

GUIDE

à destination des nouveaux entrants sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs



Édition
septembre 2021



PRÉFACE

L'entrée sur le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs est un processus long, complexe et pour lequel de nombreuses barrières à caractère technique, économique ou administratif peuvent potentiellement se présenter.

L'Autorité a engagé un certain nombre d'actions à destination du secteur afin de permettre l'entrée, sur le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs, de nouveaux opérateurs et de limiter les barrières tarifaires et non tarifaires qui peuvent se présenter aux futurs candidats. L'une de ces barrières est informationnelle. Elle se matérialise notamment par le risque d'asymétrie d'information entre les acteurs nouveaux entrants et les acteurs déjà présents sur le marché, en lien notamment avec les procédures applicables et la connaissance des bonnes pratiques à adopter pour produire efficacement des services de transport.

Afin de limiter les risques inhérents à une telle problématique, l'Autorité de régulation des transports poursuit sa démarche d'accompagnement du secteur à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique de voyageurs à travers la publication de ce guide. Ce dernier est principalement conçu à destination des potentiels nouveaux entrants. Il propose de cibler quelques thématiques clés, en lien avec les domaines de régulation du secteur ferroviaire.

MOT DU PRÉSIDENT DE L'ART

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, encore théorique voire hypothétique il n'y a pas si longtemps, est à présent effective et ses contours se dessinent de plus en plus nettement. Il n'y aura certes pas eu de grand soir de l'ouverture à la concurrence, mais notre compréhension des expériences étrangères et sujets techniques et économiques que soulèvent les entrées avérées ou potentielles de nouveaux acteurs montrent toute l'ampleur des enjeux, des défis, des obstacles et des incertitudes qui caractérisent le secteur du transport ferroviaire en France, à ce moment charnière de son histoire.

Cette ouverture à la concurrence ne constitue pas une fin en soi. Elle représente l'un des moyens de stimuler le secteur du transport ferroviaire et d'inciter l'ensemble des acteurs qui contribuent à la production des services de transport ferroviaire à fournir ces services de manière efficace et efficiente, au bénéfice des usagers et clients de ces services, avec des services de transport de qualité pour les voyageurs, qu'il s'agisse des usagers de services publics de transport ferroviaire (TER, Transilien ou trains d'équilibre du territoire) ou des clients des services librement organisés (services à grande vitesse ou services sur ligne classique).

Une ouverture à la concurrence réussie, cela correspond également à la possibilité pour tous les acteurs qui sont en mesure d'offrir des services de transport ferroviaire d'accéder à des infrastructures et des installations de services ferroviaires performantes, dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires, à un tarif d'accès qui leur permet d'exercer leur activité dans des conditions économiques normales.

Dans ce contexte, il était important pour l'Autorité de proposer à l'ensemble des acteurs du système ferroviaire ce guide d'accompagnement. Plus particulièrement destiné aux nouveaux acteurs émergents sur le marché français, ce guide pourra également bénéficier à l'ensemble des acteurs déjà établis.

Avec ce document, les professionnels du secteur ferroviaire trouveront pour la première fois un guide complet sur toutes les thématiques de régulation identifiées par l'Autorité comme d'importance dans le cadre du lancement d'un nouveau service ferroviaire.

Bernard Roman

Président de l'Autorité de régulation des transports

A/	LES PREMIERS PAS	p.4
1.	Pourquoi ce guide ?	p.4
2.	Comment utiliser ce guide ?	p.5
3.	Quelques précautions	p.5
4.	Glossaire	p.6
B/	LES PROCESSUS INCONTOURNABLES POUR LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE NON CONVENTIONNÉ DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS	p.7
1.	La commande de capacité	p.8
2.	La gestion opérationnelle des circulations (GOC)	p.14
3.	Les principes de tarification applicables pour les prestations minimales liées à l'utilisation de l'infrastructure	p.17
4.	Les démarches particulières liées à la fourniture des services de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnés	p.22
5.	L'accès aux installations de service	p.24
6.	L'utilisation des gares de voyageurs	p.28
7.	Les voies de service pour former, manœuvrer ou garer les trains	p.36
8.	L'accès aux installations de maintenance des matériels roulants ferroviaires	p.40
9.	Le processus d'accès du matériel roulant	p.45
C/	LE RÔLE DE L'ART ET SES MODALITÉS DE SAISINE	p.48
D/	LES AUTRES ACTEURS À CONNAÎTRE	p.53
E/	LES RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES	p.54

A / LES PREMIERS PAS

1. Pourquoi ce guide ?

La transposition en droit français des volets « politique » et « technique » du quatrième paquet ferroviaire en juin 2019 a permis de finaliser le cadre juridique de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France. Cet espace ferroviaire unique européen conduit à l'application de nouvelles règles d'accès des entreprises au marché du transport ferroviaire de voyageurs, ainsi que de nouvelles règles de fonctionnement du système.

Afin de garantir à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national (RFN), l'Autorité de Régulation des Transports (ART, anciennement ARAFER) a notamment pour objectif d'accompagner le secteur ferroviaire dans cette ouverture du marché. Les thématiques présentées dans ce guide s'adressent à tous les candidats, y compris ceux qui opèrent déjà sur le réseau ferré national : entreprises ferroviaires, regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires ou toute autre entité ayant des raisons commerciales d'acquérir des capacités de l'infrastructure pour la mise en place d'un service de transport de voyageurs sur le réseau ferré national dont le gestionnaire de l'infrastructure principal est SNCF Réseau.

L'objectif principal qui a fondé l'élaboration de ce guide consiste à réduire l'asymétrie d'information entre les acteurs historiques et les nouveaux entrants. L'asymétrie d'information pénalise en effet fortement l'efficacité de la mise en place des processus pour la création d'un nouveau service de transport de voyageurs sur le RFN. Ce guide du « nouvel entrant » présente :

- les principales démarches pour réaliser un projet ferroviaire de transport de voyageurs ;
- les thématiques sensibles identifiées par l'Autorité et les enjeux de chaque étape ;
- les clés de compréhension des procédures complexes ;
- les liens vers les sources d'information officielles pour chaque étape du processus.

Dans cette première édition, ce guide se concentre principalement autour des thèmes associés à la production des services de transport de voyageurs non conventionnés, appelés également les services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés. Il est prévu une actualisation périodique de ce document destinée, en fonction des sujets d'actualité, à exposer les évolutions techniques et juridiques et élargir le champ du guide à d'autres activités de transport ferroviaire, telles que le transport international de marchandises ou le transport conventionné de voyageurs.

Pour aller plus loin

La présentation de l'évolution du 1^{er} au 4^e paquet ferroviaire

<https://www.ecologie.gouv.fr/ouverture-concurrence-du-transport-ferroviaire-paquets-ferroviaires-et-creation-larafer>

<https://www.autorite-transport.fr/le-ferroviaire/le-cadre-juridique/les-paquets-ferroviaires/>



2. Comment utiliser ce guide ?

Ce guide aborde de manière chronologique et thématique la création d'un nouveau service de transport de voyageurs non conventionné sur le RFN. Les principales étapes du processus y sont identifiées et structurent en neuf parties dédiées le chapitre B du présent document. Chacune de ces parties renvoie à la description de l'étape du processus visé, les démarches importantes à mener et les interlocuteurs potentiels. Chaque partie traite également des enjeux des thématiques étudiées, des références aux documents réglementaires, notamment le document de référence du réseau (DRR) et les documents techniques associés et publiés par SNCF Réseau, de la réglementation applicable (européenne et nationale), des systèmes d'information disponibles, des entités institutionnelles nationales et européennes en charge des sujets, et renvoie aux sources d'information officielles existantes.

Le guide se conclut par une présentation du rôle de l'ART, des interlocuteurs institutionnels du secteur, et par un recensement des références réglementaires mentionnées tout au long de ce document.

Afin de faciliter la lecture, des catégories thématiques d'information ont été insérées au fil du texte. En complément des paragraphes classiques, apparaissent ainsi :



3. Quelques précautions

Trois points méritent d'être soulignés :

- en premier lieu, il convient de noter que ce guide n'a pas de valeur normative. Il ne prétend à aucune exhaustivité et ne saurait, de ce fait, se substituer à une lecture attentive des textes législatifs et réglementaires en vigueur, y compris le DRR qui contient les informations nécessaires aux entreprises ferroviaires et autres candidats qui souhaitent utiliser le 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. Le présent guide cible les problématiques qui sont au cœur des missions de l'ART et qui font régulièrement l'objet d'une attention particulière et/ou de remarques de la part du secteur ;
- en deuxième lieu, ce guide se focalise en priorité sur l'infrastructure gérée par SNCF Réseau et les procédures associées, alors même que d'autres cas particuliers peuvent exister sur le RFN, notamment en cas de concession de l'infrastructure ;
- en troisième lieu, l'Autorité avertit qu'un certain nombre d'éléments, en particulier des éléments tarifaires, sont susceptibles d'être modifiés sans que l'actualisation du guide puisse garantir une mise à jour en temps réel.

4. Glossaire

AMEC	Autorisation de mise en exploitation commerciale
AMM	Autorisation de Mise sur le Marché
ANS	Autorité nationale de sécurité (en France, il s'agit de l'EPSF)
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité organisatrice des transports
ART	Autorité de régulation des transports (anciennement Arafer)
CCR	Commande centralisée du réseau
CDI	Coût Directement Imputable
COOPERE	Comité des opérateurs du réseau
CSP	Contrat de Service Public
DeBo	Designated Body (organisme désigné)
DRL	Document de Référence de la Ligne (LGV SEA)
DRR	Document de Référence du Réseau
ECE (ex-ECM)	Entité Chargée de l'Entretien (Maintenance)
EdB	Expression de besoins
EF	Entreprise ferroviaire
EIS	Exploitant d'Installations de Services (ou Gestionnaire d'Installations de Services)
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
ERA	European Union Agency for Railways (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)
GGEF	Guichet d'accès aux gares pour les entreprises ferroviaires
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
GIS	Gestionnaire d'Installations de Services
GOC	Gestion opérationnelle des circulations
HDS	Horaire de service
IS	Installations de services
LC	Ligne classique
LGV SEA	Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique
NoBo	Notified Body (organisme notifié)
PSEF	Plateforme de services aux entreprises ferroviaires
RC	Redevance de circulation
RCE	Redevance de circulation électrique
RCTE	Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction
RETVA	Registre Européen des types de véhicules autorisés
RFN	Réseau Ferré National
RINF	Registre de l'infrastructure
RM	Redevance de Marché
RNV	Registre national des véhicules (registre d'immatriculation)
RS	Redevance de saturation
SAP	Système d'amélioration des performances
SDM	Sillon de dernière minute
SGC	Service de Gestion des Circulations
SI	Système d'information
SLO	Service librement organisé
STI	Spécification technique d'interopérabilité
TAGV	Train apte à la grande vitesse
TEE	Test d'équilibre économique
TER	Transports Express Régionaux
TET	Trains d'Équilibre du Territoire
UM	Unité multiple
US	Unité simple

LES PROCESSUS INCONTOURNABLES POUR LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE NON CONVENTIONNÉ DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Le cycle de création d'une circulation commerciale de train de voyageurs, depuis les premières réflexions jusqu'à la circulation commerciale effective, en prenant en compte les besoins techniques intermédiaires et les problématiques liées à la maintenance du train et à l'accès aux installations de service, peut se résumer selon la frise chronologique suivante :

Jusqu'à A-5	Étapes	Contenu présenté dans le guide	Parties du guide
	La répartition des capacités	La structuration de l'horaire en trame cadencée. La pré-construction de l'horaire d'un jour type.	B.1
	L'évaluation des coûts	La tarification des prestations minimales et le système des redevances. La tarification des installations de service (IS) : centres de maintenance, gares de voyageurs, voies de services et de garage, approvisionnement en combustible.	B.3 B.4 B.5 B.6 B.7 B.8
	L'attribution des sillons	La construction de l'horaire de service. L'adaptation de l'horaire de service.	B.1
	La construction du plan de transport	L'accès et les modalités des prestations en gares de voyageurs, dans les centres de maintenance, et dans les autres installations de service.	B.5 B.6 B.7 B.8
	L'accès du matériel roulant	Autorisation par type. Autorisation de mise sur le marché. Compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure.	B.9
J	La gestion opérationnelle des circulations	Déclaration de composition des trains. Règles de priorité des circulations. Analyse des retards. Gestion de crise.	B.2

L'accès au réseau ferré national est conditionné à la signature de différents contrats avec SNCF Réseau, notamment le contrat d'utilisation de l'infrastructure du RFN. L'Autorité renvoie sur ce sujet au DRR établi et publié par SNCF Réseau. Les contacts commerciaux de SNCF Réseau en charge d'accompagner les clients dans ces démarches sont identifiés aux points 1.8.1 et 1.8.2 du DRR 2021 et aux points 1.6.1 et 1.6.2 du DRR 2022.

1. La commande de capacité

→ Comment se déroule la commande de capacité commerciale ? Quels sont les points de vigilance pour obtenir les sillons visés ?

La présente section présente le déroulé actuel du processus capacitaire, tel que prévu par SNCF Réseau dans le chapitre 4 du DRR.

Il est susceptible d'évoluer dans le cadre du projet TTR piloté par Rail Net Europe.

Le processus capacitaire se déroule en quatre temps

Dans ce guide, les quatre temps du processus capacitaire se réfèrent à l'enchaînement logique et fonctionnel des phases, sans considération calendaire. Les phases sont en revanche considérées et définies en termes calendaires, et peuvent se recouvrir partiellement entre elles du point de vue du candidat.

Temps	1	2	3	4
Calendrier	A-5 A-3	Mai A-2	Déc. A-2 Fév. A-1	Sept. A-1 Nov. A-1 Déc. A
Phases	Structuration	Préconstruction	Construction	Adaptation
Capacité type	Sillons cadencés d'une journée	Sillons régimés quotidiens voire hebdomadaires	Sillons régimés annuels voire individuels	Sillons régimés et sillons individuels
Statut	Offre commerciale de référence sans attribution aux candidats		Attributions formelles de capacités à circuler aux candidats	
Principe	Offre cadencée en réseau En cas d'incompatibilité : → Concertation → Arbitrage	Offre d'un jour ouvré type En cas d'incompatibilité : → Concertation → Arbitrage	Attributions en équité En cas de conflit : → Coordination → Saturation	Attributions dans la capacité résiduelle En cas de conflit : → 1 ^{er} arrivé = 1 ^{er} servi



Qu'est-ce qu'un sillon « régimé » au sein d'un horaire de service ?

L'horaire de service (HDS), qui dure environ un an, commence et se termine toujours le deuxième samedi du mois de décembre à minuit. Au sein de cet horaire de service, un sillon « régimé » correspond à un même sillon-jour attribué plusieurs jours (consécutifs ou non). Un sillon « régimé » est notamment caractérisé par son régime, c'est-à-dire la liste des jours pour lesquels il a été attribué ; ce régime annuel peut être éventuellement codifié en un régime hebdomadaire, par exemple quotidien (sauf samedis, dimanches et fêtes), pour les seuls jours ouvrés durant tout le service annuel.

La commande de capacité s'inscrit dans les dispositions de la section 3 de la directive 2012/34/UE

La section 3 du chapitre IV de la directive 2012/34/UE encadre les dispositions nationales visant à assurer la répartition équitable et non discriminatoire de la capacité de l'infrastructure ferroviaire. Elle traite essentiellement en France de la phase de construction de l'horaire de service, qui se déroule de décembre A-2 à septembre A-1. Il s'agit du troisième temps du processus capacitaire présenté dans le schéma ci-dessus.

Les capacités que le gestionnaire d'infrastructure se réserve pour réaliser les opérations de maintenance et de développement du réseau ne seront abordées que via leurs impacts potentiels sur les capacités ouvertes à la commercialisation.

Pour aller plus loin

Pour aller plus loin sur le processus de gestion capacitaire des travaux, il est conseillé de consulter le paragraphe 4.5 du DRR.

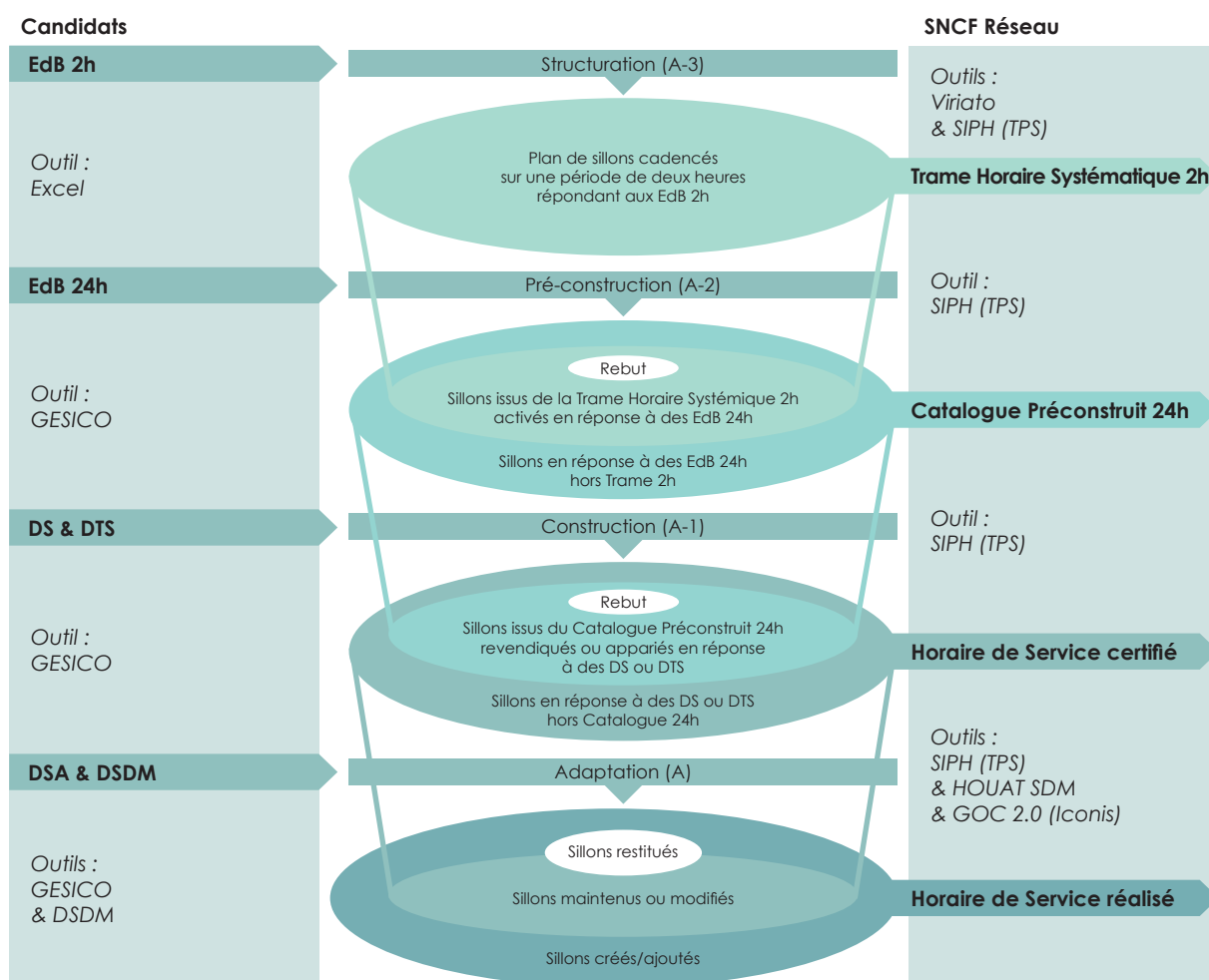
La commande de capacité se prépare très en amont de l'ouverture de la période de commande

La section 3 de la directive traite essentiellement de la construction de l'horaire de service, mais n'aborde pas, hormis en ce qui concerne les accords-cadres de capacités d'infrastructure, les phases préparatoires de structuration (phase répandue au niveau européen) et de pré-construction (phase plus rare au niveau européen). Ces phases préparatoires en amont de la phase de construction de l'horaire de service n'ont pas été davantage normalisées en droit français.

SNCF Réseau a élaboré des phases préparatoires dites de structuration et de pré-construction, qui débutent 5 ans avant l'horaire de service (A-5) et se terminent entre décembre A-2 et février A-1. Elles constituent les deux premiers temps du processus capacitaire.

Dans le cadre du processus élaboré par SNCF Réseau, les besoins de capacités qui peuvent être anticipés et qui y sont éligibles en termes de fréquence gagnent nettement à être exprimés auprès du gestionnaire d'infrastructure en amont de la phase de construction de l'horaire de service. L'anticipation a pour but de permettre une approche industrielle du traitement des expressions de besoins (EdB) et de construire l'horaire de service par itérations/précisions successives. Lors de l'étape suivante de construction de l'horaire de service, les sillons de référence issus de ces phases d'anticipation bénéficieront d'une certaine stabilité voire d'une priorité en cas de capacités contraintes.

Les étapes d'élaboration de l'horaire de service représentées ci-dessous :



Les principales échéances d'anticipation de la production de l'horaire de service impliquant les candidats sont :

- Avant fin octobre A-3 : il convient de transmettre des expressions de besoin (EdB) dites « 2h », correspondant aux capacités d'infrastructure nécessaires à la production des services de transport fréquents et cadencés au sein d'une même journée type, pour leur inscription dans la trame horaire systématique, ou trame « 2h ».
- Première semaine jusqu'à mi-juin A-2 : il convient de transmettre des expressions de besoin (EdB) dites « 24h », correspondant aux capacités d'infrastructure nécessaires à la production des services de transport certains et fréquents au sein d'une même semaine-type (régimes minimaux de 4j/7 sur 25 semaines par an pour le transport de voyageurs et 3j/7 sur 20 semaines par an pour le fret), pour leur inscription dans le graphique horaire pré-construit. Les besoins correspondant à des sillons en trame 2h doivent être confirmés lors de cette étape.

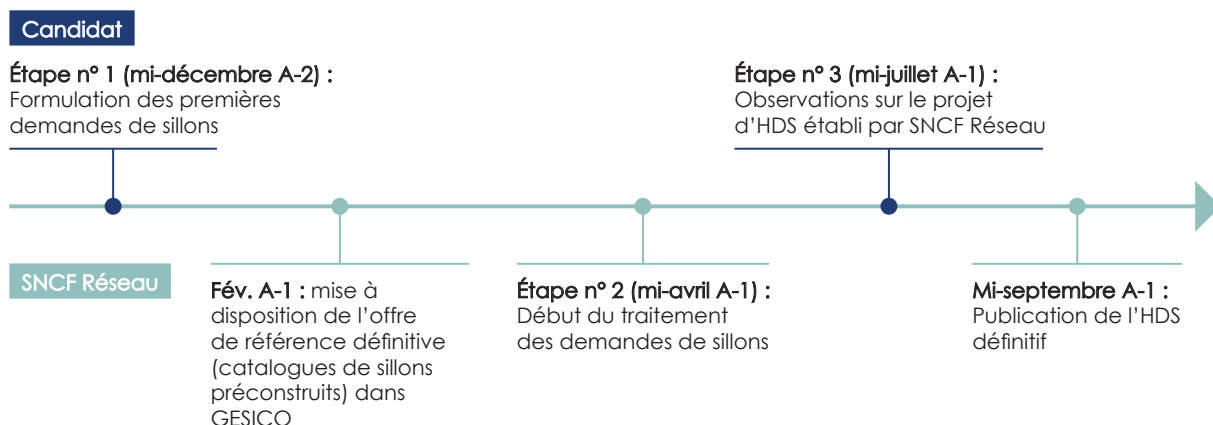


POINT D'ATTENTION

Ces deux temps d'anticipation ne sont pas engageants pour le gestionnaire d'infrastructure. Seules les phases de construction et d'adaptation de l'horaire de service aboutissent à l'attribution formelle de sillons à un candidat. Ainsi, le catalogue préconstruit constitue une offre de sillons arrêtée par SNCF Réseau, qui restent disponibles pour l'ensemble des candidats. L'ART conseille vivement aux candidats d'entrer dans le processus capacitaire le plus en amont possible et d'exprimer lors de chaque phase les besoins capacitaires les plus certains, afin de concourir à l'optimisation du graphique horaire et d'anticiper la phase de construction.

L'attribution des capacités doit être réalisée en parfaite équité et sans discrimination

La phase de construction de l'horaire de service se déroule en plusieurs étapes selon la frise chronologique ci-après :



Étape 1

Enregistrement des demandes de sillons (à partir de mi-décembre A-2)

La phase de construction de l'horaire de service débute par l'enregistrement par les candidats des demandes de sillons (DS) dans les outils GESICO ou PCS entre mi-décembre A-2 et mi-avril A-1.



BONNE PRATIQUE

Le graphique 24h qui recense les sillons préconstruits retenus n'est généralement publié dans sa version définitive qu'en février A-1. Les candidats ont intérêt à revendiquer dans l'outil GESICO des sillons préconstruits, lorsqu'ils répondent à leur besoin, car cela leur confère une certaine stabilité voire une priorité en cas de capacités contraintes selon les conditions fixées par SNCF Réseau en matière de coordination des demandes de capacité. Une priorité est donnée aux candidats revendiquant un préconstruit en cas d'infrastructures saturées par l'article 22 du décret n° 2003-194, mis en œuvre dans le DRR.

Étape 2

Traitement des demandes de sillons (à partir de mi-avril A-1)

Le traitement des demandes par SNCF Réseau peut requérir l'intervention des candidats en cas de contraintes de capacités : à la suite de demandes de sillons en conflit, surnuméraires et/ou trop disparates, ils seront invités à participer à la coordination des demandes.

La coordination des demandes, telle qu'elle est actuellement prévue par SNCF Réseau, consiste à confirmer et affiner avec chaque demandeur les caractéristiques des demandes de sillons en conflit, puis, s'ils y consentent, à échanger plus précisément sur leurs besoins pour tenter d'élaborer une proposition d'attribution consensuelle.

Le traitement des demandes doit aboutir à la communication aux candidats, qu'ils soient demandeurs effectifs lors du 3^e temps ou candidats potentiels pour le 4^e temps, d'un projet d'horaire de service à la mi-juillet A-1.

Étape 3

Observations sur le projet d'attribution arrêté par SNCF Réseau (à partir de mi-juillet A-1)

Les observations émises par les candidats ont vocation à signaler à SNCF Réseau les points de non-qualité dans le traitement des demandes : erreur de régime de sillon, arrêt non demandé, etc. Cette étape doit aboutir à la publication de l'horaire de service définitif à la mi-septembre A-1.

Étape 4

Traitement des demandes tardives et certification de l'horaire de service (à partir de mi-juillet A-1)

Ensuite, SNCF Réseau prend en charge les demandes tardives de sillons (DTS), correspondant à des besoins confirmés tardivement et commandés après mi-avril A-1 et avant mi-septembre A-1, et les traite jusqu'à la certification de l'horaire de service mi-novembre A-1, un mois avant le début de l'horaire de service. Durant cette période, le graphique horaire est donc abondé des demandes tardives traitées, apuré des sillons attribués auxquels les candidats renoncent, et SNCF Réseau fiabilise les sillons attribués en contrôlant le respect de certaines contraintes d'exploitation.

Pour aller plus loin

Pour en savoir plus sur cette étape et les exigences réglementaires incombant au gestionnaire de l'infrastructure, il est conseillé de consulter l'article 46 de la directive 2012/34/UE et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.



CONSEILS

De manière générale, l'Autorité conseille aux acteurs réunis en coordination de s'assurer d'une bonne traçabilité des échanges afin de garantir que les souhaits émis par chacun et les refus potentiels des solutions proposées puissent être étayés.

Le DRR prévoit dans sa partie 4.4.2 une procédure de règlement des litiges à laquelle les candidats peuvent recourir lorsqu'ils s'estiment lésés par les décisions d'attribution de SNCF Réseau à l'issue de l'application du processus de traitement des conflits résiduels après coordination des demandes. Cette procédure est une procédure interne à SNCF Réseau, prévue par les dispositions du 6° de l'article 46 de la directive 2012/34/UE, transposées à l'article 21-1 du décret n° 2003-194 précité, sans préjudice des voies de recours existantes et des compétences de l'Autorité.



Puis-je transférer mes sillons à une autre entreprise ferroviaire ou échanger mes sillons avec elle ?

Non, cela est interdit en application de l'article 38 de la directive 2012/34/UE qui dispose que les capacités de l'infrastructure « ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service. » Toute transaction est donc interdite et entraînera l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacité. Seule exception : l'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire est autorisée.

La capacité résiduelle est alors disponible pour les demandes en adaptation

Une fois arrêté mi-septembre, puis certifié mi-novembre, l'horaire de service subit des altérations au fil de l'eau au cours de la phase d'adaptation de l'horaire de service, phase qui dure jusqu'à la fin de l'horaire de service mi-décembre A. Il s'agit du quatrième temps du processus capacitaire, le seul temps qui inclut le jour de circulation.

Deux catégories de demandes sont possibles durant cette phase :

- les demandes de sillons en adaptation (DSA) : traitées jusqu'à J-8 ;
- les demandes de sillons de dernière minute (DSDM) : traitées à partir de J-7 avant circulation.



Mes sillons attribués peuvent-ils être modifiés ou supprimés par le GI durant la phase d'adaptation ?

En théorie, non, sauf dans certaines circonstances limitativement énumérées à l'article 25 du décret du 7 mars 2003 modifié. Il appartient au GI d'apprécier le caractère d'urgence et de nécessité absolue rendant nécessaire une modification ou une suppression de sillon à la suite d'une défaillance de l'infrastructure. De même, il lui revient d'apprécier la nécessité de réaliser des travaux non programmés.



Certains de mes sillons-jours sont restés « à l'étude » à la publication de l'horaire de service, ou sont indiqués comme étant « en conflit » : qu'est-ce que cela signifie ?

Les sillons-jours restés à l'état courant « à l'étude » pour les DS ou répondus « en conflit » pour les DTS sont les sillons demandés sur des jours du service annuel pour lesquels ils se trouvent en conflit avec des capacités réservées aux travaux. La détection de ces conflits est automatique et génère dans certains cas de faux conflits. La résolution de ces conflits doit être réalisée par SNCF Réseau au moins 3 mois avant chaque jour de circulation.



ZOOM THÉMATIQUE

LE DISPOSITIF INCITATIF À LA STABILITÉ DES SILLONS ATTRIBUÉS ET À L'ÉTUDE

Par sa décision n° 2018-094, l'ART a établi un dispositif incitant les candidats et le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau à davantage de stabilité des sillons-jours attribués (et à l'étude ou en conflit) à compter de l'horaire de service 2020¹.

Un dispositif réciproque, simple et éprouvé

Le dispositif repose sur le calcul de pénalités dues, réciproquement pour chaque relation bilatérale entre un candidat et SNCF Réseau, pour la première modification ou la suppression d'un sillon-jour dont l'un ou l'autre est à l'origine, entre la date de certification de l'horaire de service et la veille du jour de circulation du sillon-jour concerné.

Entre 2015 et 2018, ce dispositif a démontré son caractère incitatif à maintes reprises et évolué à la marge pour corriger quelques effets indésirables mineurs.

¹ Le dispositif a été mis en place dès l'horaire de service 2015 en application de quatre décisions adoptées par l'Autorité le 15 juillet 2014 et qui ont été revues par la suite.



ZOOM THÉMATIQUE

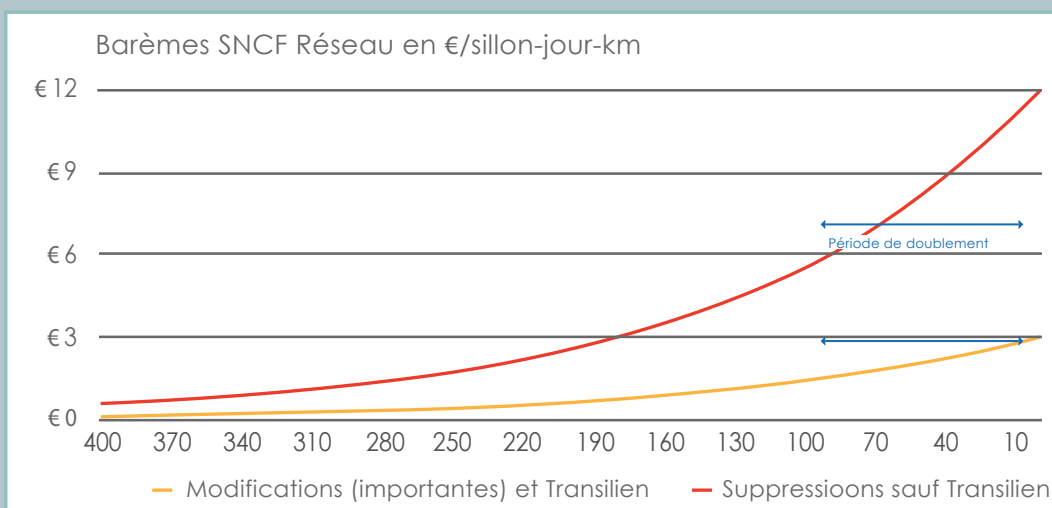
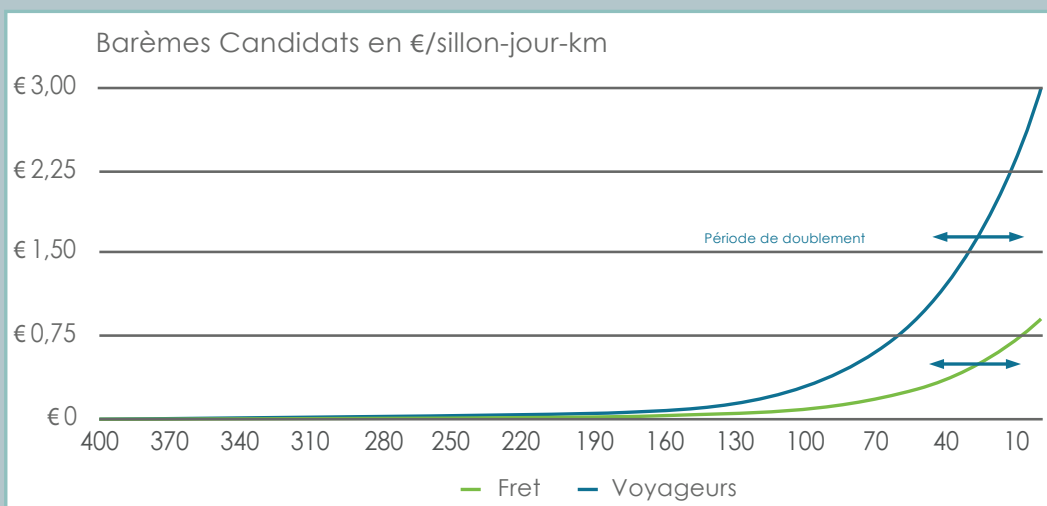
Un dispositif efficace et équitable

Dans un souci d'efficacité, la formulation de la pénalité due par chaque partie est exponentielle : chaque jour, la pénalité est plus grande que celle due la veille, et croît d'autant plus à mesure que se réduit l'anticipation par rapport au jour de circulation. La formule de pénalité est simplement paramétrée par deux termes :

- sa dernière valeur (son maximum) à J-1, veille du jour de circulation, en € par sillón-jour-kilomètre, qui définit l'amplitude générale de la pénalité ;
- la période de doublement de la pénalité, qui définit le rythme de croissance de la pénalité avec le temps et par rapport au jour de circulation du sillón-jour considéré. Dit autrement, cette période correspond à l'anticipation avec laquelle la pénalité est réduite de moitié.

Dans un souci d'équité, la période de doublement pour tous les candidats (Voyageurs et Fret) est la même. Seules sont distinguées les valeurs à J-1 pour tenir compte des différences de capacités contributives des candidats Fret et Voyageurs.

C'est entre SNCF Réseau et les candidats qu'à la fois la valeur à J-1 et le rythme de croissance diffèrent, signe que le gestionnaire d'infrastructure doit normalement être en mesure de maintenir les attributions déjà prononcées, sauf cas de force majeure. Les valeurs à J-1 sont plus élevées pour les suppressions par le GI. Le barème est réduit de moitié tous les 30 jours d'anticipation pour les candidats, et tous les 90 jours d'anticipation pour SNCF Réseau.



2. La gestion opérationnelle des circulations (GOC)

➔ **Comment est géré le trafic ferroviaire en France ? Quelles sont les règles à respecter par les entreprises ferroviaires ? Comment est contrôlé le respect des règles applicables ?**

Les acteurs et outils

En phase opérationnelle, les trains pourront circuler dans les sillons qui leur auront été attribués au graphique espace-temps (GET) de l'horaire de service certifié. Les informations sur les circulations prévues sont disponibles via des systèmes d'information (SI) tels que l'outil "SEE TRAINS" de SNCF Réseau. Le SI "HOUAT" contient des informations relatives à la composition et aux horaires des trains. Le service de gestion du trafic de SNCF Réseau a pour rôle d'appliquer le processus de gestion en temps réel des circulations, en minimisant les conséquences des perturbations éventuelles. Ses principales missions regroupent le tracé des itinéraires, le suivi et l'ordonnancement des circulations, la veille et l'application des règles de sécurité (notamment en cas d'évènement de sécurité).

SNCF Réseau demande qu'un interlocuteur unique du service de gestion des circulations (SGC) soit désigné, bien qu'une personne pour chaque niveau du SGC soit acceptée. Le SGC transmet quant à lui à chaque EF les coordonnées des correspondants du SGC à joindre au cours des phases pré-opérationnelles et opérationnelles.



Qui sont les différents acteurs de la GOC ?

La gestion opérationnelle des circulations du Réseau Ferré National est gérée par le service de gestion des circulations (SGC). Le SGC est organisé en différents niveaux de responsabilité :

- au niveau « local » les postes d'aiguillage et les postes de commande et de contrôle des installations, (soit environ 1 800), sont gérés par les chefs circulation et les agents-circulation. Ils exécutent par Zone d'Action (ou par Secteurs Circulations depuis un centre CCR, voir ci-après) les actions nécessaires au tracé des itinéraires des trains et surveillent en situation normale l'écoulement du trafic lorsque les tracés sont automatisés ;
- au niveau « territorial », les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (une vingtaine en France) ou COGC. Les régulateurs veillent au respect des sillons inscrits au graphique espace-temps (GET) et transmettent leurs ordres aux agents-circulation au niveau local en cas de situation perturbée ;
- au niveau « national », le Centre National des Opérations Circulation (CNOC) regroupe le Coordonnateur National (CNC) et le Coordinateur d'Axe (CODAX).

Actuellement, un vaste projet de regroupement des niveaux locaux et territoriaux est en cours au travers des commandes centralisées du réseau (CCR). L'objectif final (à l'horizon 2030) vise la mise en place d'une vingtaine de CCR sur l'ensemble du réseau. À grand rayon d'action, ces centres seront chargés de télécommander tous les postes d'aiguillages et de réguler le trafic.

Les 3 étapes de la gestion des circulations

La gestion opérationnelle peut synthétiquement se décomposer en trois grandes étapes, schématisées ci-dessous :

Étape n° 1 (J-7 à J-1 17h) :

Le pré-opérationnel, étape durant laquelle se prépare la circulation d'un train utilisant un sillon alloué

Étape n° 2 (J-1 17h - Jour J) :

L'opérationnel, moment de la circulation effective du train sur le RFN

Étape n° 3 (à partir de J+1) :

Post-opérationnel, étape qui correspond au temps de l'analyse des résultats opérationnels et au retour d'expérience



Étape 1

Phase pré-opérationnelle

Les démarches à réaliser pour la mise en circulation du train en phase pré-opérationnelle consistent notamment à :

- déclarer la composition réelle des trains qui vont circuler chaque jour dans les sillons alloués. Cette déclaration doit être faite avant le départ du train et à chaque remaniement, via un flux informatique normé STI ou via l'interface du SI « DINAMIC » mis à disposition à cet effet ;
- demander l'acceptation de la circulation de son train au SGC, dans le cas d'un possible non-respect du sillon identifié ou d'une modification de celui-ci, via le SI DINAMIC ;
- demander au SGC la modification du régime du sillon, en cas d'identification d'une divergence entre l'itinéraire ou les horaires et la circulation effective ;
- demander au SGC local les besoins d'évolution et de stationnement qui ne seraient pas prévus au sillon.

Étape 2

Phase opérationnelle

Des règles destinées à garantir la non-discrimination, l'équité et l'homogénéité des décisions prises dans la régulation du trafic sont établies. Elles prévoient que :

- un train à l'heure ne peut pas être mis en retard (ou « désheuré ») pour privilégier un train déjà en retard (seuil de retard : 5 minutes) ;
- dans les autres cas, les trains avec un conflit horaire seront spécifiquement analysés par les agents de régulation du gestionnaire d'infrastructure chargés de la gestion opérationnelle des circulations ferroviaire (appelés ci-après « régulateurs ») selon la méthode illustrée ci-après.

Un conflit de circulation est identifié par l'agent régulateur de SNCF Réseau



Le régulateur dispose de plusieurs actions possibles pour résoudre ce conflit, parmi lesquelles :

1. Retenir un train en amont d'une convergence afin de laisser passer l'autre train d'abord ;
2. Retenir un train sur une installation de dépassement afin de modifier l'ordonnancement des trains ;
3. Retenir un train sur une installation de croisement (évitement) afin de laisser passer un autre train dans le sens opposé en priorité (en voie unique notamment) ;
4. Rerouter un train sur un autre itinéraire notamment au niveau des nœuds ferroviaires et sur les lignes sur lesquelles il existe des itinéraires équivalents.

Quelles sont les règles de priorité appliquées ?

1^{er} cas : il s'agit de 2 de vos trains et vous avez communiqué au préalable au gestionnaire d'infrastructure les règles applicables pour vos circulations.

Le régulateur appliquera votre décision de priorisation, à condition qu'elle n'engendre pas de conséquences sur le reste du trafic ou la réalisation des travaux d'infrastructure programmés.

2^e cas : le second train est exploité par une autre entreprise ferroviaire.

Le régulateur priorise les trains, sauf dérogation dans l'intérêt du trafic, dans l'ordre suivant :

1. Le train le plus rapide ;
2. Le train de voyageurs ;
3. Le train international ;
4. Le train qui était prévu en premier.



Existe-t-il des exceptions à ces principes ?

Oui, notamment pour les trains en avance, pour lesquels il n'existe pas de règle spécifique publique. En général, ces trains sont gérés au cas par cas et sont insérés dans les circulations selon la disponibilité de la capacité au graphique et l'analyse de la situation par le régulateur. De même, les régulateurs peuvent déroger aux principes exposés ci-dessus dans l'intérêt global des exploitants et du système. Enfin, un vaste projet de modernisation de ces règles est en cours chez SNCF Réseau et pourrait également entraîner, à court ou moyen terme, une modification de celles-ci.

Que se passe-t-il en cas de gros incident ?

Lorsque la gestion des circulations est telle qu'elle nécessite une importante coordination entre les acteurs et une supervision sur un périmètre large, une crise peut être déclenchée au niveau local ou national. Dans ce cas, des règles spécifiques sont prévues et prolongent les principes prévus ci-dessus. Les règles et méthodes de gestion de crise sur le réseau ferré national sont décrites à l'annexe 5 du document de référence du réseau de SNCF Réseau. Il est important de rappeler que la gestion de crise peut également couvrir la préparation et l'anticipation des crises ferroviaires majeures ainsi que le retour d'expérience et l'amélioration continue de leur gestion.



CONSEILS

Afin de permettre l'application, dans la mesure du possible, de règles de gestion de circulation propres à une entreprise ferroviaire en cas de conflit entre deux de ses trains, il est recommandé de transmettre en avance au GI les règles applicables dans ces cas. Par ailleurs, il convient de noter que la traçabilité des actions de régulation est actuellement limitée sur le réseau français et il est par conséquent conseillé d'être vigilant sur l'application des règles de régulation.

Une fois par an, SNCF Réseau doit convier les entreprises ferroviaires et candidats autorisés à participer à une rencontre bilatérale afin :

- d'examiner a posteriori les conditions dans lesquelles les circulations se sont réellement effectuées ;
- d'analyser les conclusions des enquêtes et rapports effectués par les différents acteurs lors d'incidents conséquents ;
- de mettre au point des plans d'actions ayant pour objectif l'amélioration de la qualité de la circulation sur le réseau et les conditions de leur mise en œuvre.

Étape 3

Phase post-opérationnelle

Durant cette phase, le système d'information BREHAT permet de consulter les événements qui sont affectés à chaque circulation, en application de l'annexe VI de la directive 2012/34/UE. Il est possible de solliciter le redressement de l'affectation des incidents, c'est-à-dire de contester un retard qui serait indûment attribué, en application des procédures du gestionnaire d'infrastructure. Des outils dédiés sont prévus à cette fin.

Pour aller plus loin

SNCF Réseau publie les règles de justification des retards dans BREHAT dans le document d'application RFN-IG-TR- 04 C-01-n° 002

La description de la GOC de SNCF Réseau est complétée par :

- l'annexe 5 du DRR, qui évoque les « principes relatifs à la gestion opérationnelle des circulations sur le RFN » ;
- le document d'utilisation du réseau intitulé « Les règles de la gestion opérationnelle des circulations » et référencé RFN-IG-TR 04 C-01-n° 001.



ZOOM THÉMATIQUE

LE SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES

Afin d'encourager mutuellement les acteurs à améliorer les performances opérationnelles et à réduire les retards des trains, SNCF Réseau a mis en œuvre, en application de l'article 35 de la directive (UE) 2012/34, un système d'amélioration des performances. Il prévoit la mesure de plusieurs indicateurs, liés par exemple aux minutes perdues par chaque entreprise ferroviaire participant au dispositif pour des causes « GI » ou « EF » ou encore aux trains supprimés en opérationnel. Ces indicateurs permettent ensuite, d'une part, une analyse partagée des axes d'amélioration entre EF et GI, via le comité du système d'amélioration des performances (ou CoSAP), et, d'autre part, la mise en place d'un système incitatif financier (bonus/malus) liés aux performances de chaque acteur. Les modalités de calcul de ces indicateurs et de ces pénalités sont détaillées dans le rapport annuel du SAP, disponible sur le site internet de SNCF Réseau ; par ailleurs, les modalités de participation des nouvelles entreprises ferroviaires au SAP sont décrites dans le référentiel du Système d'Amélioration des Performances (SAP), également disponible sur le site internet de SNCF Réseau.

3. Les principes de tarification applicables pour les prestations minimales liées à l'utilisation de l'infrastructure

→ Quelles sont les règles applicables en matière de détermination des redevances ? Quelles méthodes de calcul et d'estimation des tarifs applicables sont à utiliser pour un service envisagé sur le réseau ferré national ? Quel est le rôle de l'Autorité sur ces thématiques ?

Conformément au code des transports, les gestionnaires de l'infrastructure déterminent et perçoivent les redevances d'utilisation de l'infrastructure. Ces redevances ainsi que leurs modalités de calcul et de perception sont établies en application du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire et du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du RFN.

Les prestations minimales fournies aux entreprises ferroviaires sont détaillées à l'article 3 du décret n° 2003-194 précité. Il s'agit principalement du traitement des demandes de sillons, du droit à l'utilisation des sillons attribués, de la gestion du trafic et des circulations, ainsi que de l'accès aux installations de traction électrique et de la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains.

Pour aller plus loin

Pour plus d'information sur les redevances des prestations minimales, il est conseillé de se référer au chapitre 6.2.1. du DRR 2021 publié sur le site internet de SNCF Réseau. Les différentes autres redevances sont détaillées aux chapitres 6.2.2. à 6.2.5. du DRR 2021.

• Les règles applicables en matière de fixation des redevances

Selon les dispositions du droit européen et du droit national, les tarifs des redevances sont élaborés dans le but de permettre aux entreprises ferroviaires d'accéder au RFN sur des bases non discriminatoires et transparentes. Les tarifs des redevances tiennent compte des coûts de l'infrastructure, des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique tirée de l'utilisation du réseau ferré national. Ainsi, les règles suivantes de définition et de calcul des redevances sont appliquées :

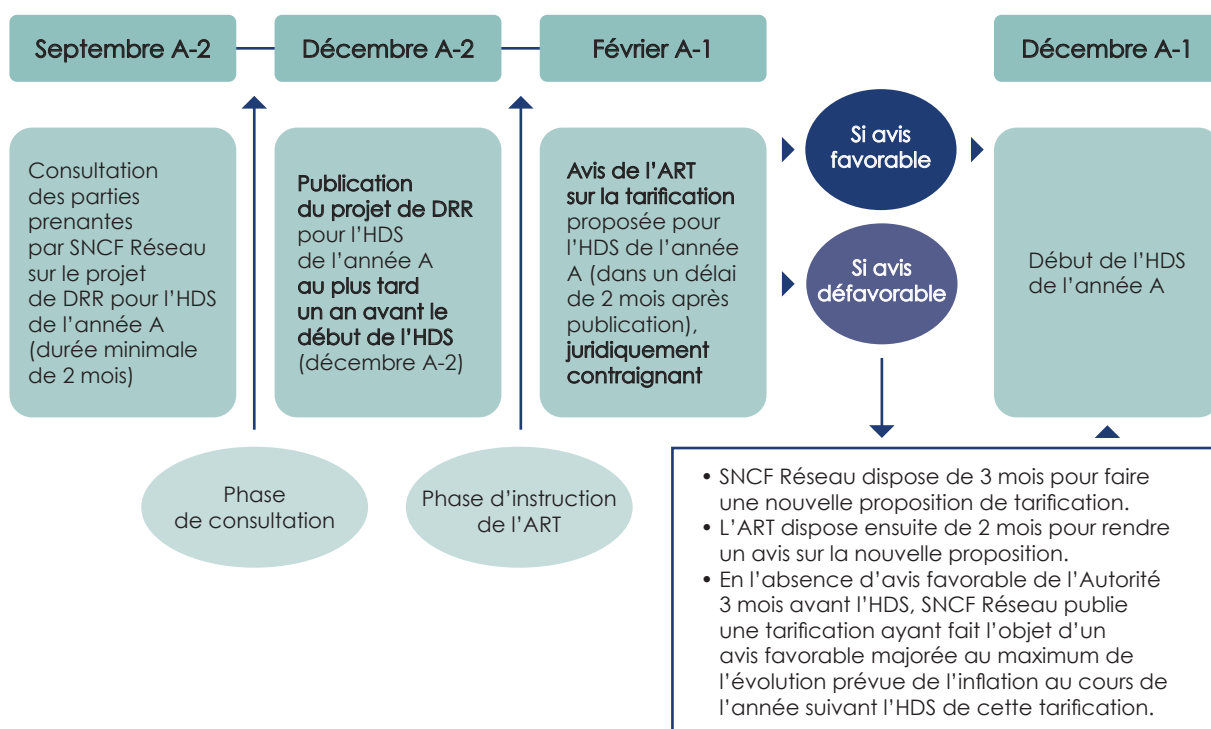
- les redevances doivent au moins couvrir le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire (CDI ou coût marginal) ; ce coût dépend du trafic circulé sur l'infrastructure ;
- des majorations au-delà du CDI peuvent être mises en place afin de contribuer à la couverture de tout ou partie des coûts encourus par le gestionnaire d'infrastructure si le marché s'y prête (c'est-à-dire en fonction de la capacité du marché à supporter de telles majorations) ;
- les tarifs des redevances sont calculés à partir d'unités d'œuvre proposées par le gestionnaire d'infrastructure.

La valorisation de ces unités d'œuvre se fait par l'application des barèmes en vigueur, présentés dans les annexes 6.2 à 6.5 du Document de Référence du Réseau de l'horaire de service 2021 (DRR 2021), et détermine le montant de la redevance à facturer. La formule de calcul générique s'écrit comme suit :

$$\text{Montant redevance} = \text{Prix unitaire} \times \text{Quantité unités d'œuvre}$$

• La chronologie de détermination des redevances

La chronologie est décrite dans le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié. Elle est schématisée ci-après.



Depuis l'HDS 2021, conformément au code des transports, la tarification des prestations minimales est désormais pluriannuelle et le projet tarifaire est établi pour trois horaires de service, soit la période 2021-2023 pour le premier cycle tarifaire. L'Autorité émet son avis sur l'ensemble des horaires de service du projet de tarification, et en cas de modifications de ce dernier. Les modalités d'indexation pour l'ensemble des années du cycle tarifaire sont décrites dans le premier DRR du cycle tarifaire.

• Les redevances sur infrastructure principale relatives aux services de voyageurs non conventionnés

Type de redevance	Services de transport de voyageurs non conventionnés
Redevances visant à couvrir le coût directement imputable (CDI) aux circulations sur le réseau	Redevance de circulation (RC). Couverture des coûts variables des voies, des appareils de voie (aiguillages) et de la signalisation.
	Redevance de circulation électrique (RCE). Couverture des coûts variables des équipements électriques : installations de traction électriques (caténaires) et équipements d'alimentation des lignes électrifiées (sous-stations).
	Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE) - composante A. Couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'au point de captage des trains.
Redevance de marché (RM) Majorations déterminées de manière à tenir compte de la soutenabilité du marché pour chacun des segments de marché identifiés des services non conventionnés	Redevance de marché (RM). Majorations déterminées de manière à tenir compte de la soutenabilité du marché pour chacun des segments de marché identifiés des services non conventionnés.

Autres redevances²

Redevances particulières
Redevances additionnelles pour l'usage des infrastructures mentionnées à l'annexe 6.1.1. du DRR 2021 et DRR suivants. Couverture des coûts à long terme de projets d'investissements spécifiques réalisés par SNCF Réseau, qui améliorent le rendement ou la rentabilité et qui ne pourraient pas ou n'auraient pu être mis en œuvre sans l'établissement de ces redevances.
Redevance de saturation (RS)
Redevance perçue au titre de la rareté des capacités, sur les sections de l'infrastructure déclarées saturées. La redevance de saturation ne s'appliquera pas sur les horaires de service 2021-2023.



Quelles sont les règles de facturation des redevances par SNCF Réseau ?

Pour la RC, RCE et RCTE-Composante A, une facture est émise à partir du 20 du mois (M+1).

Pour la RM, trois factures sont émises à différentes dates : une facture d'acompte au mois de novembre (A-1) sur tout l'HDS (15 % de la RM calculée sur la base des sillons-jours attribués) ; une facture de provision en (M-2) pour les prestations du mois M ; une facture de régularisation à partir du 15 du mois (M+1).

La date d'échéance pour les factures est de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture. Pour plus d'information sur les modalités de facturation des redevances des prestations minimales, il est conseillé de se

référer au chapitre 6.8. du DRR 2021 et DRR suivants.

« Y a-t-il des exceptions aux principes évoqués ci-avant sur le RFN ? » Oui, par exemple pour la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (dite LGV SEA) – gérée par un concessionnaire privé, la société Lisea. Pour toute circulation empruntant toute ou partie de cette ligne, l'entreprise ferroviaire verse des redevances directement au concessionnaire (et non pas au concédant SNCF Réseau). Le détail des redevances applicables à la LGV SEA est présenté dans le document de référence de la ligne (DRL) conformément au contrat de concession. Le DRL 2021 est disponible à l'annexe 10 du DRR 2021.

EXEMPLE

La méthode à appliquer pour déterminer les redevances dues pour un service donné

Voici quatre exemples de liaisons françaises effectuées principalement en train à grande vitesse (TAGV) qui sont destinés à détailler les modalités de calcul des montants des différentes redevances :



Cas n° 1

un train assurant la liaison
Paris Gare de Lyon -
Lyon Part-Dieu
(sans arrêt intermédiaire)



Cas n° 2

un train assurant la liaison
Paris Gare de Lyon -
Saint-Étienne (avec un arrêt
intermédiaire à Lyon)

² L'Autorité attire l'attention du lecteur sur le fait que la fixation d'un cadre juridique précis est un prérequis nécessaire à la tarification de la prestation de coordination de gestion de crise, transférée par la loi au gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, au titre des prestations minimales (cf. point 75 de l'avis n° 2019-005 du 7 février 2019 et point 43 de l'avis n° 2019-083 du 9 décembre 2019).



Cas n° 3

un train assurant la liaison
Paris Gare de l'Est - Strasbourg
(sans arrêt intermédiaire)



Cas n° 4

un train faisant la liaison
Paris Gare de l'Est - Colmar
(avec un arrêt intermédiaire
à Strasbourg)

Hypothèses applicables aux quatre cas :

- circulation d'un train à grande vitesse en unité simple (une seule rame) ;
- utilisation en heure normale (au sens du DRR 2021, en opposition aux heures creuses et aux heures de pointe) de la traction électrique (redevance de circulation électrique due) ;
- hypothèse de tonnage : 424 tonnes, soit 0,424 kilo-tonne ;
- les calculs présentés excluent, à ce stade, les installations de service ;

Barème des prestations minimales de l'HDS 2021 fixé à l'annexe 6.2 du DRR 2021 applicable selon le type de ligne considérée - ligne à grande vitesse (LGV) et ligne classique (LC) :

- les cas n° 1 et 2 correspondent au segment tarifaire A ;
- les cas n° 3 et 4 correspondent au segment tarifaire D.

Les montants calculés des principales redevances par sillon commandé (RM) ou par train circulé (RC, RCE) sont présentés ci-dessous :

Horaire de service 2021	Cas n° 1 Paris - Lyon Part-Dieu	Cas n° 2 Paris - Lyon Part-Dieu - Saint-Étienne	Cas n° 3 Paris - Strasbourg	Cas n° 4 Paris - Strasbourg - Colmar
Distance (en km)				
Distance LGV	400,86	400,86	404,32	404,32
Distance LC	28,25	87,46	32,76	98,41
Distance LC de la section qualifiée ADT (*)	0	37,10	0	60,30
Distance totale	429,11	488,32	437,08	502,73
Redevance de circulation (RC)				
RC LGV = distance LGV x (5,874 € x quantité de kilo tonnes circulées + 0,239 € x nombre de trains circulés)				
RC LC = distance LC x (3,23 € x quantité de kilo tonnes circulées + 0,435 € x nombre de trains circulés)				
RC LGV	1 094,18 €	1 094,18 €	1 103,62 €	1 103,62 €
RC LC	50,98 €	157,82 €	59,12 €	177,58 €
RC totale	1 145,16 €	1 252,00 €	1 162,74 €	1 281,20 €
Redevance de circulation électrique (RCE)				
RCE = 0,294 € x nombre de trains électriques x distance				
RCE totale	126,16 €	143,57 €	128,50 €	147,80 €
Redevance de marché (RM)				
RM LGV = barème LGV du segment x nombre de sillons commandés x distance LGV				
RM LC = barème LC du segment x nombre de sillons commandés x distance LC				
hors sections de segment qualifiées ADT (*)				
RM LGV	9 957,36 €	9 957,36 €	6 687,45 €	6 687,45 €
RM LC	90,12 €	160,65 €	104,50 €	121,57 €
RM totale	10 047,48 €	10 118,01 €	6 791,96 €	6 809,02 €
Total péages dûs				
= RC totale + RCE totale + RM totale				
Total Péages	11 318,79 €	11 513,58 €	8 083,20 €	8 238,03 €

(*) Le DRR 2021 prévoit l'application d'une redevance de marché sur ligne classique nulle sur les sections de segment qualifiées «aménagement du territoire (ADT)». Une présentation de ce dispositif est disponible dans le chapitre 6.3.3 et la liste des sections éligibles est disponible dans l'annexe 6.6.

Pour une valorisation complète des redevances, il convient de se référer au DRR 2021 et DRR suivants.

Par ailleurs, SNCF Réseau a développé un outil de simulation des péages (plan de transport en masse ou par sillon), mis à disposition de tous les clients et AOT (Epsico 2021).



POINT D'ATTENTION

Le niveau des redevances peut varier selon la capacité d'emport (unité simple ou unité multiple), l'horaire de circulation et l'application d'une tarification spécifique des sections de segments qualifiées « aménagement du territoire » comme précisé dans le chapitre 6.2.1.4 du DRR 2021.



ZOOM THÉMATIQUE

AIDE AU DÉVELOPPEMENT DES TRAFICS

Un dispositif est mis en place par SNCF Réseau afin de favoriser le développement du trafic conformément à l'article 33 du décret n° 2003-194 modifié (transposant l'article 33 de la directive 2012/34/UE). Le dispositif proposé permet à une entreprise ferroviaire de bénéficier d'une réduction sur la redevance de marché (RM) à condition de respecter un ensemble de critères détaillés dans le DRR. La réduction s'élève à 10% de la RM sur les Lignes à Grande Vitesse et à 20 % de la RM sur les autres types de ligne ; elle est effective pendant les deux premières années d'exécution du trafic.

Les demandes d'aides au développement des trafics doivent être effectuées auprès de SNCF Réseau par courrier recommandé adressé au Directeur Commercial de SNCF Réseau avant la date limite des demandes au service.

LA TARIFICATION DIFFÉRENCIÉE

Le DRR 2021 prévoit un processus de tarification différenciée de la redevance de marché conformément à l'article L. 2133-2 du Code des transports, transposant l'article 56.6 de la directive 2012/34/UE.

Le candidat éligible peut bénéficier, sous certaines conditions, du dispositif de tarification différenciée pour une période de temps transitoire, équivalent à deux ans, prolongés au maximum d'une année soumise à réexamen du dossier de l'entreprise.

Les demandes de tarification différenciée doivent être effectuées auprès de SNCF Réseau et le processus est conduit sous l'égide de l'ART.

Ce dispositif ne peut être cumulé avec l'aide au développement des trafics.

Pour aller plus loin



Pour aller plus loin, les dispositifs d'aides au développement des trafics et de tarification différenciée sont présentés aux paragraphes 6.3.1 et 6.3.2 du DRR 2021. Pour la LGV SEA, un dispositif équivalent à l'aide au développement des trafics est présenté dans le DRL 2021 (annexe 10 du DRR).

4. Les démarches particulières liées à la fourniture des services de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnés

➔ Quelles sont les démarches à mener en anticipation de la circulation des trains de voyageurs pour les services librement organisés ?

Une procédure en deux temps est prévue par le règlement d'exécution (UE) 2018/1795 :

- la notification à l'ART par le candidat du nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs envisagé ;
- la réalisation par l'ART d'un test d'équilibre économique (TEE) à la suite d'une saisine des entités limitativement désignées par la réglementation (entité requérante).

Pour aller plus loin

Le formulaire de notification d'un nouveau service librement organisé et le formulaire de saisine de l'Autorité d'une demande de test d'équilibre économique sont accessibles via le lien suivant : <https://www.autorite-transports.fr/le-ferroviaire/les-notifications-et-les-saisines/>

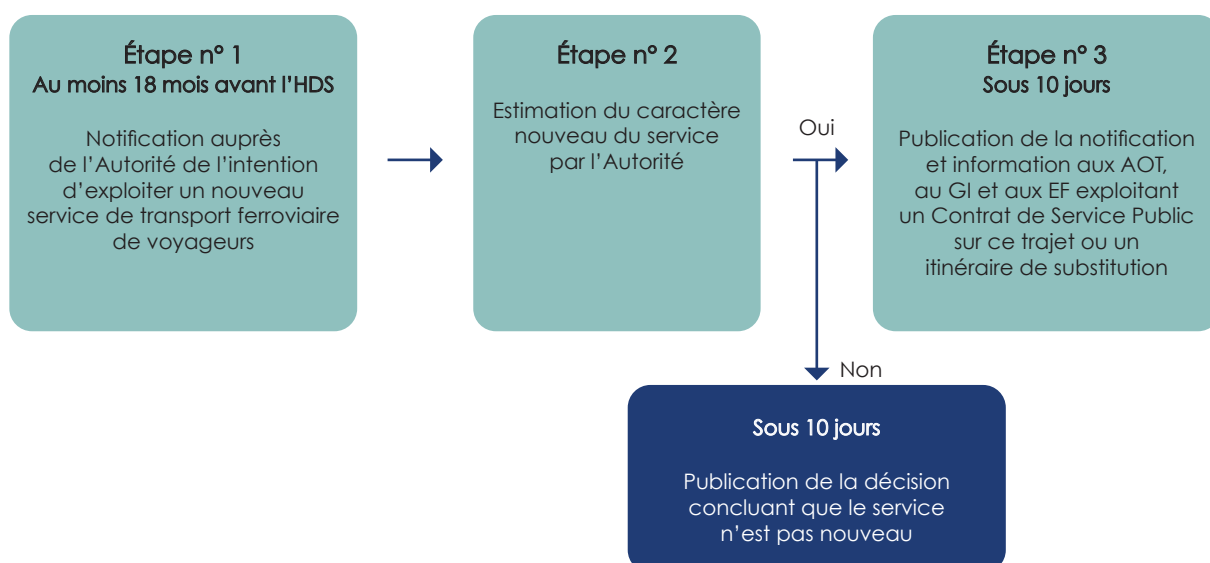
Pour plus d'informations sur les services librement organisés ayant déjà fait l'objet d'une notification auprès de l'Autorité, il est possible de consulter le lien suivant : <https://www.autorite-transports.fr/le-ferroviaire/services-ferroviaires-librement-organises/>

Pour aller plus loin et pour plus d'informations sur les lignes directrices du TEE et la procédure mise en œuvre par l'Autorité, il est possible de consulter la décision de l'Autorité n° 2019-032 du 6 juin 2019.

• La notification d'un nouveau service

Pour un candidat, la notification à l'ART d'un nouveau service de transport doit intervenir au plus tard 18 mois avant l'HDS. L'Autorité vérifie alors si le service notifié est nouveau et, dans un délai de 10 jours, elle :

- publie cette notification sur son site internet ;
- informe, dans le cas d'un nouveau service, les autorités organisatrices de transport (AOT), le gestionnaire d'infrastructure (GI) et les entreprises ferroviaires (EF) concernées par l'exploitation de services de transport conventionnés susceptibles d'être affectés par le nouveau service.



• Saisine de l'Autorité pour l'application du TEE

L'une des AOT ayant attribué le ou les contrats de service public, l'EF titulaire dudit contrat de service public, l'État, ou le GI peuvent faire une demande de TEE auprès de l'ART s'ils estiment que le nouveau service librement organisé de transport ferroviaire de voyageurs est susceptible de compromettre l'équilibre économique du ou des contrats, défini comme une incidence négative considérable sur la rentabilité des services exploités par l'entreprise ferroviaire en vertu du contrat de service public et/ou sur le coût net pour l'autorité compétente qui attribue le contrat de service public pour ces derniers.

L'entité requérante doit alors fournir l'ensemble des informations permettant d'évaluer l'incidence financière du nouveau service sur le solde net des coûts et des recettes résultant de l'exécution du contrat de service public. Il convient de noter que l'importance de l'incidence financière s'évalue au regard du contrat de service public dans son ensemble en termes de services de transport et de durée.

À partir des informations fournies par l'ensemble des acteurs concernés pour la mise en application du test, l'Autorité élabore sa décision sur la base d'une analyse séquentielle des éléments suivants :

- la vérification du champ d'application ainsi que du périmètre retenu par le requérant pour le calcul de l'incidence financière ;
- l'analyse de la substituabilité entre le service conventionné et le service librement organisé, qui doit permettre d'estimer le niveau de report de voyageurs vers le service librement organisé ;
- l'évaluation de l'incidence financière qui s'attache, à partir de l'analyse de substituabilité réalisée en amont, à estimer la perte de recettes nettes associée au nouveau service. L'ampleur de cette perte de recettes est alors établie en la comparant aux recettes totales ainsi qu'à la totalité des concours publics perçus par l'opérateur exploitant le contrat de service public ;
- l'appréciation des bénéfices nets pour les usagers du nouveau service ainsi que les bénéfices sociaux pouvant intervenir de façon plus large.

Au regard de ces éléments, l'Autorité rend une décision par laquelle elle peut accorder, avec ou sans conditions, modifier ou refuser le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire au nouveau service de transport.

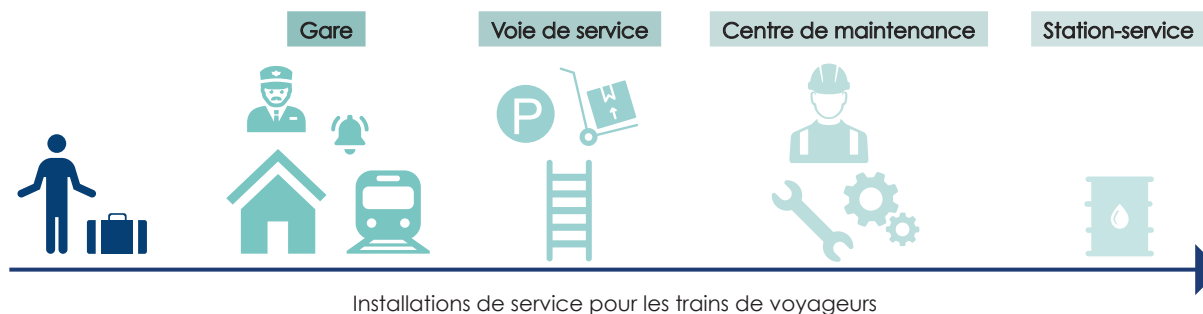
Pour aller plus loin

Pour aller plus loin, il est possible de consulter l'article 11 de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 qui prévoit que le droit d'accès des candidats aux infrastructures ferroviaires peut être limité dès lors que l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public.

5. L'accès aux installations de service

➔ Quelles sont les règles et les démarches relatives à l'accès aux installations de service et aux services qui y sont rendus ? Quels sont les droits et les devoirs des demandeurs d'accès ? Quels sont les principaux gestionnaires d'installations de service en France ?

Dans le cadre de la production de services de transport ferroviaire, en amont et en aval du parcours en ligne, il est nécessaire d'accéder aux différentes installations de service (IS) qui jalonnent le réseau ferroviaire :



Où trouver l'information sur les installations de service et services offerts dans les installations de service ?

L'information est principalement disponible dans le chapitre 7 du DRR³ et sur le site de la PSEF.

Les principales IS sont les suivantes :

- les gares de voyageurs : les informations relatives aux gares de voyageurs ouvertes au public, leurs modalités d'accès par les entreprises ferroviaires et les prestations qui peuvent y être offertes sont décrites dans le Document de Référence des Gares (DRG) en annexe 7.10 du DRR ;
- les voies de service, voies de garage : SNCF Réseau est le principal acteur à proposer une offre régulée d'accès aux voies de service et voies de garage. Cette offre est décrite dans le document de référence du réseau (DRR) au sein du chapitre 5 (Services) et de l'annexe 6.3.1. (barème des redevances) pour le DRR 2021, du chapitre 7 (installations de service) et de l'annexe 7 pour le DRR 2022, ainsi que sur le site de la PSEF ;
- les centres d'entretien et nettoyage du matériel roulant : les offres de référence de SNCF Voyageurs et de Fret SNCF relatives à l'accès aux installations et aux services qui y sont rendus sont décrites respectivement dans l'offre de référence de maintenance (ORM) et dans le document de référence de maintenance (DRM) publiés tous deux sur le site de la PSEF ;

- les infrastructures d'approvisionnement en combustible : l'offre de référence relative à l'accès et à l'approvisionnement dans les stations-service de combustibles proposés par SNCF Voyageurs est publiée sur le site de la PSEF.

Le Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission européenne donne un cadre général qui s'impose aux gestionnaires d'installations de service.

Les candidats ont un droit d'accès non discriminatoire aux installations de service. Afin de pouvoir utiliser les installations de service et les services associés, il convient de suivre la procédure suivante.

Pour un candidat, les demandes d'accès et d'utilisation de services associés dans les installations de service doivent être effectuées en indiquant dans la demande l'installation de service et/ou le ou les services associés en question. La procédure de demande d'accès aux installations de service et de fourniture des services dans l'installation est décrite dans l'offre de référence de l'exploitant d'installation de service⁴, conformément au règlement d'exécution 2017/2177.

³ L'ensemble des installations de service pour l'HDS 2021 sont présentées à la section 3.6 du document de référence du réseau 2021.

⁴ Sauf dérogation accordée par l'ART, prévue à l'article 2 du règlement d'exécution 2017/2177.



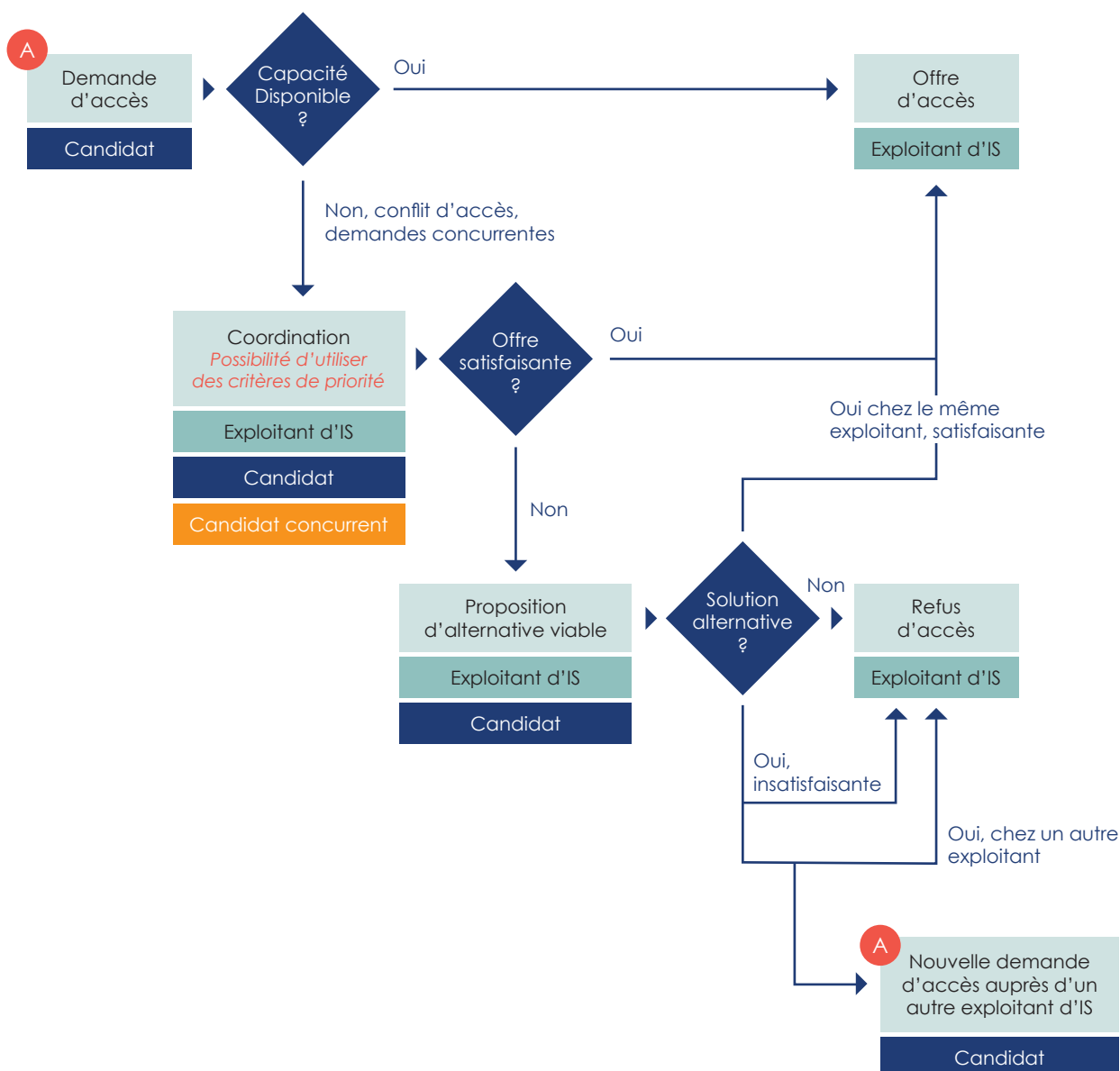
Quelles entités peuvent effectuer des demandes d'accès aux installations de service ?

La notion de « candidat » au sens de la réglementation actuelle est fixée à l'article L. 2122-11 du code des transports :

« Un candidat au sens du présent livre est 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 ».

Par la suite, l'exploitant d'installation de service répond aux demandes qui lui sont soumises dans un délai raisonnable fixé par l'Autorité (décision n° 2020-012 du 30 janvier 2020). L'exploitant ne peut refuser l'accès à son installation de service que s'il ne dispose pas de la capacité disponible.

Le processus d'accès aux installations de service



En cas de conflit entre plusieurs demandes d'accès, une procédure de coordination est ouverte avec les candidats afin de pouvoir satisfaire, dans la mesure du possible, toutes les demandes, à laquelle l'ART peut participer comme observateur sur demande conjointe des candidats et exploitants d'installations de service.

Dans le cadre de la procédure de coordination, l'article 10 du règlement d'exécution prévoit que les exploitants d'installations de service doivent trouver des solutions permettant de satisfaire toutes les demandes concurrentes d'accès à leurs installations ou de fourniture de service. Les mesures peuvent consister à optimiser la capacité disponible dans l'installation si et seulement si cela n'engendre pas d'investissements supplémentaires en ressources ou en installations. Par exemple, l'exploitant de l'installation pourra proposer un autre calendrier, modifier les horaires d'ouverture, l'organisation du travail ou bien permettre l'accès à l'installation pour la fourniture de services pour compte propre. Toutefois, les exploitants d'installations de service « ne peuvent pas rejeter une demande d'accès à leurs installations de service ou de fourniture d'un service, ni indiquer d'alternatives viables au candidat, si la capacité correspondant aux besoins de ce dernier est disponible dans leurs installations de service ou devrait être libérée au cours de la procédure de coordination ou à l'issue de celle-ci ».

Lorsque des demandes ne peuvent pas être satisfaites à l'issue de la procédure de coordination :

- les exploitants d'installations de service ont la possibilité d'appliquer des critères de priorité objectifs et non discriminatoires pour répartir les capacités dans le cas de demandes concurrentes ;
- l'exploitant de l'installation de service informe le demandeur lorsque sa demande n'a pu être satisfaite. L'exploitant de l'installation de service doit exposer le motif de refus. Le demandeur et le gestionnaire de l'installation de service déterminent ensuite ensemble s'il existe des alternatives viables sur un même itinéraire, ou un itinéraire de substitution, dans des conditions économiquement acceptables. L'exploitant de l'installation de service ne peut pas forcer le demandeur à divulguer sa stratégie commerciale dans une telle situation.

Si, à l'issue de la procédure de coordination, une demande d'accès à l'installation de service ne peut pas être satisfaite ou les parties ne se sont pas accordées sur une alternative viable, l'exploitant peut rejeter la demande d'accès en indiquant les alternatives qu'il juge viables. L'ART en est informée et le candidat peut la saisir dans le cadre d'une plainte.

Dans le cadre de l'évaluation de l'impact de toute décision qu'elle pourrait prendre pour attribuer une part appropriée de la capacité du candidat, conformément à l'article 14 du règlement d'exécution UE 2017/2177, l'ART tiendra compte de plusieurs éléments, en fonction de leur pertinence, tels que le volume global de la capacité de l'installation attribué aux autres utilisateurs, les investissements réalisés dans l'installation par d'autres utilisateurs, la viabilité des modèles commerciaux de l'exploitant de l'installation de service concernée, etc.

Pour aller plus loin

Lorsque l'exploitant d'installation de service applique des critères de priorité, ces critères de priorité sont disponibles dans la description de l'installation de service (cf. article 4, paragraphe 2, point k du règlement d'exécution UE 2017/2177). Ils doivent obligatoirement tenir compte du type de l'installation, de l'objectif de garantir une utilisation efficace de la capacité disponible ainsi que de l'objet et de la nature des services de transport ferroviaire concernés. Les critères établis par les exploitants d'installations de service peuvent également tenir compte d'autres aspects (cf. article 11 du règlement d'exécution : sillons déjà attribués sur l'infrastructure, respect des délais de demande, etc.).

Lorsque, en raison d'une impossibilité de satisfaire une demande, l'exploitant d'installation de service recherche des solutions alternatives, il doit prendre en compte au minimum 4 critères, à savoir, la similarité des caractéristiques opérationnelles (i), physiques et techniques (ii) de l'alternative proposée, l'effet de cette alternative sur la compétitivité du service de transport du candidat (iii) ainsi que le coût supplémentaire engendré pour le candidat (iv).



Quels sont les principaux droits et devoirs des différentes parties en matière d'accès aux IS ?

Principaux droits et devoirs du demandeur d'accès :

- il est possible de demander aux exploitants d'installations de service des informations relatives aux capacités disponibles dans les installations (cf. article 6 du règlement d'exécution UE 2017/2177) ;
- une demande d'accès auprès des exploitants d'installations de service doit être effectuée, avant de pouvoir accéder aux installations et d'utiliser les services associés au transport ferroviaire ;
- il est possible de saisir l'ART dans le cas où une demande d'accès n'a pas été satisfaite.

Principaux droits et devoirs des gestionnaires d'installations de service :

- le gestionnaire d'installation de service doit publier gratuitement la description de l'installation de service sur un portail internet ou dans le document de référence du réseau (article 5 du règlement d'exécution UE 2017/2177) et communiquer dans le DRR le lien internet vers ce portail ;
- le gestionnaire d'installation de service doit chercher à satisfaire toutes les demandes grâce au dialogue et à la coordination avec les candidats (cf. article 10 du règlement d'exécution UE 2017/2177). Il n'est pas tenu d'investir des ressources supplémentaires. En cas d'échec du processus de coordination, il indique aux candidats les alternatives viables en prenant en compte au minimum quatre critères ;
- l'exploitant d'une installation de service doit répondre aux demandes qui lui sont adressées (cf. article 9 du règlement d'exécution UE 2017/2177) en apportant des justifications à l'EF s'il ne peut satisfaire sa demande, et à l'ART s'il refuse une demande d'une EF (cf. article 13 du règlement d'exécution UE 2017/2177).



ZOOM THÉMATIQUE

COMMENT ACCÉDER À DES INSTALLATIONS DE SERVICE INUTILISÉES ?

Il est possible de demander à accéder et utiliser des installations de service qui ne sont plus utilisées. En effet, la réglementation⁵ prévoit que ces installations de service inutilisées pendant au moins deux années consécutives font l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt pour être mises en crédit-bail ou en location. Tout candidat peut y répondre en précisant ses besoins et l'exploitant de l'installation de service peut décider de reprendre ses activités. En revanche, si l'exploitant de l'installation de service ne reprend pas ses activités et s'il n'a lancé par ailleurs aucun processus de reconversion de l'installation, le propriétaire de l'installation de service inutilisée lance une procédure d'appel d'offres pour permettre aux entreprises intéressées de soumettre une offre de reprise de l'exploitation de l'installation considérée.

⁵ Cf. l'article 15 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177.

6. Utilisation des gares de voyageurs

➔ **Quelles sont les gares accessibles ? Quelles sont les prestations disponibles en gare et quand faut-il les commander ? Est-il obligatoire d'acheter certaines prestations ? Où trouver les tarifs applicables ?**

SNCF Gares & Connexions assure la gestion unifiée des gares de voyageurs. Direction autonome de SNCF Mobilités jusqu'en 2019, elle est devenue, au 1^{er} janvier 2020, une filiale de SNCF Réseau dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme.

Un accès non discriminatoire pour les entreprises ferroviaires

Aux gares de voyageurs

Il est prévu un accès aux gares de voyageurs, y compris aux bâtiments et aux autres équipements nécessaires à la fourniture des services et prestations dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires⁶.

Il existe près de 3 000 gares en France. Elles ne sont pas toutes équivalentes, en termes de taille, de desserte ferroviaire, de fréquentation et d'intermodalités possibles. Certaines sont de simples haltes ferroviaires. SNCF Gares & Connexions fournit dans le DRG les caractéristiques générales de l'ensemble des gares telles que la présence d'abris, d'espaces d'attente ainsi que leur localisation. SNCF Gares & Connexions met également à disposition un ensemble de données sur les gares en OpenData (https://data.sncf.com/explore/?sort=modified&q=gare&_ga=2.111479747.692599938.1571765429-1043310677.1571765429&refine.keyword=Gare+de+voyageurs).

Pour aller plus loin

Les informations relatives à la demande d'accès aux gares de voyageurs, aux prestations de SNCF Gares & Connexions, aux tarifs et à la liste des gares de voyageurs sont disponibles dans les annexes du Document de Référence des Gares (DRG).

SNCF Gares & Connexions publie un document de référence des Gares fixant les redevances d'accès aux services de SNCF Gares & Connexions (https://www.garesetconnexions.sncf.fr/transports_ferroviaires).

Aux services de base, aux prestations complémentaires et aux prestations connexes

SNCF Gares & Connexions peut proposer, dans les gares de voyageurs, des services de base, des prestations complémentaires et des prestations connexes, dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires.

Pour aller plus loin

La directive impose que toutes les entreprises ferroviaires disposent d'un accès aux gares de voyageurs, aux bâtiments et aux autres infrastructures, y compris à des emplacements convenables prévus pour les services de billetterie, ainsi qu'aux services offerts dans ces installations, y compris l'affichage d'informations sur les voyages. Les prestations complémentaires dans les gares peuvent comprendre le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE, et le préchauffage des voitures. Les prestations connexes peuvent comprendre les services de billetterie dans les gares de voyageurs.

⁶ Cf. Article 1 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.

La "prestation de base" fournie par SNCF Gares & Connexions comprend un ensemble de services de base indissociables, fournis à tout transporteur en gare dans le cadre d'un contrat d'accès à la gare. Ce service de base varie selon les gares, mais est le même pour tous les transporteurs.

Prestation de base



1

Mise à disposition et entretien des bâtiments, espaces et équipements et des services nécessaires à l'accueil des voyageurs et à l'accès des voyageurs aux trains

- Surfaces communes, espaces d'attente
- Mobilier de gare (bancs, sièges, etc.)
 - Équipements et installations destinés à la circulation des flux de voyageurs (passerelles, escaliers mécaniques, ascenseurs, etc.)
- Équipements destinés aux personnes à mobilité réduite



2

Accueil général et mise à disposition de l'information collective des voyageurs en gare

- Information statique (signalétique, marquage)
- Information dynamique : affichage des horaires et des quais de départ et d'arrivée
 - Information sonore : annonces
- Information accessible en gare et à distance
- Orientation et information des clients par des agents



3

Service de prise en charge des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite (PMR) en gare

- Accueil et accompagnement d'une personne handicapée ou à mobilité réduite, munie d'un titre de transport, jusqu'au pied du train, au départ et à l'arrivée
 - Assistance à l'embarquement dans le train et au débarquement de celui-ci, lorsqu'elle n'est pas fournie par l'entreprise ferroviaire ou prise en charge par l'AOT



4

Gestion opérationnelle des flux de voyageurs en gare

- Coordination de la plateforme
- Adaptation de la production
- Coordination de l'éventuelle intervention de services extérieurs



5

Gestion de site, propreté, sûreté et sécurité

- Gestion des bâtiments et surveillance de l'état de fonctionnement et de propreté
 - Déclenchement des interventions techniques de maintenance et de nettoyage
- Surveillance du site



6

Service d'accompagnement au voyage

- Objets trouvés
- Consignes
- Toilettes
- Wifi à l'usage du public

D'autres prestations sont proposées par le gestionnaire des gares, auxquelles il est possible de souscrire de façon optionnelle.



A

Prestation transmanche

- Mise à disposition de surfaces et de locaux dédiés au trafic transmanche et mise en place des mesures de sûreté lors de l'embarquement en gare



B

Portes d'embarquement

- Prestation d'utilisation de portes d'embarquements permettant le contrôle automatisé des titres de transport (mise à disposition des équipements et du système d'information associé)



C

Mise à disposition d'espaces de vente et de locaux techniques

- Occupation d'espaces ou de locaux pour la réalisation des opérations de titres de transport (regroupement de tous les espaces de vente de titre en un emplacement unique)
- Occupation d'espace pour le service ferroviaire (locaux de service pour le personnel ou pour les services techniques)



D

Mise à disposition d'installations spécifiques

- Utilisation des installations de préchauffage en gare qui permettent de préchauffer ou de climatiser les rames avant le départ
- Utilisation des bouches à eau permettant d'assurer le remplissage en eau du train, en particulier pour permettre la bonne utilisation des toilettes

Pour aller plus loin

Dans sa décision du 19 juillet 2019, Affaire C210/18 WESTbahn Management GmbH contre ÖBB-Infrastruktur AG, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a conclu que l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen, doit être interprétée en ce sens que les « quais à voyageurs », visés à l'annexe I de cette directive, sont un élément de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation relève de l'ensemble des prestations minimales, conformément

au point 1, sous c), de ladite annexe II. Les conditions d'accès et de tarification de ces infrastructures, en ce qu'elles relevaient jusqu'ici en France de la réglementation applicable aux installations de service, devront être modifiées en conséquence par l'État. En attendant, SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares et Connexions ont tiré les conséquences de cette jurisprudence dans leurs documents de référence respectifs relatifs à l'horaire de service 2020 et 2021 (DRR pour SNCF Réseau, DRG pour SNCF G&C).



ZOOM THÉMATIQUE

CONDITIONS D'UTILISATION DES GARES DE VOYAGEURS : LA DEMANDE DE PRESTATIONS DANS LES GARES DE VOYAGEURS, UNE ÉTAPE STRATÉGIQUE À TRAITER EN PARALLÈLE DES COMMANDES DE SILLONS

Les demandes sont à adresser à l'avance. Pour les demandes effectuées en dehors des délais prévus, SNCF Gares & Connexions traite la demande dans les meilleurs délais.

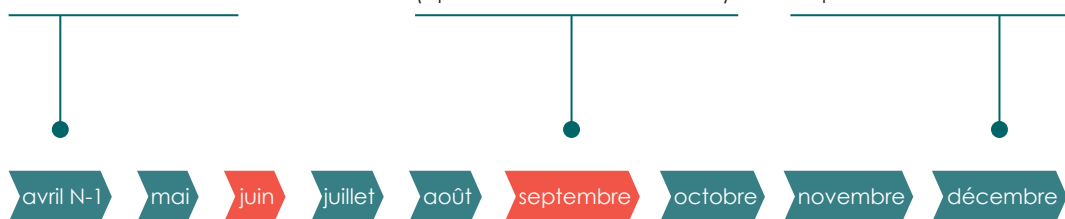
Le processus pour une demande classique d'accès aux gares est le suivant.

Demandes dans le calendrier de l'horaire de service

8 mois avant le début de l'horaire de service, l'entreprise ferroviaire envoie à SNCF Gares & Connexions une liste indicative de gares auxquelles elle souhaite accéder.

Au plus tard en septembre, pour un service récurrent, l'entreprise ferroviaire transmet sa commande ferme (après confirmation des sillons).

Le 2^e samedi de décembre à minuit, SNCF Gares & Connexions met à disposition les prestations demandées.



Demandes hors calendrier de l'horaire de service

Au moins six mois avant le début prévu de la desserte, l'entreprise ferroviaire adresse sa demande.

6 mois plus tard

SNCF Gares & Connexions met à disposition les prestations demandées.

Points de contact

Pour toute demande de renseignement concernant les accès ou les services, les EF doivent envoyer une lettre, un fax ou un courriel au Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires (GGEF) à l'adresse suivante :

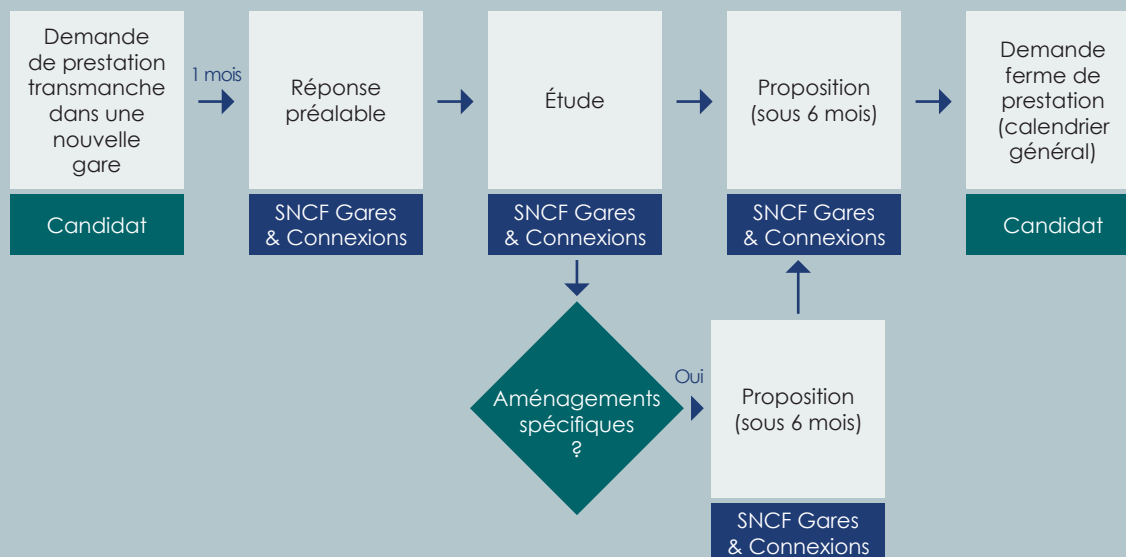
Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires

SNCF – Gares & Connexions
DIRECTION DES SERVICES ET DES OPÉRATIONS
16 avenue d'Ivry – 75013 PARIS
TÉL : +33 (0) 1 80 50 92 95
COURRIEL : guichet.gares@sncf.fr



ZOOM THÉMATIQUE

Dans le cas de l'ajout d'une nouvelle gare pour une prestation transmanche, les délais standards ne sont pas valables. Le processus est le suivant.



Les demandes de locaux ou d'espaces en gare sont à adresser au plus tôt et ne s'inscrivent pas dans les mêmes délais. SNCF Gares & Connexions accuse réception d'une demande complète sous 3 semaines, et apporte une réponse motivée dans les 3 mois.

La contractualisation avec SNCF Gares & Connexions

La fourniture des accès et des services par SNCF Gares & Connexions est subordonnée à la signature d'un contrat.

Les conditions générales d'accès aux gares de voyageurs sont disponibles dans l'annexe A10 du Document de Référence des Gares (DRG).

Pour aller plus loin

Le principe de tarification par périmètre de gestion est décrit à l'article 13-1 du décret n° 2003-194 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

Principes de tarification et tarifs

De manière générale, la fourniture de prestations dans les gares de voyageurs par SNCF Gares & Connexions donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne peut pas être supérieur au coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable⁷.

Les tarifs des prestations sont présentés dans les annexes A1 et A2 du Document de Référence des Gares.

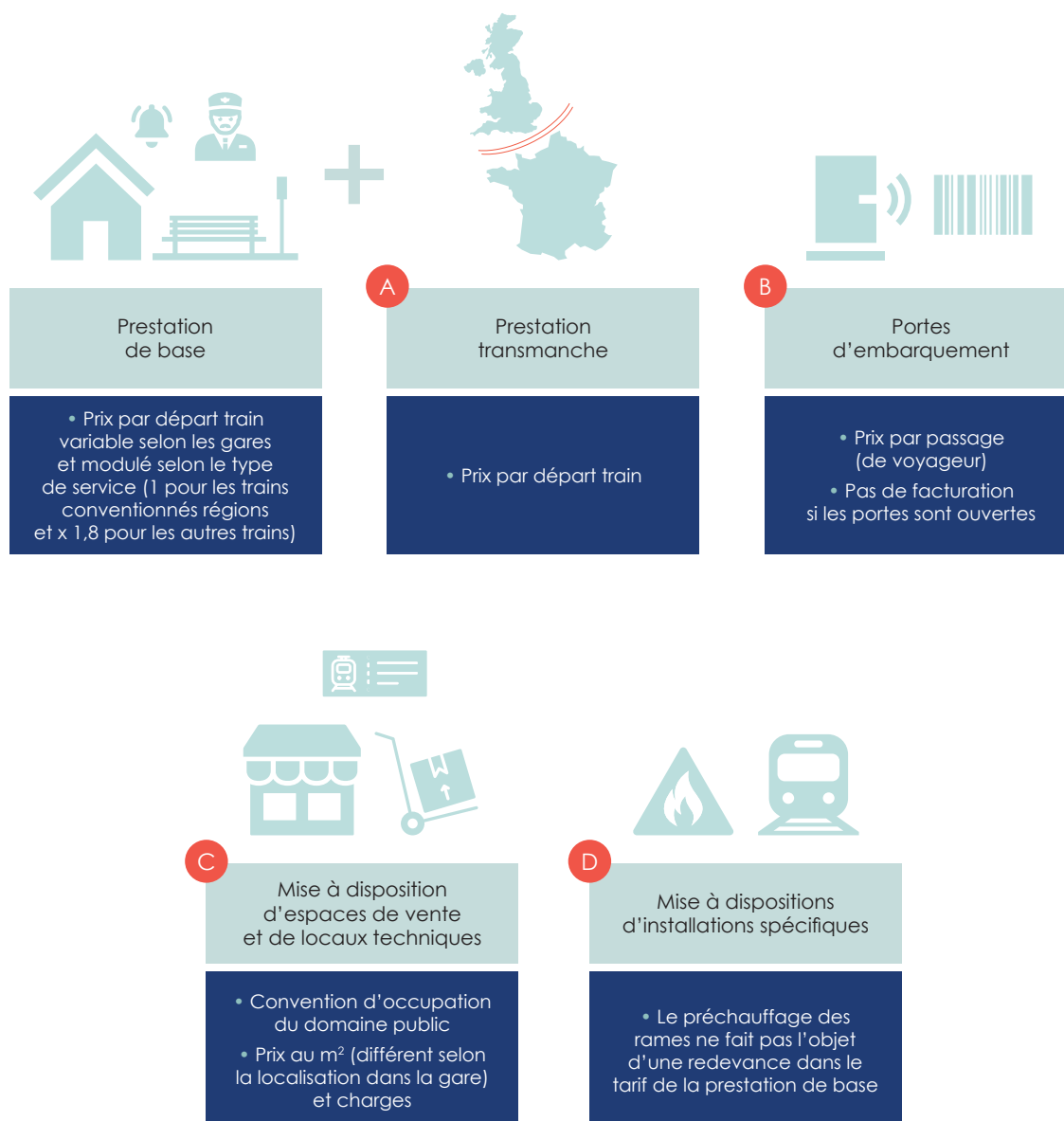
La prestation de base est facturée par départ train, c'est-à-dire pour chaque départ d'un train en gare et pour chaque arrêt commercial intermédiaire où peuvent monter et descendre des passagers. Les tarifs sont définis par gare pour les plus grandes gares ou pour un ensemble de gares relativement comparables dans une même région. Le tarif est modulé par type de service (service conventionné régional ou autre type de service).

⁷ Cf. Article 4 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.

La prestation transmanche est également facturée par départ train. Les autres prestations sont facturées par passage pour les portes d'embarquement, et m² pour la mise à disposition de locaux. Il est compté 1 m² de surface pour un distributeur automatique de billets.

Un mécanisme de type bonus-malus basé sur des indicateurs de qualité de service est mis en place. Il vient accroître ou diminuer les redevances pour la prestation de base en fonction de l'atteinte des objectifs sur ces indicateurs, tels que la disponibilité des ascenseurs, la propreté, la satisfaction des voyageurs, etc. Ces indicateurs, les objectifs associés et le mécanisme d'incitation financière, qui font suite à la décision n° 2017-008 de l'Autorité, ont été soumis à une instance de concertation spécifique en juin 2017 et sont consultables dans le Document de Référence des Gares.

Une fois l'année écoulée, une régularisation peut ainsi avoir lieu à la hausse ou à la baisse sur les redevances facturées, sous la forme d'un avoir ou d'une facture complémentaire, pour prendre en compte des bonus/malus et des écarts sur les volumes de prestations effectivement réalisées. Un ajustement à la baisse peut aussi être effectué sur certaines gares pour la prestation de base et pour les portes d'embarquement, pour lesquelles les investissements effectués sont inférieurs aux investissements prévus. Les prestations concernées par une régularisation des écarts sont : la prestation de base, la prestation transmanche et la prestation de mise à disposition des portes d'embarquement.





Cas n° 1

Un train réalisant la liaison Paris Gare de Lyon - Lyon Part-Dieu (sans arrêt intermédiaire), utilisant les portes d'embarquement à Paris Gare de Lyon et à Lyon avec en moyenne 400 passagers par train et deux distributeurs de billets à Paris et deux à Lyon.

	Paris Gare de Lyon	Lyon Part Dieu
HDS 2020	Sens Paris - Lyon	
Prestation de base	604,87 €	x
Portes d'embarquement	$400 \times 0,089 = 35,6$ €	x
Par train	640,47 €	
	Sens Lyon - Paris	
Prestation de base	x	114,99 €
Portes d'embarquement	x	$400 \times 0,023 = 9,2$ €
Par train	124,19 €	
	Coûts de billetterie	
Distributeurs de billets (utilisable pour toutes les destinations) par an	$2 \times 1\,698 = 3\,396$ €	$2 \times 1\,219 = 2\,438$ €



Cas n° 2

Un train réalisant la liaison Paris Gare de Lyon - Saint-Étienne (avec un arrêt intermédiaire à Lyon) utilisant les portes d'embarquement à Paris Gare de Lyon et à Lyon avec en moyenne 500 passagers par train, dont 100 font Saint-Étienne - Paris et 400 Lyon - Paris.

	Paris Gare de Lyon	Lyon Part Dieu	Saint-Étienne
HDS 2020	Sens Paris - Saint-Étienne		
Prestation de base	604,87 €	114,99 €	x
Portes d'embarquement	$500 \times 0,089 = 44,5$ €	$0 \times 0,023 = 0$ €	x
Par train	764,36 €		
	Sens Saint-Étienne - Paris		
Prestation de base	x	114,99 €	136,20 €
Portes d'embarquement	x	$400 \times 0,023 = 9,2$ €	x
Par train	260,39 €		



Cas n° 3

Un train réalisant la liaison Paris Gare de l'Est - Strasbourg (sans arrêt intermédiaire), avec 300 passagers en moyenne par train, utilisant les portes d'embarquement à Paris, avec deux distributeurs de billets à Paris et deux à Strasbourg.

	Paris Gare de l'Est	Strasbourg
HDS 2020	Sens Paris - Strasbourg	
Prestation de base	343,75 €	x
Portes d'embarquement	$300 \times 0,121 = 36,3 \text{ €}$	x
Par train	379,05 €	
	Sens Strasbourg - Paris	
Prestation de base	x	117,58 €
Portes d'embarquement	x	x
Par train	117,58 €	
	Coûts de billetterie	
Distributeurs de billets par an	$2 \times 1\,309 = 2\,618 \text{ €}$	$2 \times 1\,301 = 2\,602 \text{ €}$



Cas n° 4

Un train réalisant la liaison Paris Gare de l'Est - Colmar (avec un arrêt intermédiaire à Strasbourg), avec 350 passagers en moyenne par train, dont 50 pour Colmar - Paris et 300 pour Strasbourg - Paris, utilisant les portes d'embarquement à Paris.

	Paris Gare de l'Est	Strasbourg	Colmar
HDS 2020	Sens Paris - Colmar		
Prestation de base	343,75 €	117,58 €	x
Portes d'embarquement	$350 \times 0,121 = 42,35 \text{ €}$	x	x
Par train	503,68 €		
	Sens Colmar - Paris		
Prestation de base	x	117,58 €	91,10 €
Portes d'embarquement	x	x	x
Par train	208,68 €		

7. Les voies de service pour former, manœuvrer ou garer les trains

➔ Où se situent les voies de service en France ? Où est-il possible de garer ses trains ? Comment se déroule la réservation des voies de service ? Quels sont les tarifs applicables ?

La liste des voies de service que met à disposition le gestionnaire d'infrastructure

SNCF Réseau possède un certain nombre de voies de service qui peuvent servir à divers usages : manœuvre et formation des trains, garage, inspection des matériels roulants entre deux missions, nettoyage, maintenance légère.

Certaines voies de service ne sont pas commercialisables, car elles sont utilisées pour la maintenance et les travaux sur le RFN ou servent à la gestion opérationnelle des circulations.

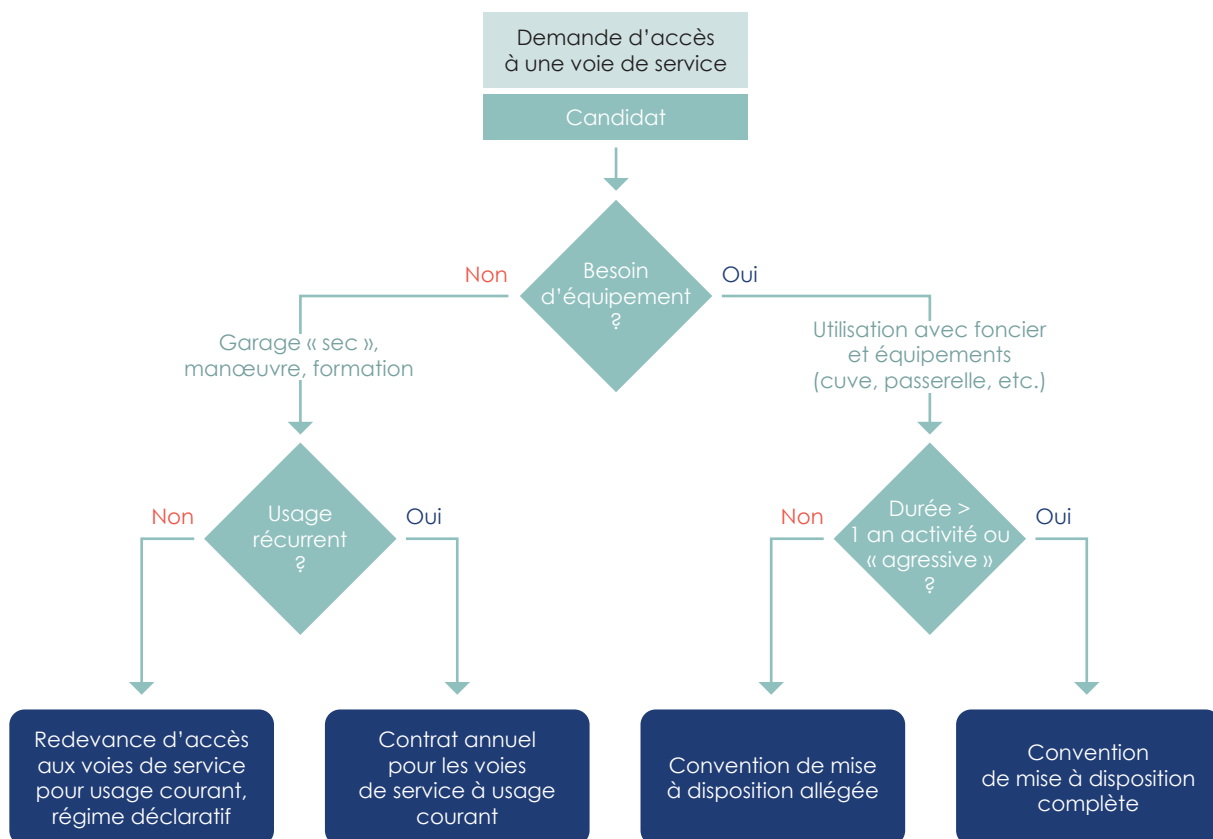
L'accès aux voies de service est conditionné à leur état.

Pour aller plus loin

La liste des voies de service commercialisables ainsi que leurs caractéristiques (longueur, électrification, etc.) est publiée sur le site de la PSEF.

Les différents types de voies de service que met à disposition le gestionnaire d'infrastructure

Selon les usages, et en particulier selon que les voies sont associées à un foncier ou à un équipement fixe, SNCF Réseau propose des contrats différents.





POINT D'ATTENTION

Actuellement, les voies de garage ne font pas l'objet d'une offre isolée spécifique de la part de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Fret SNCF ou d'autres acteurs. Leur accès est prévu dans le cadre de l'utilisation des voies de service pour usage courant dans le DRR publié par SNCF Réseau. Si la destination première des voies de garage est le stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions et celle des voies de travail est la manœuvre, la formation de trains et le stationnement temporaire amont et aval de ces opérations, certaines voies ont en pratique un usage mixte (voies non dédiées).

Les interventions sur le matériel roulant autorisées dans le cadre de l'usage courant des voies de service sont limitées (visites techniques, visites du train : constats, reconnaissance), interventions légères sur le matériel avec de l'outillage portatif et sans dépôt de matériel ou de matériaux au sol, tels que par exemple réglages, petits nettoyages simples d'accès). Au delà de ces interventions, il convient de signer une convention de mise à disposition des voies avec SNCF Réseau.

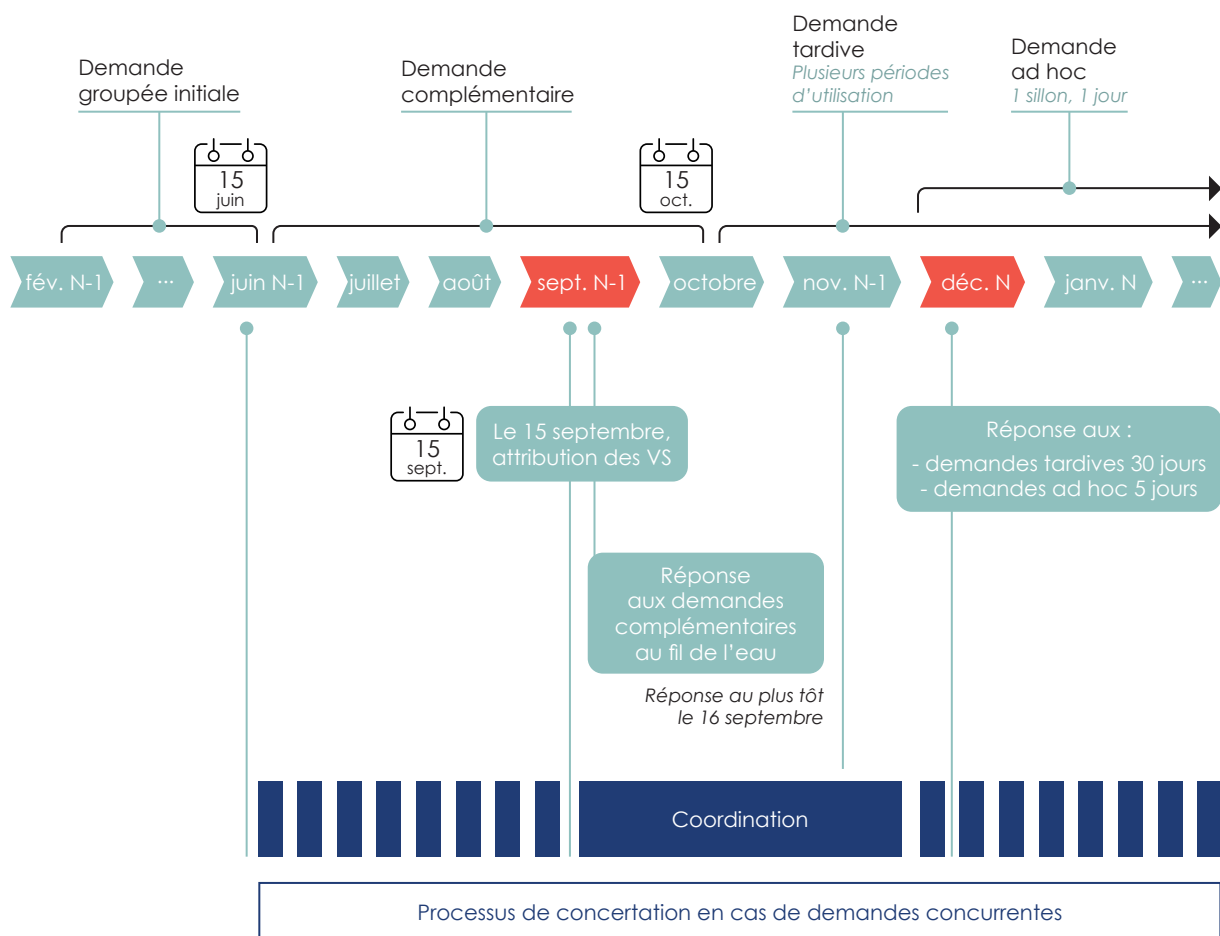


ZOOM THÉMATIQUE

PROCESSUS D'ALLOCATION DES VOIES

Les voies pour usage courant peuvent être louées « en bloc », c'est-à-dire attribuées pour l'année en un ensemble minimal de voies, qui sont souvent cohérentes techniquement, par exemple derrière une aiguille, ou « en dynamique », c'est-à-dire partagées temporellement entre plusieurs entreprises. SNCF Réseau vise pour les prochaines années à diminuer la taille des blocs, pour mieux les adapter aux besoins.

SNCF Réseau définit un calendrier annuel pour demander l'allocation des voies dites à « usage courant », avant le 15 juin précédant l'horaire de service. Lorsque les demandes sont plus tardives, la date de demande compte dans les priorités prises en compte s'il y a des demandes concurrentes dans le processus de coordination.



Comment doivent être formalisées les demandes d'allocation ou de restitution de capacité ?

Les demandes d'allocation doivent être formalisées via la **fiche d'expression des besoins (FEB)** adressée aux chargés de comptes de SNCF Réseau ou à la PSEF. Il est possible de restituer de la capacité sur voies de service, à tout moment, au moyen de la « **fiche de restitution de voies de service** ».



ZOOM THÉMATIQUE

PROCESSUS D'ALLOCATION DES VOIES

SNCF Réseau met en œuvre un processus de coordination dans les cas où la demande d'accès à des voies de service entre en conflit avec d'autres demandes. Dans ce cas, pour l'HDS 2021, SNCF Réseau organise une réunion de concertation sous 40 jours calendaires (30 jours pour l'HDS 2022) où le demandeur d'accès doit fournir, 15 jours calendaires avant la réunion (7 jours pour l'HDS 2022), un **programme détaillé des activités prévues sur les voies de service demandées à SNCF Réseau**. À la suite de la ou de(s) réunion(s), SNCF Réseau rend son arbitrage sous 15 jours calendaires. Sur les sites à capacité contrainte, SNCF Réseau peut organiser un « comité de site » afin de rechercher un consensus, la décision finale revenant à SNCF Réseau.



ZOOM THÉMATIQUE

UTILISATION DE L'OUTIL GOST

L'outil informatique GOST est un outil de suivi de l'occupation des blocs de voies de service. À la date de publication de ce guide, 29 sites sont équipés de l'outil GOST version 2. Les entreprises ferroviaires font leur demande d'attribution et de restitution de capacité via l'outil par le biais d'une requête en phase d'adaptation de l'horaire de service. L'accès à GOST est communiqué aux entreprises ferroviaires concernées par un lien internet. SNCF Réseau répond aux requêtes et alloue les demandes de capacité en fonction de la disponibilité sur le site.

Tarification des voies de service

Pour l'horaire de service 2021, les voies de service de SNCF Réseau sont facturées en appliquant une redevance différenciée selon que l'entreprise ferroviaire offre un service de transport de voyageurs ou de fret. La facturation dépend, d'une part, du nombre de trains accédant au site et, d'autre part, du linéaire de voies de service réservé par le candidat.

Pour l'horaire de service 2021, le tarif facturé à une entreprise ferroviaire de transport de voyageurs pour l'usage d'un bloc de voies de service est de 4 euros par train accédant au bloc et 30 euros par kilomètre de voies et par jour réservé par le candidat.



POINT D'ATTENTION

Pour l'horaire de service 2021, une entreprise ferroviaire réserve à l'année (364 jours) une voie de 500 m de long à laquelle accèdent, pour du garage, deux trains par jour, la facture sera de :

- Composante A (fonction du nombre de trains accédant au site)
 $364 \times 4 \times 2 = 912$ euros ;
- Composante B (fonction du linéaire de voies)
 $0,5 \times 364 \times 30 = 5\,460$ euros.

Soit un total de 6 372 euros par an.

8. L'accès aux installations d'entretien des matériels roulants ferroviaires

➔ Quels sont les centres de maintenance pour trains de voyageurs en France ? Comment contacter leurs prestataires ? Comment faire nettoyer ses trains ? Comment est structurée l'offre de référence de maintenance proposée par SNCF Voyageurs et Fret SNCF dans leurs centres de maintenance voyageurs ?



ZOOM THÉMATIQUE

Les opérations de maintenance réalisées dans les centres d'entretien peuvent relever :

- soit de la maintenance « patrimoniale » ou « lourde », qui recouvre, selon le droit européen, « les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ». Ces opérations, préventives ou correctives, relèvent des niveaux 4 et 5 de la norme NF X60 000 relative à la maintenance industrielle et à la fonction de maintenance ;
- soit de la maintenance « d'exploitation » ou « légère », qui recouvre les opérations réalisées dans le cadre des roulements

réguliers opérés par l'entreprise ferroviaire. Ces opérations, préventives ou correctives, relèvent des niveaux 1 à 3 de la norme NF X60 000.

Suivant les mainteneurs, ces opérations de maintenance d'exploitation et patrimoniale sont réalisées soit sur le même site (c'est souvent le cas pour les installations dédiées aux matériels roulants de fret) soit sur des sites spécialisés. Par exemple, SNCF Voyageurs et Fret SNCF distinguent les installations de maintenance, où sont réalisées les opérations de maintenance d'exploitation, des centres de maintenance industriels, réservés à la maintenance patrimoniale.

Les opérations de maintenance peuvent être réalisées selon deux modalités :

- l'« accès seul » : l'exploitant du centre d'entretien met à disposition ses installations et l'entreprise ferroviaire se charge de la réalisation des opérations de maintenance (soit par ses propres salariés, soit par un sous-traitant), le cas échéant dans le cadre d'une co-activité avec d'autres opérateurs ;

- l'accès au site et aux services de maintenance : ce sont alors les équipes de l'exploitant du centre d'entretien qui réalisent les opérations de maintenance.

Les modalités d'accès et les services accessibles aux entreprises ferroviaires dans les centres d'entretien peuvent dépendre du statut de l'exploitant (entité en charge de la maintenance (ECM) ou non et si oui avec quelle fonction).



ZOOM THÉMATIQUE

ECM / ECE

Une Entité en Charge de la Maintenance (ECM) ou Entité Chargée de l'Entretien (ECE) est une entreprise qui assure la maintenance de trains.

Chaque véhicule ferroviaire circulant sur le RFN, motorisé ou non (locomotive, automoteur, automotrice, voiture voyageur, wagon de fret, etc.) doit être affilié à une ECM (certifiée ou non selon le cas), qui garantit le bon état des véhicules.

L'ECM désignée n'est pas systématiquement l'entreprise ferroviaire qui exploite le train, ni le détenteur des véhicules concernés.

Les 4 fonctions d'une ECM

A

L'encadrement
du personnel
de maintenance

B

Le développement
(suivi et évolution
du plan
de maintenance)

C

La gestion
de la flotte

D

L'exécution
de la maintenance

Les acteurs de la maintenance

SNCF Voyageurs et Fret SNCF ne sont pas les seuls détenteurs et gestionnaires d'installations de maintenance des matériels roulants ferroviaires en France. Comme cela est détaillé ci-après, il existe de nombreux autres acteurs qui détiennent et exploitent des centres de maintenance du matériel roulant. Cependant l'activité de ces acteurs tiers est, pour le moment, concentrée pour l'essentiel sur les activités de maintenance des locomotives et du matériel roulant fret.

18 acteurs ont ainsi été identifiés par l'ART comme des gestionnaires d'installations de maintenance pour les locomotives, dont 17 pour la maintenance d'exploitation et 10 pour la maintenance patrimoniale.

LOCOMOTIVE 	
MAINTENANCE D'EXPLOITATION	MAINTENANCE PATRIMONIALE
                 	         

Pour le matériel roulant voyageurs, le nombre d'acteurs aujourd'hui présent est aujourd'hui beaucoup plus restreint. SNCF Voyageurs et Fret SNCF détiennent la quasi-totalité des installations de maintenance d'exploitation pour le matériel roulant voyageurs à l'exception de quelques installations très légères exploitées par Thello (passerelles de visite de toiture, etc.). Pour la maintenance patrimoniale,

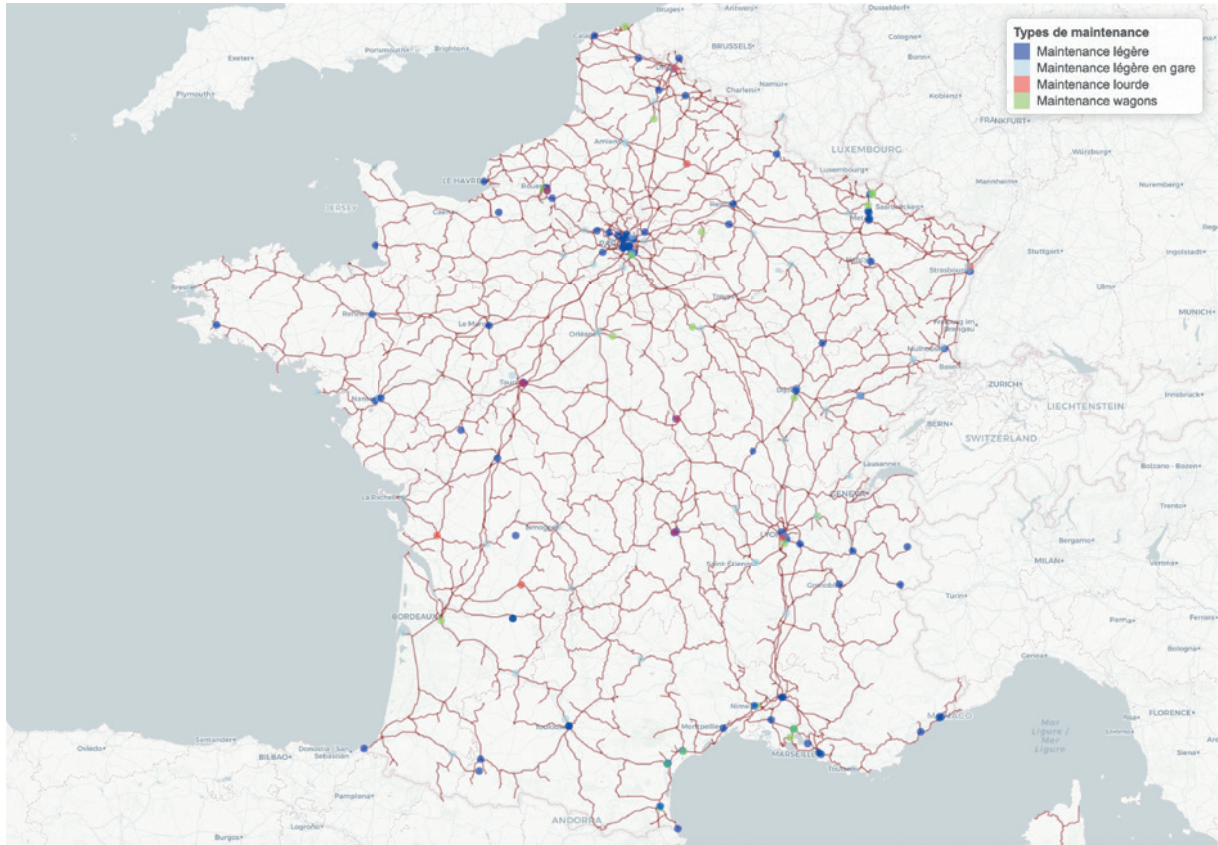
d'autres acteurs sont présents sur le marché tels que Alstom, Bombardier, CAF ou encore ACC. Toutefois, avec l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire domestiques de voyageurs, des gestionnaires d'installation de centre de maintenance pour les locomotives pourraient évoluer vers des activités de maintenance davantage tournées vers le matériel roulant voyageurs.

MATÉRIEL ROULANT VOYAGEURS 	
MAINTENANCE D'EXPLOITATION	MAINTENANCE PATRIMONIALE
   	    

Localisation des centres de maintenance

SNCF Voyageurs et Fret SNCF disposent d'un grand nombre d'installations d'entretien, de maintenance légère et lourdes réparties sur l'ensemble du territoire. SNCF Voyageurs dispose également d'installations légères à proximité de certaines gares de voyageurs. Ces installations d'entretien sont cartographiées sur le site de la PSEF, séparément pour **SNCF Voyageurs** et **Fret SNCF**.

Les installations de maintenance des autres gestionnaires de ces installations de service sont réparties géographiquement sur la carte suivante, disponible dans sa version interactive en cliquant dessus :



SNCF Voyageurs publie une offre de référence de la maintenance (ORM) qui décrit les prestations disponibles dans ses installations de maintenance. En raison de la filialisation de Fret SNCF et du transfert de certaines installations d'entretien, Fret SNCF publie également un document équivalent intitulé document de référence de la maintenance (DRM).

Ces documents précisent les modalités d'accès (tarifaires et non-tarifaires) aux installations de maintenance du groupe SNCF. Les annexes 2a, 2b et 2c de l'ORM 2021 et DRR 2021 listent respectivement les installations de maintenance légère de SNCF Voyageurs en intérieur, en extérieur et les centres de maintenance industriels. Les annexes 2a et 2b du DRM précisent les listes des installations de maintenance légère en intérieur et en extérieur de Fret SNCF.

Pour recourir aux offres de la SNCF en matière de maintenance, il est nécessaire de s'adresser à la plateforme de service aux entreprises ferroviaires (PSEF). La première étape est la signature d'un contrat-cadre (« Contrat national pour l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux services offerts dans ces installations »).

La demande de contrat national doit être effectuée au plus tard 2 mois avant la date de demande d'accès et de services et postérieurement aux demandes de sillons. La PSEF adresse alors une proposition de contrat dans un délai d'un mois, le candidat dispose ensuite d'un mois pour étudier, signer et retourner le contrat à la PSEF.

Une fois le contrat national signé, les demandes de services ou d'accès seul sont adressées à la PSEF qui sert d'intermédiaire avec les centres de maintenance. Les demandes de prestations programmables doivent être effectuées 6 mois avant le début de l'horaire de service. La PSEF répond au candidat dans les 30 jours qui suivent la demande. Pour les opérations non programmables, les demandes doivent être présentées au fil de l'eau et sont prises en compte en fonction du plan de charge de SNCF Voyageurs. La PSEF dispose de deux jours à partir de la demande pour juger si une étude de compatibilité est nécessaire et demander des informations complémentaires le cas échéant. Elle réalise ensuite l'étude dans un délai de 10 jours. SNCF Voyageurs ne s'engage pas sur un délai de fourniture des prestations, sauf pour les reprofilages pour lesquels SNCF Voyageurs s'engage à proposer une solution dans les 14 jours.

Le tableau ci-dessous résume les différentes prestations prévues par les documents de référence relatifs aux offres de maintenance régulées de SNCF Voyageurs et Fret SNCF, respectivement l'offre de référence de maintenance (ORM) et le document de référence de maintenance (DRM), ainsi que les modalités de tarification. Concernant les tarifs, ces derniers sont établis de manière à ne pas excéder le coût des prestations associées, majoré d'un bénéfice raisonnable.

Prestation	Description	Tarification
Étude de compatibilité du matériel roulant avec les installations du centre d'entretien	Étude visant à évaluer la compatibilité d'une série (ou sous-série) de matériels roulants avec une installation donnée. Réalisée lors de la première entrée d'un nouveau matériel roulant dans une installation.	Étude de compatibilité non payante. Essais sur devis selon la tarification en vigueur.
Pilotage	Prestation de guidage du conducteur d'une entreprise ferroviaire tierce au sein des centres d'entretien du groupe SNCF.	Tarif par entrée-sortie (avec différenciation en fonction des technicentres et des opérations réalisées au sein de l'installation).
Accès	« Mise à disposition » d'une installation au sein d'un centre d'entretien de SNCF. Les tarifs sont différenciés en fonction des technicentres.	Tarif à l'heure.
Service de maintenance légère	Réalisation des opérations de maintenance par les équipes de SNCF Voyageurs ou Fret SNCF.	Tarifs par opération élémentaire avec différenciation en fonction des technicentres ou bien tarification sur devis.
Service de maintenance lourde	Réalisation des opérations de maintenance par les équipes de SNCF Voyageurs et Fret SNCF (inclut la maintenance de pièces réparables).	Tarification sur devis.
Fourniture de pièces de rechange et de produits consommables	Dépend du niveau d'ECM attribué à SNCF Voyageurs ou SNCF Fret par l'entreprise ferroviaire.	Tarif par pièce.

Quelques exemples de tarifs (issus de l'offre de maintenance 2021)



Location d'une voie en extérieur équipée d'une fosse (longueur comprise entre 30 m et 150 m) :
entre 10,68€/h et 69,17€/h
en fonction des technicentres



Location d'un emplacement en intérieur (longueur comprise entre 30 m et 150 m) :
entre 7,20€/h et 38,80€/h
en fonction des technicentres



Location d'un emplacement en intérieur équipé d'un vérin en fosse :
entre 30,05 €/h et 579,85 €/h
en fonction des technicentres



Reprofilage d'essieu :
entre 206,90 €/essieu
et 933,61 €/essieu en fonction des technicentres



Prestation de visite de toiture :
entre 19,75 €/prestation
et 38,14 €/prestation
en fonction des technicentres



Mouvement pour une entrée-sortie simple (accès pour compte propre à une voie extérieure sans service supplémentaire) pour un automoteur électrique :
entre 78,76 €/entrée-sortie
et 153,42 €/entrée-sortie
en fonction des technicentres

Fourniture de pièces de rechange et produits consommables

SNCF Voyageurs et Fret SNCF fournissent les produits consommables référencés dans leur catalogue (annexe 6 de l'ORM 2021) qu'il s'agisse de maintenance effectuée pour compte propre ou de maintenance effectuée par SNCF Voyageurs ou Fret SNCF.

La réalisation de la prestation de révision et de réparation des pièces réparables du matériel n'est proposée que si SNCF Voyageurs (ou Fret SNCF) est le mainteneur du matériel roulant. Deux cas sont alors possibles :

- **SNCF Voyageurs (ou Fret SNCF) est le prescripteur de la maintenance du Candidat** : la réalisation de la prestation est réalisée selon les prescriptions de SNCF Voyageurs ;
- **SNCF Voyageurs (ou Fret SNCF) n'est pas le prescripteur de la maintenance du Candidat** : la réalisation de la prestation est réalisée selon les prescriptions du Candidat.

Approvisionnement en combustible

L'approvisionnement en combustible pour les matériels roulants thermiques peut être opéré selon trois modalités :

- dans les stations-service gérées par SNCF Combustible ou des tiers ;
- en bord à bord ;
- à partir d'une cuve fixe.

Il est possible de réaliser l'approvisionnement en combustible en bord-à-bord ou à partir d'une cuve dès lors que les normes environnementales sont respectées, et en obtenant préalablement l'accord de SNCF Réseau qui vérifiera que les éventuelles autres conditions prévues par le DRR sont justifiées.

Approvisionnement en bord à bord : ce type d'approvisionnement est effectué auprès des fournisseurs de carburants et des distributeurs locaux qui acheminent le carburant par camion-citerne à un point de rendez-vous convenu.

Approvisionnement à partir d'une cuve fixe : il est possible d'installer une cuve sur une voie de service non électrifiée et adaptée. Les coûts afférents à l'installation et aux aménagements ferroviaires ou routiers nécessaires sont à la charge des demandeurs.

Les stations-service gérées par SNCF Combustible peuvent être directement ou non directement accessibles depuis/vers le RFN. Comme indiqué dans le Document de Référence du Réseau, les offres ainsi que les données techniques des sites

d'approvisionnement sont consultables sur le site www.psef.sncf-reseau.fr/produits-et-services/stations-service et les demandes de prestations doivent être adressées à la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (PSEF).

Les stations-service directement accessibles depuis ou vers le RFN sont celles qui ne nécessitent pas de pénétrer à l'intérieur d'un centre d'entretien et/ou de réaliser des déplacements complexes (par exemple de type « manœuvre en Z »). Il est possible de se faire assister pour le pilotage du matériel pour accéder à ce type de stations, le coût d'entrée et de sortie dépend de la station-service (entre 20 € et 30,6 € pour l'HDS 2021).

Les stations-service non directement accessibles nécessitent quant à elles de pénétrer à l'intérieur d'un centre d'entretien et/ou de réaliser des déplacements complexes. Afin d'accéder à ces stations, il est nécessaire de faire réaliser le pilotage du matériel roulant par un agent habilité, moyennant un coût de pilotage par entrée et sortie. Il est possible de s'affranchir de ces frais de pilotage en formant les conducteurs au service en autonomie. Ce coût de pilotage dépend de la station-service (entre 21 € et 102,3 € pour l'HDS 2021). Le coût de la formation au service en autonomie s'élève à 271 € pour la partie théorique et 151 € pour la partie pratique, soit 422 € au total (HDS 2021).

Pour aller plus loin

Le détail de la tarification du carburant est consultable sur le site https://www.psef.sncf-reseau.fr/sites/psef.sncf-reseau.fr/files/tarif_dist_go_2021_0.pdf

Sûreté des exploitations

Il est possible de faire appel au service interne de sécurité de la SNCF, couramment appelé la Sûreté, pour exercer des missions de sûreté au bénéfice des voyageurs, dans et aux abords des trains. Les prestations sont décrites dans le **document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF**.

Le point de contact est : guichet.surete@sncf.fr. Il convient d'effectuer une commande préalable, en contractualisant avec la Sûreté un volume d'heures prévisionnel et un prix indicatif, qui est ensuite facturé sur une année par lissage mensuel. Une régularisation sur la base des heures effectivement produites avec un taux horaire de 84,13 € pour l'horaire de service 2020 est effectuée au 4^e trimestre de l'année.

9. Processus d'accès du matériel roulant

→ Quelle est la procédure d'accès du matériel roulant à l'infrastructure ? Quels sont les acteurs à connaître ?

Seul le matériel roulant disposant d'une autorisation par type de véhicules ferroviaires et/ou d'une autorisation de mise sur le marché (AMM), et de tout document attestant que les vérifications préalables à l'utilisation du matériel roulant ont été réalisées pourra accéder au réseau ferroviaire.

Comment obtenir l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, l'autorisation par type de véhicule et son immatriculation ?

Ces autorisations sont des décisions rendues par :

- l'EPSF dans un délai de trois mois et deux semaines après complétude du dossier ou l'ERA dans un délai de quatre mois pour les véhicules dont le domaine d'utilisation se limite au système ferroviaire national ;
- l'ERA dans le même délai que précité, pour les véhicules dont le domaine d'utilisation s'étend sur le réseau d'un autre ou plusieurs États membres. L'Agence sollicite les autorités nationales de sécurité (ANS) concernées pour évaluer les aspects nationaux des demandes.

Pour aller plus loin

Les exigences à respecter par le demandeur pour l'obtention d'une d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule sont fixées notamment par le règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.

Les dossiers de demande de ces autorisations de véhicules précisent les caractéristiques techniques, les conditions d'utilisation, le domaine d'utilisation, les prescriptions de maintenance. L'objectif consiste à démontrer le respect de la réglementation en matière de sécurité et d'interopérabilité.

L'autorisation par type de véhicule est fondée sur l'assurance que le demandeur et toutes les entités ayant trait à la conception, fabrication, vérification et validation du véhicule ont respecté leurs obligations et responsabilités afin de garantir la conformité aux exigences essentielles fixées par la législation, laquelle permet notamment la mise sur le marché d'un véhicule conforme à cette conception.

Le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA) (accessible au lien suivant : <https://eratv.era.europa.eu/ERATV>) répertorie les types de véhicules autorisés dans chaque État membre de l'Union européenne. Le « type autorisé » définit des caractéristiques de conception essentielles, notamment de sécurité et, le cas échéant, d'interopérabilité.

L'autorisation de mise sur le marché est fondée sur l'assurance que le demandeur et toutes les entités ayant trait à la conception, fabrication, vérification et validation du véhicule ont respecté leurs obligations et responsabilités afin de garantir la conformité soit aux exigences essentielles de la législation, soit à un « type autorisé ». L'AMM d'un véhicule fixe :

- le domaine d'utilisation : le ou les réseaux au sein d'un État membre ou d'un groupe d'États membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;
- les valeurs des paramètres définis dans les spécifications techniques d'interopérabilité et, le cas échéant, dans les règles nationales pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ;
- la conformité du véhicule avec les spécifications techniques d'interopérabilité et les ensembles de règles nationales correspondants, au regard des paramètres mentionnés au 2° ;
- les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions.

Le référentiel technique applicable à la conception et à la réalisation d'un véhicule est présenté dans le registre mis à disposition sur le site de l'ERA, le « RDD » (Reference Document Database) (accessible au lien suivant : <https://rdd.era.europa.eu/RDD/>).

Pour aller plus loin

Pour obtenir plus d'information sur ces processus réglementaires, il est possible de se rapprocher de l'établissement public de sécurité française, l'EPSF, ou de l'ERA. Par ailleurs, il convient de souligner que le « RDD » a vocation à disparaître au profit du SRD (« Single Rule Database ») prévu à l'article 27 du règlement 2016/796.



POINT D'ATTENTION

Le décret n° 2019-525 prévoit que toute extension du domaine d'utilisation du véhicule nécessite une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi. À cet égard, les véhicules autorisés conformément aux précédentes dispositions juridiques, notamment sur la base d'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale (AMEC), devront faire l'objet d'une nouvelle autorisation de mise sur le marché s'ils sont destinés à être utilisés sur des réseaux qui ne sont pas couverts par l'autorisation initiale.

L'immatriculation du véhicule est nécessaire avant sa première utilisation. La demande d'enregistrement du véhicule est déposée auprès de l'État membre de son choix dans le domaine d'utilisation du véhicule. En France, l'entité en charge de l'enregistrement est l'EPSF. Les éléments constitutifs du dossier de demande sont déterminés par la décision d'exécution (UE) n° 2018/1614 du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules. Un registre national des véhicules est tenu par chaque pays européen jusqu'à ce que le registre européen des véhicules soit opérationnel, au plus tard le 16 juin 2021 (accessible au lien suivant : https://www.era.europa.eu/registers_en#evr). Enfin, le numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV) doit être inscrit sur le véhicule.

Pour aller plus loin

Les modalités de délivrance de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule et de son immatriculation sont fixées aux articles 157 à 189 du décret n° 2019-525, transposant les articles 21, 22 et 47 de la directive interopérabilité (UE) n° 2016/797. L'ERA et l'EPSF mettent à disposition sur leurs sites internet respectifs, des guides d'information spécifiques et des foires aux questions, à destination des parties prenantes du secteur. (AFE : https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/contact-us-0_en#Vehiculeautorisation, https://www.era.europa.eu/registers/evr_en. EPSF : <https://securite-ferroviaire.fr/nos-activites/delivrer-les-autorisations>).

Qu'entend-on par vérification préalable à l'utilisation du véhicule ?

La vérification de compatibilité du véhicule avec l'itinéraire est un préalable que doit effectuer l'entreprise ferroviaire avant l'utilisation de son véhicule. Il s'agit d'une exigence pour accéder au RFN, précisée dans le Document de Référence du Réseau (point 2.7 du DRR 2021 et 3.4 du DRR 2022 de SNCF Réseau), conformément aux dispositions de l'article 23 de la directive (UE) 2016/797 transposées à l'article 190 du décret n° 2019-525 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire. Les valeurs des paramètres indiqués dans l'autorisation de mise sur le marché du véhicule sont prises comme les éléments de références du véhicule. La vérification de la compatibilité du véhicule se réalise à partir :

- des paramètres prévus au registre de l'infrastructure (RINF) ;
- des spécifications techniques d'interopérabilité applicables ;
- des autres informations fournies gratuitement par le gestionnaire d'infrastructure lorsque le RINF est incomplet (issues notamment de la documentation d'exploitation et mises à disposition par SNCF Réseau via le SI «DOC EXPLORE»).



ZOOM THÉMATIQUE

LE REGISTRE DE L'INFRASTRUCTURE (RINF)

Le RINF répertorie les caractéristiques techniques des réseaux des États membres. Il sert de base de données de référence afin de permettre aux entreprises ferroviaires de vérifier la compatibilité de leur matériel roulant. Les paramètres de chaque sous-système des réseaux ou partie de sous-système qui constituent le RINF sont définis dans le règlement d'exécution du 16 mai 2019 relatif aux spécifications techniques d'interopérabilité du registre de l'infrastructure. Pour les réseaux situés en France, le registre est renseigné, mis à jour et publié par SNCF Réseau, sans préjudice des responsabilités de chaque gestionnaire d'infrastructure relatives à la fourniture, à la qualité et à l'actualisation des données qui le concernent. Dès que l'application RINF gérée par l'ERA le permettra, il est prévu que chaque gestionnaire d'infrastructure renseigne et mette à jour les paramètres concernant son propre réseau. https://www.era.europa.eu/registers_en

Concernant les paramètres dont la vérification est prévue aux annexes de la STI 2019/773 relative à l'exploitation et à la gestion du trafic, SNCF Réseau a produit six procédures accessibles via son site internet. Par ailleurs, il est conseillé de solliciter auprès du GI tout paramètre complémentaire qui serait jugé nécessaire.



Qui a la responsabilité de la compatibilité du véhicule avec l'itinéraire ?

L'article 23 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et la transposition de ces dispositions dans le décret n° 2019-525 ont transféré à l'entreprise ferroviaire la responsabilité de la vérification de la compatibilité du véhicule, auparavant sous la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure. Il appartient toutefois à ce dernier de fournir gratuitement et dans un délai raisonnable (dans les quinze jours, sauf accord distinct entre le GI et les EF, conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic ») toutes les informations pertinentes qui seraient nécessaires pour permettre à l'entreprise ferroviaire de procéder à cette vérification dès lors que le RINF est incomplet. Dans ce cadre, les entreprises ferroviaires peuvent recourir à des prestataires pour effectuer cette vérification. SNCF Réseau a introduit dès le DRR 2019 une proposition de prestation à cet effet.



POINT D'ATTENTION

Le règlement d'exécution du RINF a fixé un planning jusqu'au 1^{er} janvier 2021 pour compléter les paramètres du registre. Comme suite à la crise sanitaire, un nouveau planning a été établi, le suivi de la complétude du registre étant assuré par l'ERA.

SNCF Réseau a pour sa part mis à disposition des entreprises ferroviaires un guide d'aide à la vérification de la compatibilité du matériel roulant et propose des formations pour réaliser les études de compatibilité et des procédures d'évaluation de six paramètres complémentaires complexes.

Liens vers le guide <https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/cp/ig02043-guide-usage-entreprises-ferroviaires-verification-compatibilite-entre-vehicule-et-itineraire>.

L'Autorité recommande à chaque acteur d'être vigilant sur les évolutions à venir sur la vérification de compatibilité, eu égard aux ajouts progressifs de nouveaux paramètres dans le RINF et au caractère évolutif du périmètre documentaire. L'ERA est en cours de développement d'un outil le «route request» qui permettra de vérifier automatiquement, pour de nombreux paramètres, la compatibilité du véhicule avec l'itinéraire.

4. Assurer le suivi des marchés de transports ferroviaires et informer le secteur

À cette fin, l'Autorité dispose du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des entreprises ferroviaires et des autres candidats. Les données ainsi collectées lui permettent d'informer le secteur par la publication de rapports et bilans ferroviaires comprenant des indicateurs agrégés et des données expurgées de tout secret des affaires.

Pour aller plus loin

Le rapport d'activité 2020 de l'Autorité ainsi que son site Internet (<https://www.autorite-transports.fr/le-ferroviaire/>) précisent les missions de l'Autorité de régulation des transports dans le secteur ferroviaire. Les publications de l'Observatoire des transports sont accessibles au lien suivant : <https://www.autorite-transports.fr/observatoire-des-transports/marche-du-transport-ferroviaire/>



ZOOM THÉMATIQUE

L'OBSERVATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

La diffusion de données et d'analyses sectorielles est un outil important de la régulation. L'Autorité collecte régulièrement des données auprès des acteurs des marchés du transport ferroviaire et publie des bilans d'activité.

L'article L. 2132-7 du code des transports précise en particulier, pour le secteur ferroviaire, que l'Autorité « peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur ». À cette fin, l'Autorité demande la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installations de service, les entreprises

ferroviaires et la SNCF au travers, par exemple, de la décision de collecte de données n° 2021-018 du 11 mars 2021 relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs. La décision précise le calendrier de fourniture et les types de données collectées (offres et demandes de services de transport, résultats économiques et financiers, informations sociales).

Les secrets protégés par la loi (notamment le secret des affaires) ne peuvent être opposés à cette collecte, et tout manquement à la décision précitée est sanctionnable.



Un nouvel entrant doit-il mettre à disposition les données nécessaires à l'information du voyageur ?

En application de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et du règlement délégué (UE) 2017-1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tout opérateur de transport ferroviaire de voyageurs doit fournir les données dont il dispose concernant notamment les horaires, les lignes, les arrêts, les tarifs ainsi que les données en temps réel sur le point d'accès national transport.data.gouv.fr. aux fins de leur réutilisation par toute personne intéressée. L'Autorité a pour mission de vérifier que cette obligation de fourniture est bien respectée. Elle dispose également dans ce cadre d'un pouvoir de règlement des différends relatifs à la mise à disposition des données sur les déplacements et la circulation ainsi qu'aux services numériques multimodaux.

De quels outils disposent les acteurs du secteur pour faire valoir leurs droits devant l'Autorité ?

L'Autorité dispose d'une compétence de règlement des différends. Elle peut également sanctionner les

acteurs ne respectant pas leurs obligations. Ces deux procédures distinctes peuvent être mises en œuvre à l'initiative des acteurs du secteur et peuvent conduire à faire évoluer de manière décisive le fonctionnement du secteur ferroviaire.



ZOOM THÉMATIQUE

LE POUVOIR DE RÈGLEMENT DE DIFFÉREND DE L'AUTORITÉ

Tout candidat, gestionnaire d'infrastructure ou exploitant d'installation de service s'estimant victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire peut saisir l'Autorité d'un différend portant notamment sur :

- le contenu du document de référence du réseau ;
- la procédure de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
- les conditions particulières qui lui sont faites ;
- l'exercice du droit d'accès au réseau et la mise en œuvre des redevances d'infrastructure à acquitter pour l'utilisation du réseau en application du système de tarification ferroviaire ;
- la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;
- la gestion opérationnelle des circulations ;
- la planification du renouvellement et de l'entretien programmé ou non programmé de l'infrastructure ferroviaire ;
- la création de services de transport de personnes librement organisés ;
- l'exécution des accords-cadres mentionnés aux articles L. 2122-6 et L. 2122-7, des contrats d'utilisation de l'infrastructure et des accords de coopération mentionnés à l'article L. 2122-4-3-2 ;

- l'accès aux installations de service, y compris la fourniture et la mise en œuvre des services qui y sont fournis ;
- le non-respect, par le gestionnaire d'infrastructure ou les entités de l'entreprise verticalement intégrée des dispositions relatives à l'exercice, par le gestionnaire d'infrastructure, de ses fonctions essentielles et des missions de gestion opérationnelle des circulations et de planification de l'entretien, aux conditions dans lesquelles le gestionnaire d'infrastructure peut déléguer certaines de ses fonctions et à la transparence financière du gestionnaire d'infrastructure.

Le périmètre de la procédure de règlement de différend est très large, ce qui permet à l'Autorité de traiter d'un grand nombre de sujets et de corriger les dysfonctionnements du marché. Elle présente l'avantage d'être beaucoup plus rapide qu'une procédure juridictionnelle : la durée de ces procédures est de 6 mois en moyenne à compter de la saisine de l'Autorité. Des mesures conservatoires peuvent être adoptées en cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau.

Cette procédure a déjà permis à l'Autorité de faire évoluer les règles applicables à l'allocation des sillons ou à l'accès aux gares de voyageurs et à la tarification applicable.

Pour aller plus loin

<https://www.autorite-transport.fr/dossiers-thematiques/reglement-des-differends/>



ZOOM THÉMATIQUE

LES POUVOIRS DE SANCTION DE L'AUTORITÉ

L'Autorité peut, de sa propre initiative, procéder à la recherche et à la constatation de manquements aux obligations listées ci-dessous ou il est possible de la saisir d'une plainte visant à faire sanctionner :

- le non-respect, dans les délais impartis, d'une décision de règlement de différend ;
- le manquement d'un gestionnaire d'infrastructure, d'un exploitant d'installation

de service, d'une entreprise ferroviaire, d'une entreprise verticalement intégrée qui contrôle l'une de ces entreprises, ou d'un autre candidat à ses obligations au titre de l'accès au réseau ;

- le manquement de la SNCF aux règles fixant les conditions d'exercice de ses missions, en particulier lorsque l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure n'est pas garantie ;

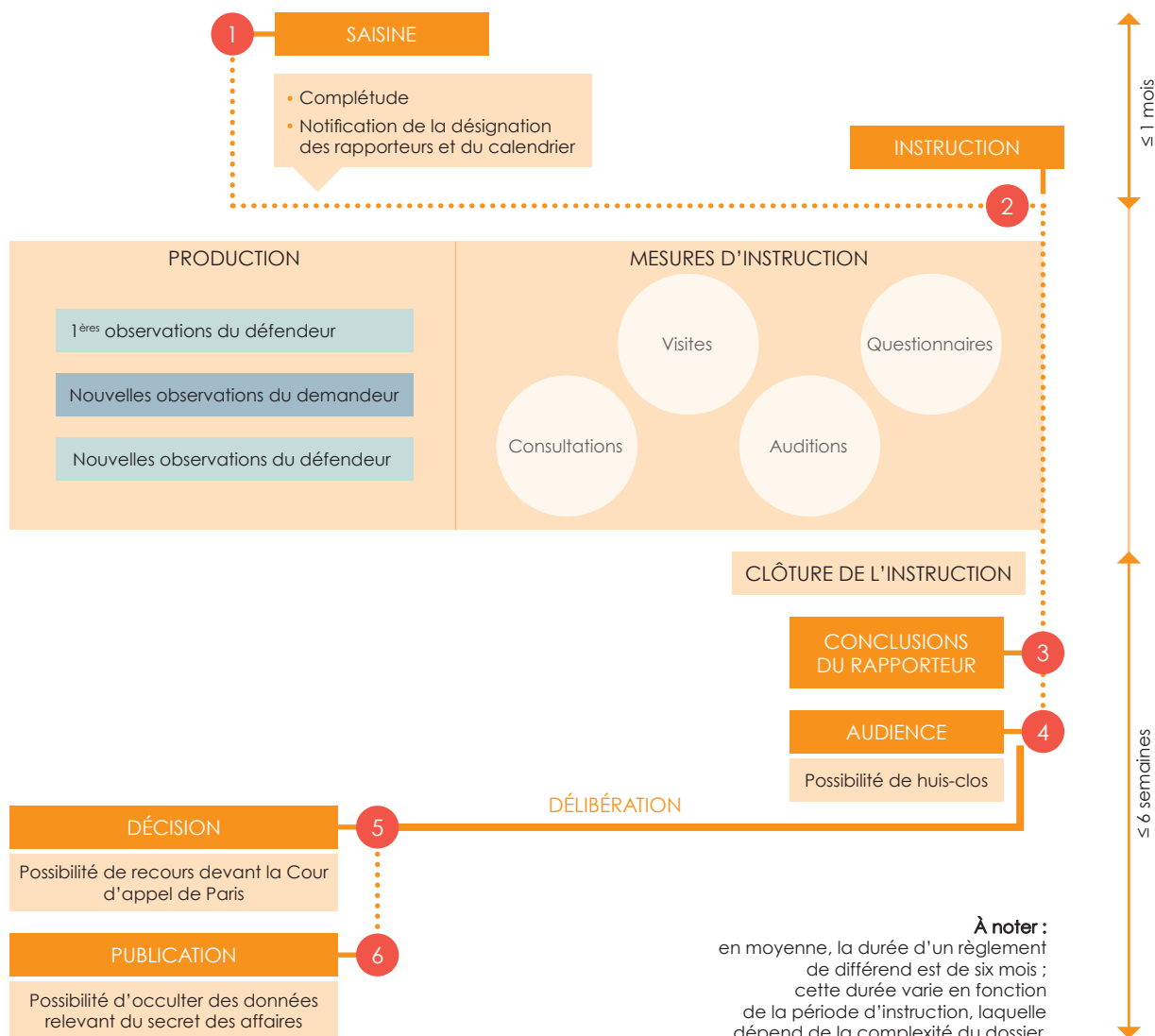
- la méconnaissance, par le gestionnaire d'infrastructure ou les entités de l'entreprise verticalement intégrée, des dispositions relatives à l'exercice, par le gestionnaire d'infrastructure, de ses fonctions essentielles ;
- le manquement aux règles relatives à la gestion opérationnelle des circulations et la planification de l'entretien ;
- la méconnaissance des conditions dans lesquelles le gestionnaire d'infrastructure peut déléguer certaines de ses fonctions ;
- la méconnaissance des règles relatives à la transparence financière du gestionnaire d'infrastructure.

La mise en œuvre par l'Autorité d'une procédure de sanction peut aboutir à l'adoption d'une décision de mise en demeure puis, si le manquement persiste, au prononcé d'une sanction pécuniaire pouvant aller jusqu'à 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France (5 % en cas de récidive), ainsi qu'à une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire.

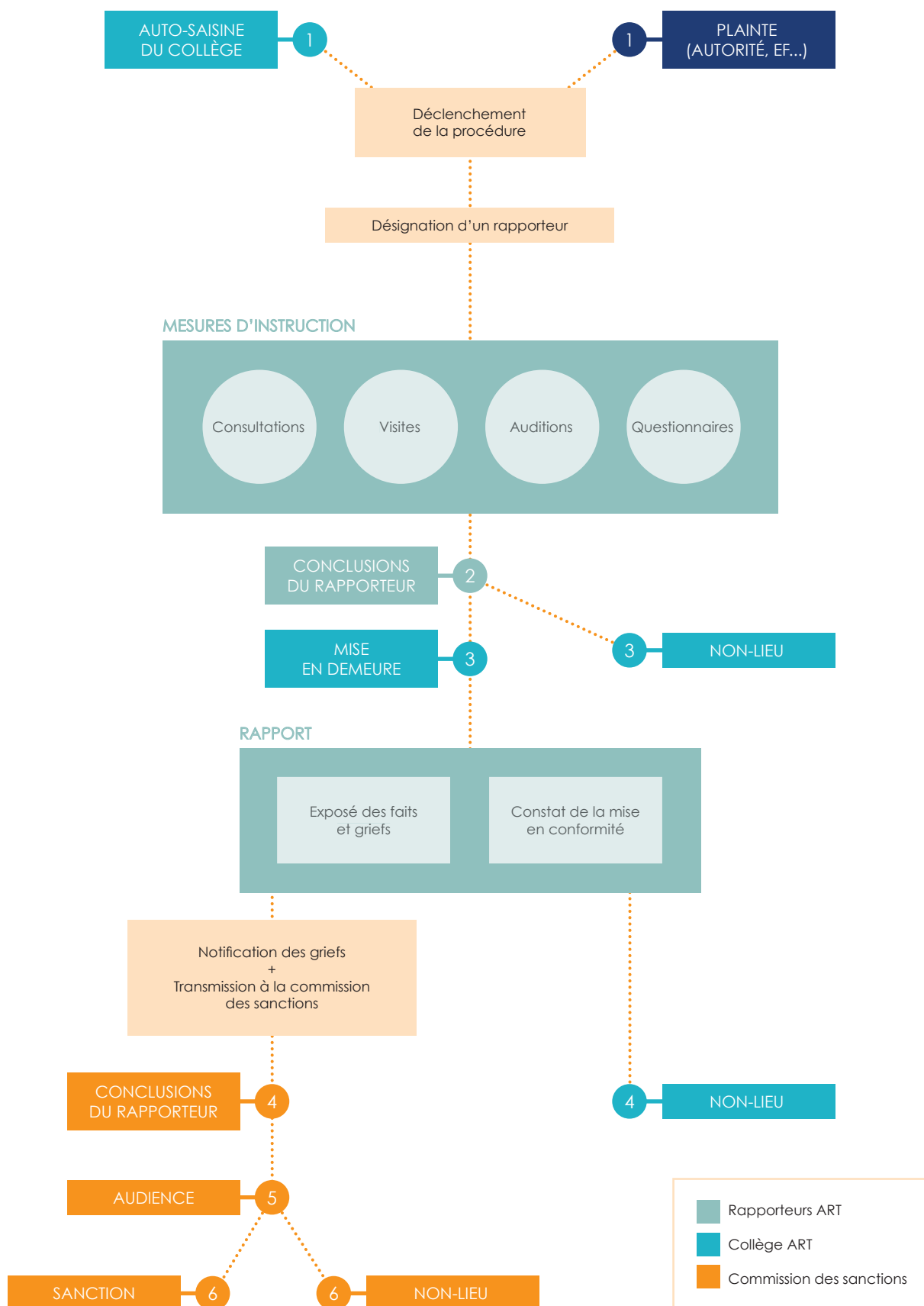
Pour aller plus loin

<https://www.autorite-transport.fr/dossiers-thematiques/la-procedure-de-sanction/>

Déroulement d'un règlement de différend



Déroulement d'une procédure de sanction



D/ LES AUTRES ACTEURS À CONNAÎTRE

Le système ferroviaire français est un système multi-acteurs intégré au sein du système ferroviaire de l'Union européenne. À ce titre, et en complément des quelques acteurs déjà évoqués tout au long de ce guide, de nombreux autres partenaires contribuent à l'entrée des acteurs sur le marché ferroviaire. Le schéma ci-dessous présente un panorama de ces différents acteurs identifiés par l'Autorité.

Union européenne

Commission européenne (DG Mobilité et Transports et DG Concurrence)

Élaboration de la politique européenne commune des transports ferroviaires visant à créer un espace ferroviaire unique.

 https://ec.europa.eu/info/departments/mobility-and-transport_fr
https://ec.europa.eu/dgs/competition/index_fr.htm

Agence européenne pour les chemins de fer

Autorité de délivrance des autorisations d'entreprises ferroviaires et des véhicules valables dans plusieurs États membres et garante de l'interopérabilité, notamment du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Assistance technique à la Commission européenne.

 https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/era_fr

Ministère de la transition écologique

Ministère de l'économie et des finances

Veillent à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et en fixent les priorités stratégiques nationales et internationales, en termes notamment de programmation des investissements de développement et de renouvellement du réseau, d'aménagement du territoire, de sûreté, de sécurité et de pilotage de la filière industrielle ferroviaire.

 <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/transport-ferroviaire>
<https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-mer-dgitm>
<https://www.entreprises.gouv.fr/dge>

Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Autorité nationale de sécurité du système ferroviaire français, chargée notamment de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'assurer la surveillance du réseau, en particulier des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

 www.securite-ferroviaire.fr
Contact <https://securite-ferroviaire.fr/contact>

Régions en tant qu'autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux de voyageurs

Décident du contenu du service public de transport régional de voyageurs, de la tarification, de la qualité du service et de l'information de l'usager. Financent de nombreux projets de modernisation du réseau au travers des contrats de plan État-Régions.

Cour de justice de l'Union européenne

Dans le cadre notamment des recours directs dirigés contre les États pour non-respect de leurs obligations au regard du droit de l'Union ou de recours indirects pour traiter des questions préjudicielles soulevées devant une juridiction nationale liée à l'interprétation ou à la validité du droit de l'Union.

 https://curia.europa.eu/jcms/jcms/_6/fr/

Conseil d'État

Dans le cadre notamment des recours dirigés contre les décisions ou avis pris par l'ART ou les actes de nature réglementaire pris par les entités du groupe public unifié ou par le Gouvernement.

 <https://www.conseil-etat.fr/>

Cour d'appel de Paris et Cour de cassation

Dans le cadre notamment des recours contre les décisions de l'ART prises en matière de règlement de différend.

 <https://www.cours-appel.justice.fr/paris>
<https://www.courdecassation.fr/>

Autorité de la concurrence

Autorité administrative indépendante, spécialisée dans l'analyse et la régulation du fonctionnement de la concurrence sur les marchés, elle sanctionne les ententes et les abus de position dominante ou toute pratique entravant le libre exercice de la concurrence dans le secteur du transport ferroviaire.

 www.autoritedelaconcurrence.fr
Contact <https://www.autoritedelaconcurrence.fr/fr/contact>

Commission de déontologie du système de transport ferroviaire

Commission garantissant l'impartialité des gestionnaires d'infrastructures vis-à-vis des entreprises ferroviaires par l'encadrement de la mobilité de certains personnels du gestionnaire d'infrastructure aux entreprises ferroviaires.

 <https://www.autorite-transport.fr/le-ferroviaire/secretariat-de-la-commission-de-deontologie-du-systeme-de-transport-ferroviaire/>

Comité des opérateurs du réseau (COOPERE)

Instance permanente de consultation et de concertation entre SNCF Réseau et ses partenaires en vue de favoriser une utilisation optimale du réseau ferré national.

Gestionnaires d'infrastructure

Chargés de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Ils établissent et publient notamment, s'agissant des conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire, un document de référence du réseau ainsi que, s'agissant des conditions techniques d'admission des circulations, la documentation d'exploitation.

Comité de suivi de l'amélioration de la performance (CoSAP)

SCNF Réseau et LISEA organisent leur propre CoSAP. Organe chargé de la gouvernance du système d'amélioration de la performance, regroupant à parts égales le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Associations-Syndicats

AFRA (Association française du rail), FIF (Fédération des industries ferroviaires), UTP (Union des transports publics et ferroviaires), SETVF (Syndicat des entrepreneurs de travaux de voies ferrées)...
 Représentent les entreprises du secteur ferroviaire auprès des pouvoirs publics et des autorités de régulations et organisent la réflexion sur les enjeux du secteur.

E/ LES RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

Dans un environnement réglementaire relativement complexe à appréhender, de surcroît pour de petits acteurs ou des acteurs étrangers, le tableau ci-dessous a pour objectif de recenser par phase de création d'un service les principaux textes applicables.

Thématique / texte	Contenu
Demande et attribution de capacité	
Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen (Chapitre IV, Section 3).	Définition des principes et procédures applicables à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire.
Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la commission 22 novembre 2017, concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.	Définition des modalités de la procédure et des critères à respecter pour l'accès aux installations de service et l'utilisation des services devant être fournis dans ces installations.
Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire (titre IV).	Transposition des principes et procédures applicables à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire prévus par la directive 2012/34/UE modifiée.
Évaluation des coûts liés au service	
Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen (articles 31 et 32).	Définition des principes et procédures applicables à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire.
Règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.	Définition des modalités de calcul des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire aux fins de la fixation des redevances pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service.
Code des transports (article L.2111-25).	Les principes et les montants des redevances sont fixés de façon pluriannuelle sur une période de trois ans.
Code des transports (article L.2133-5).	Définition des modalités de consultation de l'ART lors de la fixation des redevances d'infrastructure et les règles et critères que l'Autorité prend en compte dans le cadre de son avis conforme. Définition de la procédure et des règles de tarification applicables en cas d'absence d'avis conforme de l'ART.
Décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national perçues par SNCF Réseau.	Déclinaison des principes de fixation des redevances d'infrastructure s'agissant du réseau ferré national et du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.
Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire modifié (article 3).	Définition de l'ensemble des prestations minimales fournies par le gestionnaire d'infrastructure, des prestations complémentaires et connexes ainsi que des modalités de fourniture et de tarification y afférentes.
Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié relatif aux installations de services du réseau ferroviaire.	Définition de la nature des services et prestations accessibles aux entreprises ferroviaires dans les installations de service ainsi que les règles de tarification y afférentes.
Processus d'accès du matériel roulant	
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 (articles 20 et suivants).	Définition des modalités d'autorisation de mise sur le marché des véhicules et d'autorisation par type de véhicule ainsi que de la procédure d'enregistrement des véhicules munis d'une autorisation.
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 (article 23).	Définition des modalités de vérifications préalables à l'utilisation des véhicules munis d'une autorisation sur le réseau ferroviaire, notamment la responsabilité des entreprises ferroviaires dans ce cadre de procéder aux vérifications requises et celle des gestionnaires d'infrastructure de fournir gratuitement toute information nécessaire.

Processus d'accès du matériel roulant	
Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil.	Définition des modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire.
Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission.	Modification des spécifications communes relatives aux registres nationaux des véhicules (RNV) fixées par la décision 2007/756/CE du 9 novembre 2007 et établissement des spécifications techniques et fonctionnelles relatives au registre européen des véhicules (REV). Détermination notamment : • des modalités de désignation, par les États membres, des entités d'enregistrement des véhicules sur leur territoire et de tenue à jour du registre européen ; • des modalités d'enregistrement des véhicules titulaires d'une autorisation de mise sur le marché (AMM) dans le REV.
Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE- point 4.2.2.5 et l'appendice D1 de l'annexe sur la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire applicable dès le 16 juin 2019.	Fixation des paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes que l'entreprise ferroviaire doit vérifier et les procédures à appliquer à cet effet afin d'assurer la compatibilité des véhicules avec les itinéraires sur lesquels ils seront exploités.
Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE.	Par rapport à la précédente décision 2014/880/UE, définition de nouvelles échéances et de nouvelles fonctionnalités du Registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF) afin de se mettre en conformité avec les dispositions des textes du 4 ^e paquet ferroviaire, notamment celles nécessaires pour réaliser les études de comptabilité véhicule/itinéraire.
Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires (articles 157 à 191).	Définition des conditions de mise sur le marché des véhicules en vue de garantir la sécurité des circulations ferroviaires et la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire.
Phase opérationnelle de circulation	
Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen (article 35 et annexe VI).	Définition des objectifs à poursuivre par le système d'amélioration des performances et des principes de base qui doivent le sous-tendre.
Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.	Établissement des dispositions visant à développer et à améliorer la sécurité du système ferroviaire de l'Union ainsi que l'accès au marché des services de transport ferroviaire.
Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756 – abrogée au 16 juin 2021 par le règlement (UE) 2019/773.	Détermination de l'ensemble des spécifications fonctionnelles et techniques que doit respecter le sous-système relatif à l'exploitation et à la gestion du trafic du système ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences essentielles et ainsi d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union.
Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE.	Le règlement a pour objet de mettre la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » en conformité avec les dispositions des textes du 4 ^e paquet ferroviaire.
Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires.	Définition du rôle des acteurs ferroviaires, de l'organisation de la gestion de la sécurité, ainsi que des conditions de mise sur le marché des constituants d'interopérabilité, des sous-systèmes mobiles et de mise en service des installations fixes en vue de la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire.

Autorité de régulation des transports
11 Place des 5 Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054
75675 Paris Cedex 14
01 58 01 01 10