

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

Ministère de l'écologie, du  
développement durable et de l'énergie

---

## PROJET de DECRET

### relatif à l'accès au réseau ferroviaire

NOR : DEVT1506873D

**Publics concernés :** gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, entreprises ferroviaires et autres candidats.

**Objet :** extension à l'ensemble du réseau ferroviaire des dispositions relatives à l'accès au réseau ferré national et modification de ses dispositions.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** le présent décret assure la transposition des dispositions de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) relatives à l'accès au réseau ferroviaire. Il modifie principalement le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, en le complétant et étendant son champ d'application du réseau ferré national à l'ensemble du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 du code des transports. Il modifie également, à titre accessoire, le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau, pour introduire une disposition particulière à ce gestionnaire d'infrastructure, ainsi que les décrets n° 97-1198 du 19 décembre 1997 pris pour l'application au ministre de l'équipement, des transports et du logement du premier alinéa de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles, n° 2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'Etat d'une liaison ferroviaire express directe, dédiée au transport de voyageurs, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris, et pris pour l'application de l'article 22-V de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire pour mettre en cohérence certaines de leurs dispositions avec les modifications apportées au décret du 7 mars 2003.

**Références :** le présent décret peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

**Le Premier ministre,**

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986 ;

Vu le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), notamment ses chapitres II et IV ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2015/10 de la Commission du 6 janvier 2015 concernant les critères applicables aux candidats pour les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant le règlement (UE) n° 870/2014 ;

Vu le code des transports, notamment ses chapitres Ier du titre Ier et II et III du titre II du Livre Ier de la deuxième partie de la partie législative et ses articles L. 2121-12 et L. 2141-1 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire, modifiée par la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles, notamment son article 2-1 ;

Vu le décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 pris pour l'application au ministre de l'équipement, des transports et du logement du premier alinéa de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu le décret n° 2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'Etat d'une liaison ferroviaire express directe, dédiée au transport de voyageurs, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris, et pris pour l'application de l'article 22-V de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire ;

Vu le décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en date du (...) ;

Vu l'avis de la commission intergouvernementale de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade méditerranéenne) en date du (...) ;

Vu l'avis de la commission intergouvernementale de la liaison fixe transmanche en date du (...) ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

### **Décète :**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Le décret du 7 mars 2003 susvisé est ainsi modifié :

1° Dans l'intitulé, les mots : « ferré national » sont remplacés par le mot : « ferroviaire » ;

2° A l'article 3, aux cinq occurrences de l'article 13-1, aux deux occurrences de l'article 15 et à l'article 16, les mots : « décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire » sont remplacés par les mots : « décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire » ;

3° Avant l'article 1er, il est ajouté un article préliminaire ainsi rédigé :

« *Art. préliminaire.* - I. -Sauf mention contraire, le présent décret s'applique au réseau ferroviaire visé à l'article L. 2122-1 du code des transports.

« Ne sont pas soumises aux dispositions des articles 3, 4-1 et 16-2 et des titres IV et V les lignes qui ne sont utilisées que pour des services ferroviaires de marchandises par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale et n'est pas contrôlée par une entreprise ferroviaire réalisant de tels services jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité sur ces lignes.

« Ne sont pas soumises aux dispositions de l'article 4-1 et des titres IV et V, à l'exception de l'article 27, les lignes dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports pris à l'issue de la procédure visée à l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

« II. - Au sens du présent décret et sans préjudice de l'article L. 2111-1 du code des transports, on entend par :

« 1° « Gestionnaire d'infrastructure », toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, 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, les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être exercées par plusieurs entités ou entreprises ;

« 2° « Entreprise ferroviaire », toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence visée à l'article L. 2122-10 du code des transports, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;

« 3° « Capacités d'infrastructure », la possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période ;

« 4° « Candidat », toute personne physique ou morale ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'une entreprise ferroviaire, un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une personnes publiques ayant conclu un contrat de service public portant sur l'exploitation d'un service de transport ferroviaire de voyageurs ;

« 5° « Répartition », l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire d'infrastructure ;

« 6° « Document de référence du réseau », le 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 ;

« 7° « Accord-cadre », un contrat définissant les droits et obligations d'un candidat et d'un gestionnaire d'infrastructure en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;

« 8° « Infrastructure spécialisée », une infrastructure spécifique à utiliser par des types déterminés de trafic ;

« 9° « Infrastructure saturée », une section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités d'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;

« 10° « Plan de renforcement des capacités », une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, visant à réduire les contraintes en matière de capacités d'infrastructure qui ont entraîné la déclaration d'un élément de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;

« 11° « Coordination », la procédure mise en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités d'infrastructure ;

« 12° « La Liaison Fixe », la liaison fixe transmanche visée à l'article L. 2111-8 du code des transports ;

« 13° « La commission intergouvernementale de la Liaison Fixe », la commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986.

« III. - Aux titres IV et V, la référence au ministre des transports est entendue, lorsque l'infrastructure ferroviaire de la Liaison Fixe est en cause, comme visant la commission intergouvernementale de la Liaison Fixe.

« Aux titres IV et V, à l'exception de l'article 24-1, et sauf disposition contraire, sur les lignes ferroviaires où plusieurs gestionnaires d'infrastructure sont compétents, la référence au gestionnaire d'infrastructure est entendue comme faite à celui qui exerce la fonction de répartition des capacités. » ;

4° Dans l'intitulé du titre Ier, les mots : « ferré national » sont remplacés par le mot : « ferroviaire » ;

5° L'article 1er est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que toute entreprise ferroviaire mentionnée à l'article 2 et satisfaisant aux conditions énoncées à l'article 4 dispose d'un accès au réseau dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, y compris pour l'accès par le réseau aux installations de service mentionnées aux articles L. 2123-1 du code des transports et premier du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire. » ;

b) Le deuxième alinéa est supprimé ;

6° A l'article 1-1, les mots : « 1er-1 et 1er-2 de la loi du 13 février 1997 susvisée » sont remplacés par les mots : « L. 2111-11 et L. 2111-12 du code des transports » ;

7° L'article 2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « de l'article 18 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée » sont remplacés par les mots : « du 1° de l'article L. 2141-1 du code des transports et des accords internationaux » et les mots : « ferré national » sont supprimés ;

b) Le 2° est supprimé ;

c) Au 3°, les mots : « 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée » sont remplacés par les mots : « L. 2121-12 du code des transports » ;

d) Le 3° devient le 2° ;

e) Le dernier alinéa est supprimé ;

8° L'article 3 est ainsi modifié :

a) Les trois premiers alinéas sont remplacés par les dispositions suivantes :

« I. - Le gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire, y compris pour l'accès par le réseau aux installations de service mentionnées aux articles L. 2123-1 du code des transports et premier du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, les prestations minimales, nécessaires pour l'exploitation d'un service de transport ferroviaire, suivantes : le traitement de leurs demandes de capacités d'infrastructure sur le réseau ou les sections du réseau, le droit d'utiliser les capacités qui leur sont attribuées, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris des branchements et aiguilles du réseau, la gestion opérationnelle des circulations, y compris la signalisation et la régulation, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains, l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant, ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités lui ont été attribuées. L'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction comprend l'usage par les matériels de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire des capacités des installations de traction électrique, y compris les installations d'alimentation, de transport et de distribution de l'électricité.

« II. - La fourniture des prestations minimales donne lieu à la perception de redevances d'infrastructure dans les conditions prévues au titre IV. » ;

b) Au III, les mots : « infrastructures de services » sont remplacés par les mots : « installations de service » ;

c) Le deuxième alinéa du III devient un IV ainsi rédigé :

« IV. - Lorsque, dans le cadre d'une circulation utilisant un sillon, le gestionnaire d'infrastructure prescrit l'accès à des voies de service et leur usage, la prestation correspondant à cet accès est réputée incluse dans la prestation prévue au I pour le calcul de la redevance d'infrastructure.

« Les prestations minimales comprennent également, pour la Liaison Fixe, le service de manœuvre en cas de panne technique et l'accès aux voies d'urgence en cas d'incident. » ;

e) Après le IV, il est ajouté deux paragraphes V et VI ainsi rédigés :

« V. - Dès lors que le gestionnaire d'infrastructure délivre la prestation complémentaire de fourniture de l'énergie électrique, il la délivre dans des conditions transparentes et non discriminatoires à toute entreprise ferroviaire. La fourniture de cette prestation donne lieu à la perception d'une redevance calculée dans les conditions fixées par le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.

« L'utilisation du système électrique pour le courant de traction donne lieu à la perception d'une redevance d'acheminement de l'énergie électrique jusqu'au point de consommation calculée dans les mêmes conditions que la prestation complémentaire de fourniture de l'énergie électrique.

« Les redevances perçues au titre de la prestation complémentaire de fourniture de l'énergie électrique, de l'acheminement de l'énergie électrique et des prestations minimales pour l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction sont indiquées séparément sur les factures.

« VI. - Dès lors que le gestionnaire d'infrastructure délivre les prestations connexes d'accès au réseau de télécommunications ou de fourniture d'informations complémentaires, il les délivre dans des conditions transparentes et non discriminatoires à toute entreprise ferroviaire.

« La fourniture de ces prestations donne lieu à la perception d'une redevance calculée dans les conditions fixées par le décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire. » ;

9° L'article 4 est ainsi modifié :

a) Le 2° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2° D'un titre de sécurité valable pour les services envisagés et les lignes empruntées, délivré dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire pour le réseau ferré national et les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparable ou dans celles fixées par le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés pour les autres réseaux. » ;

b) Il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Elles doivent enfin, pour exercer une activité visée au premier alinéa sur la Liaison Fixe, satisfaire aux règles d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure approuvées par la commission intergouvernementale de la Liaison Fixe et aux exigences législatives ou réglementaires ou d'un accord international en matière de sûreté. » ;

10° Après l'article 4, il est inséré un premier article 4-1 ainsi rédigé :

« *Art. 4-1.* - Le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que les candidats connus et, à leur demande, les candidats potentiels puissent exprimer leur avis, avant l'adoption du plan d'entreprise mentionné à l'article L. 2122-7-1 du code des transports, sur son contenu pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, des conditions de mise à disposition et du développement de l'infrastructure. » ;

11° Au titre IV, il est inséré un premier article 16-2 ainsi rédigé :

« *Art. 16-2.* - Pour l'application de l'article L. 2122-4-3 du code des transports, la fonction de gestion de l'infrastructure relative à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire comprend toutes les décisions relatives à la définition et à l'évaluation de la disponibilité des capacités, ainsi qu'à l'attribution de sillons individuels. » ;

12° L'article 17 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 17.* - Le gestionnaire d'infrastructure élabore un document de référence du réseau. Ce document contient l'ensemble des informations et des règles nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.

« Le document de référence du réseau ferré national de SNCF Réseau intègre les documents de référence élaborés par les titulaires d'une convention de délégation de service public ou d'une concession de travaux dans les conditions prévues à l'article 20 du décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006, ainsi que les informations fournies par les titulaires d'un contrat de partenariat

dans les conditions prévues à l'article 14 du décret susmentionné. Les titulaires d'une convention de délégation de service public ou d'un contrat de partenariat informent SNCF Réseau sans délai de toute modification apportée respectivement à leur document de référence ou aux informations préalablement fournies.

« Le document de référence du réseau comprend :

« a) Un chapitre présentant la consistance et les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et des conditions d'accès à celle-ci, en cohérence avec les informations figurant dans le registre de l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'une présentation des prestations mentionnées à l'article 3. Il indique les conditions dans lesquelles les entreprises qui utilisent le réseau mettent en œuvre la réglementation relative à l'utilisation de l'infrastructure et reçoivent et fournissent les informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel des capacités ont été accordées ;

« b) Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances d'infrastructure et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux prestations régulées au sens du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire. Il décrit en détail la méthode, les règles et les barèmes utilisés pour déterminer les coûts et les redevances d'infrastructure. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances prévues au cours des cinq prochaines années. Il précise également les critères de détermination du défaut d'utilisation des capacités pour la perception du droit pour les capacités attribuées mais non utilisées mentionné à l'article 33-3 ;

« c) Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités d'infrastructure. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités d'infrastructure mises à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes prévisibles imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment :

« 1) Les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire d'infrastructure par les candidats ;

« 2) Les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;

« 3) Les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;

« 4) Les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;

« 5) Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;

« 6) Des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;

« 7) Les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.



« Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes relevant du deuxième alinéa de l'article 23. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacités. Le gestionnaire d'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux ;

« d) Un chapitre contenant des informations sur la demande de licence d'entreprise ferroviaire et sur les titres de sécurité visés à l'article 4 du présent décret ou indiquant les sites internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;

« e) Un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 28 ;

« f) Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'article 1er du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire auxquelles l'accès par le réseau est offert et la tarification de leur utilisation. Lorsque les installations de service sont exploitées par le gestionnaire d'infrastructure, ce chapitre précise leurs principales caractéristiques, la nature des prestations régulées qui y sont offertes, en distinguant les prestations d'accès aux installations de service, les services qui y sont rendus, les modalités de tarification de ces prestations et des exemples types de tarifs, les coordonnées des personnes à contacter pour obtenir la réalisation de chaque prestation et les conditions générales du contrat à intervenir entre l'exploitant de l'installation de service et l'entreprise ferroviaire ou le candidat. Lorsque les installations de service ne sont pas exploitées par le gestionnaire d'infrastructure, il intègre au document de référence du réseau les informations figurant sur les sites internet des exploitants des installations de service concernés ou indique les adresses des sites internet sur lesquels les informations sont mises à disposition. Ce chapitre présente, pour le réseau ferré national, la liste des gares de voyageurs du réseau ferré national, regroupées par catégorie conformément au I de l'article 13-1, et les principes de tarification applicables ainsi qu'une description de la méthode utilisée pour la mettre en œuvre ; l'ensemble des informations détaillées nécessaires à l'utilisation de ces gares figure dans le document de référence des gares de voyageurs prévu à l'article 14-1 ;

« g) Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres visés à l'article 20 entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat.

« Le document de référence du réseau précise également les principes et les règles relatives aux garanties visées aux articles 19-1 et 23-1.

« Le gestionnaire d'infrastructure soumet le projet de document de référence du réseau à l'avis du ministre chargé des transports, des candidats et des organisations nationales représentatives des usagers des transports ferroviaires. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans les deux mois suivant la transmission du projet. Les projets de modifications des éléments mentionnés à l'article 31 figurent dans le projet de document de référence du réseau.

« Le gestionnaire d'infrastructure arrête le document de référence du réseau en français et dans au moins une autre langue officielle de l'Union et le rend public, par tout moyen approprié, au plus tard un an avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service visée au e) de l'article 18. Son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique. Le gestionnaire d'infrastructure peut toutefois percevoir une redevance pour la fourniture du document de référence du réseau au format papier. Son montant ne dépasse pas le coût de publication de ce document.

« Le gestionnaire tient le document de référence du réseau à disposition afin qu'il soit, dans le cadre de la coopération visée au II de l'article L. 2122-4-6 du code des transports, mis en ligne sur un portail commun.

« Le document de référence du réseau est mis à jour dans les mêmes formes. Les mises à jour effectuées sur ce document entrent en vigueur après que le gestionnaire d'infrastructure les a rendues publiques par tout moyen approprié. Ces mises à jour ne portent pas sur les éléments mentionnés à l'article 31. » ;

13° L'article 18 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le gestionnaire d'infrastructure répartit les capacités sur une base équitable et de manière non discriminatoire.

« Lorsqu'il répartit les capacités d'infrastructure, il : » ;

b) Au c), le mot : « demandeurs » est remplacé par le mot : « candidats » et les mots : « ferré national » sont supprimés ;

c) Au d), les mots : « ferré national » sont supprimés et après les mots : « travaux d'investissement sur » sont insérés les mots : « le réseau ou sur » ;

d) L'article est complété par l'alinéa suivant :

« Le gestionnaire d'infrastructure respecte, sur le réseau ferré national, les priorités déterminées par le ministre chargé des transports en matière de fret ferroviaire, et prend en compte les capacités offertes aux services de transport de voyageurs organisés par l'autorité compétente dans le cadre d'un contrat de service public. Il veille à assurer la meilleure utilisation des infrastructures et le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires. Il réserve une capacité adéquate en vue de l'établissement de sillons internationaux préétablis pour des trains de marchandises tels que prévus par le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. » ;

14° A l'article 18-1, les mots : « articles 1er-1 et 1er-2 de la loi du 13 février 1997 susvisée » sont remplacés par les mots : « articles L. 2111-11 et L. 2111-12 du code des transports » ;

15° L'article 19 est ainsi modifié :

a) Les six premiers alinéas sont remplacés par l'alinéa suivant :

« Les demandes d'attribution des capacités d'infrastructure sont introduites par les candidats. » ;

b) Au septième alinéa, les mots : « demandeurs de sillons » et « sillons » sont remplacés respectivement par les mots : « candidats » et « capacités » ;

c) Le dernier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le gestionnaire d'infrastructure doit être en mesure d'indiquer à tout candidat les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux candidats et aux entreprises ferroviaires utilisant le réseau. Il respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui sont communiquées dans le cadre de l'instruction des demandes de capacités, conformément au décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire. » ;

16° Après l'article 19, il est inséré un article 19-1 ainsi rédigé :

« *Art. 19-1.* - Les conditions dans lesquelles un gestionnaire d'infrastructure peut demander des garanties financières à un candidat pour le paiement des redevances d'infrastructure ferroviaire sont définies dans un règlement d'exécution de la Commission européenne pris en application du troisième paragraphe de l'article 41 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). Elles ne dépassent pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat. » ;

17° L'article 20 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 20.* - Le gestionnaire d'infrastructure peut conclure avec tout candidat un accord-cadre. Cet accord-cadre a pour objet de préciser les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaires, notamment les temps de parcours, le positionnement horaire, le volume et la qualité des sillons, correspondant aux besoins du candidat et que le gestionnaire d'infrastructure s'engage à lui offrir pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

« L'accord-cadre ne définit pas les sillons de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat. L'offre de sillons est valable pour une durée qui ne peut dépasser une seule période de validité de l'horaire de service. Elle est renouvelable dans les conditions fixées par l'accord-cadre.

« L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Il peut prévoir des indemnisations en cas de modification ou de fin anticipée, ainsi qu'en cas de non-respect des engagements.

« L'accord-cadre est conclu, sauf cas particulier justifié, pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire d'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues.

« Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

« En cas d'investissements importants et à long terme en relation avec l'objet de l'accord-cadre, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme en relation avec l'objet de l'accord-cadre et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement. Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition

détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire d'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, est inférieure à un seuil fixé par le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des opérateurs.

« La conclusion d'un accord-cadre ne dispense pas l'intéressé de présenter ses demandes de sillons selon les modalités prévues à l'article 21. Elle ne fait pas obstacle à l'utilisation par d'autres candidats de l'infrastructure qui fait l'objet de l'accord-cadre y compris des accords-cadres prévus à l'article L. 2122-7 du code des transports.

« Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre, telles que les itinéraires sur lesquels des accords-cadres sont conclus ou le volume indicatif des capacités couvertes par des accords-cadres, sont publiées par le gestionnaire d'infrastructure. Les conditions de communication de ces informations sont définies dans le plan de gestion des informations confidentielles prévu par le décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire. » ;

18° Les articles 21 et 22 sont remplacés par trois articles 21, 21-1 et 22 ainsi rédigés :

« Art. 21. - Le gestionnaire met en œuvre, pour l'établissement, une fois par année civile, de l'horaire de service, une procédure de programmation.

« Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, le gestionnaire d'infrastructure établit des sillons internationaux provisoires en coopération avec les gestionnaires d'infrastructure des autres États membres de l'Union européenne. Le gestionnaire d'infrastructure veille, dans la mesure du possible, à ce que ces sillons soient respectés dans la suite de la procédure.

« Les demandes de sillons sont adressées au gestionnaire d'infrastructure dans les conditions et selon les modalités prévues par le document de référence du réseau ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

« Les demandes portent sur une période égale au plus à celle de l'horaire de service. Lorsque la demande est présentée au titre d'un accord-cadre, le candidat introduit sa demande conformément aux dispositions de cet accord.

« A l'issue de l'instruction des demandes de sillons, le gestionnaire d'infrastructure établit un projet d'horaire de service quatre mois au plus tard avant la date d'entrée en vigueur de celui-ci. Ce projet tient compte des demandes formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les travaux d'investissement et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités suffisantes pour répondre aux demandes ponctuelles de sillons mentionnées à l'article 23.

« Le gestionnaire d'infrastructure s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités d'infrastructure, et notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau, et de tenir compte de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités. Il peut prendre en compte, dans les conditions définies dans le document de référence du réseau, les niveaux d'utilisation

antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

« Lorsque plusieurs demandes sont faites pour un même service, le gestionnaire d'infrastructure peut mettre en réserve un sillon qui sera accordé à l'entreprise ferroviaire qui assurera le service. A cette fin il peut, pour l'instruction des demandes d'attribution de sillons, demander des informations complémentaires portant sur la nature du service projeté. Il respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui sont communiquées.

« Il communique le projet d'horaire de service aux candidats intéressés et aux autres candidats qui en font la demande. Ceux-ci disposent d'un mois pour présenter leurs observations. Ce délai expiré, le gestionnaire d'infrastructure leur communique une proposition définitive de sillons. Le gestionnaire d'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

« A l'issue de cette procédure, le gestionnaire d'infrastructure arrête l'horaire de service définitif et le rend public.

« *Art. 21-1.* - Lorsque le gestionnaire d'infrastructure est confronté, dans le cadre du processus de programmation, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

« Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire d'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées. Les méthodes et les procédures appliquées par le gestionnaire d'infrastructure à cet effet sont décrites dans le document de référence du réseau. Elles reflètent, en particulier, la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure.

« Le gestionnaire d'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes ;

- « - les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
- « - les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
- « - les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au deuxième alinéa ;
- « - des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

« Ces informations sont fournies sans révéler directement l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

« Lorsqu'une demande de capacités d'infrastructure ne peut être satisfaite sans coordination, le gestionnaire d'infrastructure s'efforce de traiter l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.

« Sans préjudice des voies de recours existantes et des compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

« Art. 22. - Lorsqu'une ligne ou une section de ligne du réseau ferroviaire a été déclaré saturée et que l'analyse des capacités a été réalisée conformément à l'article 26, le gestionnaire d'infrastructure affecte les sillons en fonction de règles de priorité.

« Ces règles de priorité sont élaborées en cohérence avec les orientations de la politique générale des transports afin d'optimiser l'utilisation du réseau et d'assurer le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires.

« Sur le réseau ferré national, après application des règles de priorité définies par le gestionnaire d'infrastructure dans le document de référence du réseau, les capacités restantes sont accordées, de manière prioritaire, dans l'ordre suivant :

- « - les services nationaux ou internationaux qui, sur tout ou partie de leur trajet, sont effectués sur des infrastructures spécialisées mentionnées à l'article 25-1 ;
- « - les services de transport internationaux de marchandises ;
- « - les services de fret ferroviaire en provenance et à destination des ports ;
- « - les services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec une autorité organisatrice de transports.

« Les gestionnaires d'infrastructure coopèrent pour assurer la cohérence de l'application des règles de priorité. » ;

19° L'article 23 est ainsi modifié :

a) Au troisième alinéa, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « Le gestionnaire d'infrastructure » ;

b) Après le deuxième alinéa, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les informations relatives aux capacités non utilisées et disponibles sont mises à la disposition de tous les candidats qui pourraient souhaiter faire usage de ces capacités. » ;

c) L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le gestionnaire d'infrastructure peut procéder à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes prévisibles de capacités en application des premier et deuxième alinéas. » ;

20° Après l'article 23, il est inséré un article 23-1 ainsi rédigé :

« Art. 23-1. - Les conditions dans lesquelles un gestionnaire d'infrastructure peut rejeter une demande pour un sillon donné au motif que l'assurance que le candidat est capable de présenter une offre conforme en vue d'obtenir des capacités d'infrastructure n'a pas été fournie sont définies dans un règlement d'exécution de la Commission européenne pris en application du troisième paragraphe de l'article 41 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

« Pour l'application de ce règlement d'exécution, l'organisme de contrôle est l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. » ;

21° L'article 24 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 24.* - Conformément à l'article L. 2122-11 du code des transports, toute utilisation de l'infrastructure par l'entreprise ferroviaire bénéficiaire d'un sillon donne lieu à un contrat conclu avec le gestionnaire d'infrastructure et portant sur les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation de l'infrastructure. Ce contrat spécifie en particulier les conditions dans lesquelles sont appliquées les réglementations traitant de la sécurité. Il mentionne le montant et les modalités de paiement des redevances d'infrastructure et autres rémunérations.

« L'attribution de sillons aux candidats autres que les entreprises ferroviaires peut également donner lieu à un contrat conclu avec le gestionnaire d'infrastructure. » ;

22° Après l'article 24, il est inséré un article 24-1 ainsi rédigé :

« *Art. 24-1.* - Sans préjudice, pour le réseau ferré national, des articles 13 et 14 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, en cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire d'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. Il peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais. Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans le contrat passé en application de l'article 24. » ;

23° L'article 25 est ainsi modifié :

a) Au premier et au dernier alinéas, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « Le gestionnaire d'infrastructure » ;

b) Le premier alinéa est complété par les mots : « dans les conditions suivantes » ;

c) Le a) est remplacé par les dispositions suivantes :

« a) Pour permettre l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux non programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 21 présentant un caractère d'urgence et de nécessité absolue ou pour tout autre cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment en cas d'accident, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité. Le gestionnaire d'infrastructure supprime, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la réalisation des travaux, à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations ;

« a bis) Pour permettre l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux non programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 21 ne présentant pas un caractère d'urgence et de nécessité absolue. Le gestionnaire d'infrastructure sollicite l'avis du candidat concerné dès que possible ou, au plus tard, un mois avant le jour de circulation prévu, afin de trouver conjointement une solution répondant aux contraintes du candidat. En l'absence d'accord, le gestionnaire d'infrastructure peut modifier ou supprimer, y compris à titre définitif, le sillon dans le respect d'un préavis de quinze jours adressé au candidat et à l'entreprise ferroviaire bénéficiaire du sillon en cause ; » ;

d) La première phrase du cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans les cas mentionnés au b et c, la décision de modification ou de suppression est précédée d'un préavis de quinze jours adressé au candidat en cause et d'une concertation avec les candidats intéressés. » ;

e) Le sixième alinéa est supprimé ;

f) Au septième alinéa, les mots : « Réseau ferré de France » sont remplacés par les mots : « le gestionnaire d'infrastructure » ;

24° Après l'article 25, il est inséré un article 25-1 ainsi rédigé :

« *Art. 25-1.* - Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire d'infrastructure peut désigner des infrastructures spécialisées pour des types déterminés de trafic, qui y sont alors prioritaires.

« Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles.

« Lorsqu'une infrastructure a été désignée infrastructure spécialisée, il en est fait état dans le document de référence du réseau. » ;

25° L'article 26 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 26.* - Lorsque le gestionnaire d'infrastructure constate, à l'issue de la coordination des sillons et de la consultation des candidats, l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure, il déclare cette fraction de l'infrastructure saturée et en informe le ministre chargé des transports. Il applique les règles de priorité prévues à l'article 22. Il en va de même des infrastructures dont le gestionnaire d'infrastructure pense qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir.

« Il procède à l'analyse des capacités afin de déterminer les contraintes des capacités d'infrastructure qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et de proposer des méthodes permettant de satisfaire les demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures qui pourraient être prises à court et moyen terme pour y remédier. L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités d'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

« Il impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil fixé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

« Sur la base de l'analyse des capacités, il soumet, dans un délai de six mois à compter de la déclaration de saturation, au ministre chargé des transports un rapport qui rend compte des différentes causes de la saturation et propose des mesures propres à remédier à l'insuffisance des capacités constatée. Ce rapport est accompagné des observations éventuelles des entreprises ferroviaires utilisatrices de la ligne.



« Dans les six mois suivant la présentation du rapport, le gestionnaire d'infrastructure soumet à l'approbation du ministre chargé des transports un plan de renforcement des capacités, sans préjudice de l'application, s'agissant du gestionnaire du réseau ferré national, des dispositions prévues à l'article L. 2111-10-1 du code des transports et aux articles 3, 4 et 12 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 susvisé.

« Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée. Il indique notamment les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure, les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des modifications probables des redevances d'infrastructure. Il définit, sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, les actions à mener pour renforcer les capacités d'infrastructure et fixe un calendrier pour leur mise en œuvre. » ;

26° L'article 27 et les titres V et VIII sont abrogés ;

27° Après l'article 26, il est inséré un nouveau titre V ainsi rédigé :

« *TITRE V.* - Dispositions relatives à la tarification

« *Art. 27.* - Pour l'application de l'article L. 2122-4-3 du code des transports, la fonction de gestion de l'infrastructure relative à la tarification de l'infrastructure ferroviaire comprend toutes les décisions relatives à la tarification des prestations minimales, y compris la détermination et le recouvrement des redevances d'infrastructure.

« *Art. 28.* - Sans préjudice des actes législatifs ou réglementaires qui lui sont applicables, le gestionnaire d'infrastructure est chargé d'établir le système de tarification et de percevoir les redevances d'infrastructure conformément aux règles du présent décret.

« *Art. 29.* - Le gestionnaire d'infrastructure est en mesure de justifier que les redevances d'infrastructure réellement facturées sont conformes à la méthode, aux règles et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau mentionné à l'article 17.

« Il respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui sont communiquées par les candidats pour l'établissement des redevances d'infrastructure, conformément au décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

« Sans préjudice des articles 31 à 33-2, le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit non discriminatoire et fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau. Il veille aussi à ce que les redevances d'infrastructure soient comparables pour une utilisation équivalente de l'infrastructure du gestionnaire d'infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances. Le gestionnaire d'infrastructure montre, dans le document de référence du réseau, qu'il répond à ces exigences, dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

« *Art. 30.* - Sans préjudice des articles 31 à 33-3, les redevances d'infrastructure perçues pour les prestations minimales sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Elles sont exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services

ferroviaires et de périodes, de telle sorte que l'importance relative des redevances pour les différents services et périodes est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

« Art. 31. - Le gestionnaire d'infrastructure peut, si le marché s'y prête, percevoir des majorations des redevances d'infrastructure pour des segments particuliers de marché afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus, dans les conditions suivantes :

« a) Le gestionnaire d'infrastructure procède, sur la base des données dont il dispose et conformément aux règles de l'art en la matière, à une évaluation préalable de la pertinence des majorations.

« Cette évaluation préalable analyse la pertinence des majorations pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments suivantes et en retenant les plus pertinentes :

- « - les services de transport de voyageurs et les services de fret ;
- « - les services domestiques et les services internationaux ;
- « - les services réguliers et les services occasionnels ;
- « - les services de transport de voyageurs à l'échelle urbaine, régionale ou nationale ;
- « - le transport combiné et le transport conventionnel de marchandises ;
- « - les trains complets et les trains de wagons isolés ;
- « - les trains transportant des marchandises dangereuses et les autres trains de marchandises.

« b) Le gestionnaire d'infrastructure établit la liste des segments de marché. Elle contient au moins les trois segments suivants : services de fret, services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de passagers. Le gestionnaire d'infrastructure peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

« Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis.

« c) Le gestionnaire d'infrastructure définit les modalités de calcul des majorations pour les segments de marché de la liste mentionnée au b). Les majorations sont calculées sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

« Le niveau des redevances d'infrastructure n'exclut pas l'utilisation de l'infrastructure par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

« Pour les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

« d) La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau mentionné à l'article 17 et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans.

« Art. 32. - Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, le gestionnaire d'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement ou la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords, notamment entre le gestionnaire d'infrastructure et des candidats, sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

« Art. 33. - Sans préjudice des règles relatives aux aides d'État, le gestionnaire d'infrastructure ne peut consentir des réductions sur les redevances d'infrastructure que dans les conditions suivantes :

« a) Les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire d'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue ;

« b) Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances d'infrastructure perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ;

« c) Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.

« Par dérogation au a), le gestionnaire d'infrastructure peut instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

« Art. 33-1. - Les redevances d'infrastructure peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités sur une ligne ou une section de ligne de l'infrastructure afin de tenir compte de la saturation croissante de l'infrastructure et de permettre aux candidats de prendre des décisions rationnelles lors de leurs demandes de capacités.

« Pour les lignes déclarées saturées, le gestionnaire d'infrastructure cesse de percevoir la redevance au titre de la rareté des capacités mentionnée à l'article 33-1 sur la ligne ou la section de ligne de l'infrastructure concernée dans les cas où :

« - il ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou

« - il tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

« Toutefois, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires peut autoriser le gestionnaire d'infrastructure à poursuivre la perception des redevances au titre de la rareté des capacités dans les conditions prévues aux articles L. 2122-4-7 et L. 2133-5-2 du code des transports. Elle rend sa décision dans les deux mois de sa saisine. L'absence de réponse de l'Autorité au terme de ce délai vaut avis favorable.

« Art. 33-2. - Les redevances d'infrastructure peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains, dès lors que :

« - les modifications n'entraînent pas une augmentation du montant global des recettes pour le gestionnaire d'infrastructure ;  
« - les modifications sont différenciées en fonction de l'ampleur de l'effet engendré ;  
« - les modifications visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorisent la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses ;  
« - le gestionnaire d'infrastructure conserve les informations relatives à l'application du présent alinéa et les communique au ministère chargé des transports à sa demande.

« *Art. 33-3.* - Afin d'encourager une utilisation efficace des capacités, le gestionnaire d'infrastructure peut percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées lorsque un candidat qui s'est vu attribuer un sillon s'abstient, de façon occasionnelle, de l'utiliser en tout ou partie.

« Le gestionnaire est tenu de percevoir ce droit lorsque le candidat s'abstient, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie.

« Le gestionnaire d'infrastructure établit, dans le document de référence du réseau mentionné à l'article 17, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de ce droit et, en particulier, les critères permettant de déterminer si l'absence d'utilisation des capacités attribuées est occasionnelle ou régulière.

« Le paiement de ce droit est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée conformément à l'article L. 2122-11 du code des transports.

« *Art. 34.* - Le gestionnaire d'infrastructure établit un système d'amélioration de la performance destiné à l'encourager, ainsi que les entreprises ferroviaires, à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire, sans compromettre la viabilité économique d'un service ferroviaire.

« Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

« Le gestionnaire d'infrastructure arrête les principaux paramètres du système d'amélioration de la performance en accord avec les candidats, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration de la performance par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.

« Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions normales de circulation.

« Pour ceux des paiements basés sur les retards, le calcul tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.

« Le gestionnaire d'infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration de la performance.

« En cas de litige concernant le système d'amélioration de la performance, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

« Une fois par an, le gestionnaire d'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.

« Sur le réseau ferré national et sauf mention contraire dans un contrat de partenariat, une convention de délégation de service public ou une concession de travaux conclus en application des articles L. 2111-11 ou L. 2111-12 du code des transports, le système d'amélioration de la performance est établi et mis en œuvre par SNCF Réseau.

« *Art. 35.* - Le gestionnaire d'infrastructure peut établir les redevances d'infrastructure sur une période pluriannuelle.

« En vue de l'examen de ces redevances par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en application de l'article L. 2133-5 ou de l'article L. 2133-6 du code des transports, le gestionnaire détaille les modalités de calcul et les formules d'indexation sur la période concernée. L'Autorité de régulation des activités ferroviaire émet son avis pour la période concernée et en cas de modifications. » ;

28° Après l'article 35, il est inséré un titre VI ainsi intitulé :

« *TITRE VI.* - Dispositions diverses » ;

29° A l'article 39, les mots : « , à l'exception des articles 10, 12, 15, 16, 28 et 38 qui seront modifiés dans les conditions prévues à l'article 2 du décret du 15 janvier 1997 susvisé » sont supprimés.

## **Article 2**

A l'article 12 du décret du 5 mai 1997 susvisé, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« SNCF Réseau s'assure de la cohérence du plan d'entreprise visé aux articles L. 2122-7-1 du code des transports et 4-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire avec les dispositions du contrat. Il synchronise la durée du plan d'entreprise avec celle du contrat. ».

## **Article 3**

Au B du titre II de l'annexe au décret du 19 décembre 1997 susvisé, les mots : « 3. Décision prise sur recours administratif préalable. Article 28 » sont supprimés.

## **Article 4**

A l'article 6 du décret du 27 mars 2007 susvisé, les mots : « demandeurs de sillons » sont remplacés par les mots : « candidats ».

## **Article 5**

Le décret du 10 février 2015 susvisé est ainsi modifié :

1° A l'article 1<sup>er</sup>, les mots : « article L. 2122-4-1 » sont remplacés par les mots : « article L. 2122-4-4 » ;

2° Au 1° de l'article 2, les mots : « demandeur ou un » et « demandeur de sillons ou ce » sont remplacés respectivement par les mots : « candidat ou une entreprise ferroviaire » et « candidat ou cette entreprise ferroviaire » ;

3° A l'article 3, les mots : « demandeur ou un » sont remplacés par les mots : « candidat ou une entreprise ferroviaire » ;

4° L'article 5 est ainsi modifié :

a) Dans la première phrase du premier alinéa, le mot : « Le » est remplacé par les mots : « Conformément à l'article L. 2122-4-5, le » ;

b) Au deuxième alinéa de l'article 5, après le mot : « avis » est inséré le mot : « conforme ».

5° A l'article 6, les mots : « article L. 2122-4-1 » sont remplacés par les mots : « article L. 2122-4-4 ».

## **Article 6**

Les dispositions du présent décret n'emportent aucune conséquence sur les documents de référence du réseau déjà publiés.

## **Article 7**

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.