantanées individuelles ou en appels de groupes. Des télécommandes spécifiques offrent également d'autres fonctionnalités.

La description complète des services ainsi que les conditions contractuelles et tarifaires correspondantes sont consultables sur le site de la PSEF.

7.4.2.4. Utilisation par les embranchés de voies de service

Un embranché peut utiliser, pour améliorer les conditions de son exploitation ferroviaire, des voies de service raccordées à son embranchement particulier.

Il peut aussi utiliser les voies principales pour les manœuvres accomplies, par nécessité, à cette occasion. Ces utilisations s'effectuent sous réserve de conditions techniques et du respect des règles de sécurité applicables sur le réseau ferré national ainsi que des règles d'exploitation particulières publiées par SNCF Réseau.

Dans le cas où l'embranché intervient dans le cadre du certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire, il doit obtenir un agrément du matériel roulant délivré par SNCF Réseau conformément à la règle d'exploitation particulière RFN-CG-MR 03 A-00-n°002 (OP 00517) : « Matériel roulant d'embranché circulant sur le RFN. Agrément. Maintenance. ».

Dans le cas où l'embranché intervient « en son nom », il doit :

- obtenir une autorisation de circulation auprès de SNCF Réseau conformément aux dispositions des règles d'exploitation particulières RFN-IG-TR 01 A-00-n°005 (OP 00516) « Manœuvres d'embranchés sur le réseau ferré national » et RFN-CG-MR 03 A-00-n°002 précité ;
- signer une convention d'utilisation des voies de service ou voies principales qui précise les modalités et les conditions financières de cette utilisation en s'adressant à SNCF Réseau.

Aucune autorisation ne sera délivrée par SNCF Réseau pour toute demande de circulation sur voie principale supérieure à 4 km (1 km sur voie unique).

Dans les deux cas précédents, l'agrément du matériel roulant par SNCF Réseau n'est pas nécessaire si le matériel roulant dispose d'une autorisation délivrée par l'EPSF ou l'ERA dans le domaine d'utilisation correspondant à la circulation.

7.4.2.5. Services fournis sur d'autres biens dont dispose SNCF Réseau

SNCF Réseau dispose de divers biens (terrains ou bâtiments) qui, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à d'autres utilisations, peuvent être mis à disposition des candidats par SNCF Réseau, dans les conditions prévues par contrat particulier conclu entre les parties. Les candidats intéressés peuvent s'adresser au guichet unique de SNCF Réseau ou à la PSEF. L'instruction de la demande donne lieu à facturation, que la proposition finale soit acceptée ou non par l'EF.

7.4.3. AUTRES PRESTATIONS

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