

## **Annexe 3.1**

### **CONDITIONS GÉNÉRALES**

**DU CONTRAT D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE**

**DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL**

**ET**

**DU CONTRAT D'ATTRIBUTION DE SILLONS  
SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL**

# SOMMAIRE

<b>ARTICLE 1 – OBJET</b> .....	<b>4</b>
<b>ARTICLE 2 – PIÈCES CONTRACTUELLES</b> .....	<b>5</b>
<b>ARTICLE 3 – OPPOSABILITÉ DES CONDITIONS GÉNÉRALES</b> .....	<b>5</b>
<b>ARTICLE 4 – PARTIES AU CONTRAT</b> .....	<b>5</b>
<b>CHAPITRE I : SERVICES ASSURÉS PAR RFF À L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / CANDIDAT AUTORISÉ</b> .....	<b>7</b>
<b>ARTICLE 5 – PRESTATIONS MINIMALES</b> .....	<b>7</b>
5.1 PRINCIPE GÉNÉRAL.....	7
5.2 DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AU CANDIDAT AUTORISÉ.....	7
5.2.1 MISE À DISPOSITION À UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE DES SILLONS ATTRIBUÉS AU CANDIDAT AUTORISÉ.....	7
5.2.2 PRESTATIONS RELATIVES À LA CIRCULATION .....	8
<b>ARTICLE 6 – PRESTATIONS D'ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES DE SERVICE ET AUTRES PRESTATIONS</b> .....	<b>8</b>
6.1 PRINCIPES .....	8
6.2 DEMANDE DE PRESTATION.....	8
6.3 RESILIATION D'UNE PRESTATION .....	9
<b>CHAPITRE II : DROITS ET OBLIGATIONS DE RFF ET DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE CONCERNANT L'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES</b> .....	<b>9</b>
<b>ARTICLE 7 – RESPECT DES RÈGLES RELATIVES À L'EXPLOITATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET À LA GESTION DES CIRCULATIONS</b> .....	<b>9</b>
<b>ARTICLE 8 – PERFORMANCE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE</b> .....	<b>10</b>
<b>ARTICLE 9 – MATÉRIEL ROULANT MIS EN ŒUVRE PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE POUR ASSURER SES SERVICES DE TRANSPORT</b> .....	<b>10</b>
9.1 GÉNÉRALITÉS.....	10
9.2 EXIGENCES RELATIVES AU MATÉRIEL ROULANT DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE..	10
9.3 CHARGEMENT DU MATÉRIEL ROULANT.....	11
9.4 RETRAIT DES MATÉRIELS ROULANTS IMPROPRES À CIRCULER SUR LE RÉSEAU FERRE NATIONAL.....	11
9.5 CONSÉQUENCES DU RETRAIT DES MATÉRIELS ROULANTS IMPROPRES À CIRCULER SUR LE RÉSEAU FERRE NATIONAL .....	11
<b>ARTICLE 10 – PERSONNEL PARTICIPANT À LA CIRCULATION DES TRAINS EMPLOYÉ PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE</b> .....	<b>12</b>
<b>ARTICLE 10.1 EXIGENCES RELATIVES AU PERSONNEL DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE.</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE 10.2 RETRAIT DU PERSONNEL NON AUTORISÉ OU INAPPROPRIÉ</b> .....	<b>12</b>
<b>ARTICLE 10.3 CONSÉQUENCES DU RETRAIT DU PERSONNEL NON AUTORISÉ OU INAPPROPRIÉ</b> .....	<b>12</b>
<b>ARTICLE 11 – PERSONNEL EMPLOYÉ PAR RFF</b> .....	<b>13</b>
<b>ARTICLE 12 – MODALITÉS D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL</b> .....	<b>13</b>
12.1 INFORMATIONS PRÉALABLES À L'UTILISATION DES SILLONS ET DES INFRASTRUCTURES DE SERVICE .....	13
12.2 ÉCHANGE D'INFORMATIONS.....	14
12.3 GARANTIES RÉCIPROQUES RELATIVES AUX CARACTÉRISTIQUES DU SILLON ATTRIBUÉ EN SITUATION NORMALE .....	14
12.4 CONDITIONS DE DÉPART DES TRAINS.....	14
12.5 RECOURS PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE À DES PARTENAIRES ET PRESTATAIRES .....	14
<b>ARTICLE 13 – SITUATIONS PERTURBÉES ET ACTIONS CORRECTIVES</b> .....	<b>15</b>
13.1 NOTIFICATION DES PERTURBATIONS PAR LE SGTC ET L'ENTREPRISE FERROVIAIRE. ....	15
13.2 PRINCIPES .....	15
13.3 MESURES PRISES POUR ASSURER LE RETABLISSEMENT NORMAL DES CIRCULATIONS .....	15
13.4 OBLIGATION DE CONCOURS POUR LE SECOURS D'UN TRAIN EN DÉTRESSE.....	16
13.5 CONSÉQUENCES EN MATIÈRE DE RÉGULARITÉ HORAIÈRE .....	16

13.6 RETOUR D'EXPERIENCE .....	16
<b>ARTICLE 14 – SUPPRESSION DES SILLONS .....</b>	<b>17</b>
14.1 SUPPRESSIONS DE SILLONS-JOURS PAR RFF .....	17
14.2 SUPPRESSION DE SILLONS-JOURS PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / CANDIDAT AUTORISE .....	18
<b>ARTICLE 15 – DROIT DE CONTRÔLE ET DE VISITE.....</b>	<b>18</b>
<b>CHAPITRE III : TARIFICATION DE L'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DE L'ATTRIBUTION DE SILLONS ET CONDITIONS DE PAIEMENT .....</b>	<b>18</b>
<b>ARTICLE 16 – RÈGLES GÉNÉRALES DE TARIFICATION .....</b>	<b>19</b>
<b>ARTICLE 17 – CONDITIONS DE FACTURATION ET DE PAIEMENT .....</b>	<b>19</b>
<b>ARTICLE 18 – DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE RETARD OU DÉFAUT DE PAIEMENT ...</b>	<b>20</b>
18.1 RETARDS DE PAIEMENT .....	20
18.2 DÉFAUT DE PAIEMENT .....	20
18.3 CONSÉQUENCES OPERATIONNELLES .....	20
<b>ARTICLE 18 BIS - CAUTION FINANCIERE DU CANDIDAT AUTORISE.....</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 18 TER– DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE SOMMES INDUEMENT PAYEES PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / LE CANDIDAT AUTORISE .....</b>	<b>21</b>
<b>CHAPITRE IV : RESPONSABILITE DES PARTIES.....</b>	<b>21</b>
<b>ARTICLE 19 – RESPONSABILITÉS EN CAS D'ACCIDENTS OU DEGRADATIONS MATERIELLES.....</b>	<b>21</b>
19.1 RESPONSABILITE DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE ENVERS RFF EN CAS D'ACCIDENTS OU DE DEGRADATIONS MATERIELLES .....	21
19.2 RESPONSABILITE DE RFF ENVERS L'ENTREPRISE FERROVIAIRE EN CAS D'ACCIDENTS OU DE DEGRADATIONS MATERIELLES .....	23
19.3 ACCIDENTS OU DEGRADATION DU FAIT DE RFF OU DU CANDIDAT AUTORISE .....	24
19.4 PRESCRIPTION.....	25
<b>ARTICLE 20 – CONSÉQUENCES INDEMNITAIRES DE LA SUPPRESSION DES SILLONS PAR RFF .....</b>	<b>25</b>
20.1 CAS OUVRANT DROIT A INDEMNISATION .....	25
20.2 CAS PARTICULIERS .....	26
20.3 PROCEDURE DE TRAITEMENT DES RECLAMATIONS PAR RFF .....	26
<b>ARTICLE 21 – FORCE MAJEURE ET EVENEMENTS ASSIMILES.....</b>	<b>27</b>
<b>ARTICLE 22 – RÉSILIATION DU CONTRAT .....</b>	<b>28</b>
<b>CHAPITRE V: DISPOSITIONS DIVERSES .....</b>	<b>28</b>
<b>ARTICLE 23 – CONDITIONS LEGALES D'EXERCICE DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE/CANDIDAT AUTORISE.....</b>	<b>28</b>
23.1 LICENCE D'ENTREPRISE FERROVIAIRE ET CERTIFICAT DE SECURITE.....	28
23.2 ASSURANCES OU MESURES EQUIVALENTE A UNE ASSURANCE.....	29
<b>ARTICLE 24 – COLLABORATION GÉNÉRALE DES PARTIES .....</b>	<b>29</b>
<b>ARTICLE 25 – ENTRÉE EN VIGUEUR DE NOUVELLES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES OU RÈGLEMENTAIRES .....</b>	<b>29</b>
<b>ARTICLE 26 – CONFIDENTIALITÉ.....</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 27 – RÉFÉRENCES.....</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 28 – NULLITÉ .....</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 29 – NON TOLÉRANCE.....</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 30 – LOI APPLICABLE .....</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 31 – DIFFÉRENDS ENTRE LES PARTIES .....</b>	<b>30</b>
31.1 REGLEMENTS DES DIFFERENDS PAR VOIE DE CONCILIATION OU DE PROCEDURES JURIDICTIONNELLES.....	31
31.2 RECOURS DEVANT L'AUTORITE DE REGULATION DES ACTIVITES FERROVIAIRES .	31

## Article 1 – OBJET

Dans le cadre déterminé par le document de référence du réseau en conformité avec les textes officiels européens et nationaux, les présentes Conditions générales fixent les conditions générales d'ordre administratif, technique et financier d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et des services associés par l'entreprise ferroviaire et/ou d'attribution de sillons au candidat autorisé ou à l'entreprise ferroviaire, sans préjudice des conditions particulières à convenir avec l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé intéressés.

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

Les stipulations des présentes conditions générales s'appliquent :

- ◆ aux relations entre RFF et une entreprise ferroviaire ou un regroupement international d'entreprises ferroviaires à l'exception des dispositions relatives :
  - à la mise à disposition à une entreprise ferroviaire des sillons attribués au candidat autorisé (article 5.2.1)
  - à la garantie financière du candidat autorisé (article 18 bis)
  
- ◆ aux relations entre RFF et un candidat autorisé, à l'exception des dispositions relatives :
  - aux prestations relatives à la circulation (article 5.2.2),
  - à la désignation des prestations d'accès aux infrastructures de services et toute autre prestation disponibles (article 6),
  - aux Conditions d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national par l'entreprise ferroviaire (Chapitre II),
  - à la licence d'entreprise ferroviaire et certificat de sécurité (article 22.1).
  
- ◆ Elles s'appliquent également à l'utilisation du réseau ferré national et des services associés par une entreprise ferroviaire qui se voit mettre à disposition des sillons par un candidat autorisé et pour les seuls sillons attribués directement à ce dernier, à l'exception, des dispositions relatives :
  - au traitement des capacités (article 5.1),
  - à la suppression des sillons par RFF ou l'entreprise ferroviaire (article 14),
  - aux conséquences indemnitaires de la suppression des sillons par RFF (article 20).

Les présentes Conditions générales ne concernent pas les conditions d'utilisation des systèmes d'information fournis par RFF, objet d'un autre contrat conclu entre RFF et l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé.

La signature du Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national ou du Contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national est un préalable à la signature entre RFF et l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé de tout autre contrat ayant pour objet des services liés à l'utilisation du réseau ferré national.

## **Article 2 – PIECES CONTRACTUELLES**

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

- les présentes Conditions générales,
- les conditions particulières signées avec chaque entreprise ferroviaire ou candidat autorisé.

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

## **Article 3 – OPPOSABILITE DES CONDITIONS GENERALES**

Les Conditions générales régissent les relations contractuelles entre RFF et l'entreprise ferroviaire / candidat autorisé.

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

L'entreprise ferroviaire / candidat autorisé déclare avoir pris connaissance des Conditions générales et qu'il accepte les termes et conditions.

## **Article 4 – PARTIES AU CONTRAT**

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

Les parties au Contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national sont Réseau ferré de France et le candidat autorisé.

Elles sont définies comme suit :

- ◆ Réseau ferré de France (« RFF ») : RFF est le gestionnaire du réseau ferré national, chargé, pour les besoins du Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et du Contrat d'attribution de sillons sur l'infrastructure du réseau ferré national, de la mise à disposition de l'infrastructure de ce réseau et des services associés qui dépendent de sa responsabilité et de l'attribution des sillons.

Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) assure, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau.

Ces missions sont exercées soit par le service gestionnaire des trafics et des circulations (SGTC) ou autrement dénommée Direction de la Circulation Ferroviaire (« DCF ») en ce qui concerne la gestion du trafic et des circulations, soit par la branche Infrastructure de la SNCF (« branche Infrastructure de la SNCF ») pour ce qui relève du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité de l'infrastructure.

Pour l'exécution du contrat, le SGTC et la branche Infrastructure de la SNCF agissent pour le compte de RFF et ne sont pas considérés comme des tiers.

Sur certaines lignes du réseau, ces missions peuvent être assurées, selon les mêmes objectifs et principes de gestion, par une personne ayant conclu une convention avec RFF en application du dernier alinéa de l'article L. 2111-9 du Code des transports.

Les stipulations, qui suivent, des présentes conditions générales concernant le SGTC et la branche Infrastructure de la SNCF s'appliquent à ces personnes sauf indication expressément contraire.

- ♦ « candidat autorisé » : l'une des personnes admises à présenter des demandes d'attribution de sillons en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires, conformément aux dispositions de l'article L. 2122-12 du code des transports et des alinéas 2 à 6 de l'article 19 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;
- ♦ « entreprise ferroviaire » : désigne toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.

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

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

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

Sauf autrement stipulé, l'entreprise ferroviaire qui se voit mettre à disposition des sillons par le candidat autorisé n'est pas, vis-à-vis de RFF, réputée agir pour le compte du candidat autorisé.

- ♦ Il est précisé que les salariés, agents, prestataires ou partenaires auxquels RFF, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé ont chacun recours pour l'exécution de leurs activités ne sont pas considérés comme des tiers. RFF, l'entreprise ferroviaire/le candidat autorisé en répondent donc respectivement, lorsque ces personnes agissent dans le cadre de leurs fonctions ou de leurs missions.

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

# CHAPITRE I : SERVICES ASSURÉS PAR RFF À L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / CANDIDAT AUTORISÉ

## Article 5 – PRESTATIONS MINIMALES

### 5.1 Principe général

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

Ces prestations sont décrites au chapitre 5 du document de référence du réseau.

Ainsi RFF assure :

– à l'entreprise ferroviaire :

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

– au candidat autorisé :

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

### 5.2 Dispositions spécifiques au candidat autorisé

#### 5.2.1 Mise à disposition à une entreprise ferroviaire des sillons attribués au candidat autorisé

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

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

Une seule entreprise ferroviaire peut être désignée par le candidat autorisé pour un même sillon, le changement d'entreprise ferroviaire devant être signifié à RFF avant l'utilisation effective du sillon dans les conditions prévues par le chapitre 4 du document de référence du réseau.

En vue d'assurer la bonne utilisation du réseau ferré national par l'ensemble des entreprises ferroviaires, le candidat autorisé garantit à RFF que l'entreprise ferroviaire désignée est capable de respecter les horaires de circulation qui lui ont été communiqués par RFF au titre de l'attribution de

capacités sauf exceptions prévues par les textes réglementaires. A ce titre le candidat autorisé communique à l'entreprise ferroviaire désignée les informations qu'il détient et qui sont nécessaires à la formation par cette dernière de convois compatibles avec les caractéristiques du sillon attribué et capables notamment de respecter le jalonnement horaire de ce sillon.

### **5.2.2 Prestations relatives à la circulation**

Pour la circulation des trains et autres matériels roulants, le candidat autorisé reste étranger à la relation établie entre RFF et l'entreprise ferroviaire en cette matière.

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

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

## **ARTICLE 6 – PRESTATIONS D'ACCES AUX INFRASTRUCTURES DE SERVICE ET AUTRES PRESTATIONS**

Conformément à la réglementation en vigueur, les prestations notamment d'accès aux infrastructures de service, complémentaires ou connexes que peut fournir RFF sont définies au chapitre 5 du document de référence du réseau.

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

### **6.1 Principes**

L'entreprise ferroviaire peut bénéficier de ces prestations pour autant qu'elle dispose de sillons qui en justifient l'utilisation.

L'entreprise ferroviaire veille à ce que de manière générale les prestations mises à sa disposition soient adaptées aux besoins de son activité.

### **6.2 Demande de prestation**

Les stipulations ci-après complètent les dispositions du document de référence du réseau.

**6.2.1** Les prestations fournies à l'entreprise ferroviaire sont désignées *ab initio* dans les Conditions particulières du Contrat, sauf cas prévus dans le document de référence du réseau où la mise à disposition d'une prestation nécessite la signature d'un contrat spécifique.

**6.2.2** En cours d'exécution du Contrat, l'entreprise ferroviaire pourra demander à bénéficier d'autres prestations non prévus aux Conditions particulières initiales.

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

Tout refus sera motivé.

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

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

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

### **6.3 Résiliation d'une prestation**

L'entreprise ferroviaire peut à tout moment demander la résiliation d'une prestation. Cette demande est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception au Guichet Unique de RFF.

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

## **CHAPITRE II : DROITS ET OBLIGATIONS DE RFF ET DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE CONCERNANT L'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES**

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

RFF met à la disposition de l'entreprise ferroviaire la documentation technique et opérationnelle établie et publiée par lui, notamment celle prise en application de l'article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et les " Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national" figurant en annexe au document de référence du réseau, et relative à l'usage des services fournis au titre du contrat. Les conditions régissant cette mise à disposition sont celles prévues par la législation européenne (telles que les spécifications techniques d'interopérabilité) ou la législation nationale.

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

## **Article 8 – PERFORMANCE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

RFF s'assure que l'infrastructure ferroviaire et les prestations relatives à la circulation ferroviaire permettent à l'entreprise ferroviaire/candidat autorisé d'assurer ses services de transports en sécurité et selon les caractéristiques des capacités attribuées.

RFF est responsable vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire/candidat autorisé de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et il peut intervenir durant l'exploitation pour garantir cette maintenance.

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

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

### **9.1 Généralités**

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

### **9.2 Exigences relatives au matériel roulant de l'entreprise ferroviaire**

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

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

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

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

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

### **9.3 Chargement du matériel roulant**

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

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

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

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

En cas de risque grave ou imminent pour la sécurité (en cas par exemple de déclenchement de l'alarme pour détection d'échauffement anormal de boîte d'essieu, défaut de chargement...), le SGTC peut immobiliser, à titre conservatoire et en indiquant les raisons de cette décision, un convoi incorporant un ou des matériels roulants impropres à circuler sur le réseau ferré national. Le convoi concerné sera néanmoins autorisé à reprendre sa route après retrait du ou des matériels impropres à circuler sur le réseau ferré national.

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

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

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

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

Dans les cas prévus au point 9.4 ci avant, l'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et risques pouvant résulter des décisions prises par le SGTC pour le retrait et/ou l'évacuation des matériels roulants impropres à circuler sur le réseau ferré national, sans préjudice de l'application des règles de responsabilité prévues aux présentes conditions générales. RFF supporte les dépenses et risques

résultant d'une action ou omission commise par le SGTC de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

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

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

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

## **Article 10 – PERSONNEL PARTICIPANT A LA CIRCULATION DES TRAINS EMPLOYÉ PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE**

### **Article 10.1 Exigences relatives au personnel de l'entreprise ferroviaire**

L'entreprise ferroviaire s'assure que son personnel se conforme aux exigences des règles de sécurité et d'exploitation.

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

### **Article 10.2 Retrait du personnel non autorisé ou inapproprié.**

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

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

### **Article 10.3 Conséquences du retrait du personnel non autorisé ou inapproprié**

Dans les cas évoqués ci-dessus, l'entreprise ferroviaire supporte l'ensemble des frais et risques pouvant résulter des mesures mises en œuvre par RFF ou le SGTC, sans préjudice de l'application des règles de responsabilités prévues aux présentes conditions générales. RFF supporte les frais et risques

résultant d'une action ou omission commise par lui ou le SGTC de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

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

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

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

## **Article 11 – PERSONNEL EMPLOYÉ PAR RFF**

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

RFF s'assure que ce personnel possède les connaissances requises des lignes et des installations qui font l'objet des services fournis à l'entreprise ferroviaire et qu'il possède les connaissances nécessaires de la langue communément utilisée sur les lignes qui font l'objet des services fournis à l'entreprise ferroviaire, à la fois dans les conditions ordinaires et exceptionnelles.

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

## **Article 12 – MODALITÉS D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU FERRÉ NATIONAL**

### **12.1 Informations préalables à l'utilisation des sillons et des infrastructures de service**

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

En conséquence, RFF se réserve la possibilité de supprimer les sillons mis à disposition de l'entreprise ferroviaire dès lors qu'il est établi qu'elle n'a pas répondu à cette condition. À cet effet, RFF informe

l'entreprise ferroviaire de son intention de supprimer le ou les sillons concernés et la met en demeure de produire ses observations, dans un délai suffisant et adapté aux circonstances. À défaut de réponse satisfaisante, RFF peut organiser une réunion avec l'entreprise ferroviaire à l'issue de laquelle il notifie sa décision de supprimer le sillon dans les conditions définies à l'article 14.1.5 ou autorise l'entreprise ferroviaire à utiliser l'infrastructure correspondante.

## **12.2 Echange d'informations**

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

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

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

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

À cette fin et sauf exceptions prévues par la réglementation, l'entreprise ferroviaire ne doit utiliser que des convois ou des véhicules compatibles avec les caractéristiques du sillon attribué (en respectant notamment le jalonnement horaire de ce sillon), sauf accord contraire de RFF ou du SGTC informé à l'avance par l'entreprise ferroviaire conformément à l'article 12.1.

## **12.4 Conditions de départ des trains**

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

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

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

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

À ce titre, l'entreprise ferroviaire ne pourra se prévaloir d'une défaillance d'un partenaire ou prestataire pour justifier d'une exécution de son service de transport non conforme aux conditions prévues dans

le(s) dossier(s) ayant servi de support à l'octroi de son certificat de sécurité.

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

## **Article 13 – SITUATIONS PERTURBÉES ET ACTIONS CORRECTIVES**

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

Conformément à la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation en vigueur, le SGTC informe l'entreprise ferroviaire de l'état de l'infrastructure et des conditions réelles de circulation selon les modalités définies par ces textes et par les « Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national » figurant en annexe au document de référence du réseau.

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

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

### **13.2 Principes**

En cas de perturbations de l'exploitation, accidents, influences de l'environnement, intempéries, entretien imprévu motivé par des impératifs de sécurité ou autres événements, le SGTC peut, dans le cadre de la réglementation applicable et des « Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national » figurant en annexe au document de référence du réseau et compte tenu des nécessités de l'intérêt général et du service public, adapter les horaires prévus ou prendre des mesures susceptibles de modifier ces horaires. L'entreprise ferroviaire se conforme aux mesures prises par le SGTC.

### **13.3 Mesures prises pour assurer le rétablissement normal des circulations**

Dans le cadre de sa mission de gestion du trafic et des circulations exercée selon les objectifs et principes définis par RFF et en application de l'article 11 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF, le SGTC met en œuvre les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation, dans le cadre de la réglementation applicable et des « Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national » figurant en annexe au document de référence du réseau.

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

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

Sans préjudice des dispositions de l'article 20, lorsque les mesures décidées par le SGTC consistent en une suppression pure et simple des circulations sans possibilité d'utiliser des itinéraires ferroviaires alternatifs, les services de transport de substitution, autres que ceux utilisant l'infrastructure du réseau ferré national, sont, le cas échéant, organisés aux frais et risques de l'entreprise ferroviaire.

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

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

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

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

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

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

Ces dépenses et préjudices d'exploitation seront facturés par RFF à l'entreprise ferroviaire secourue, sans que celle-ci ne puisse contester le montant des sommes dues.

#### **13.5 Conséquences en matière de régularité horaire**

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

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

#### **13.6 Retour d'expérience**

Les modalités d'organisation du retour d'expérience relatif aux situations perturbées sont celles prévues par les "Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national" figurant en annexe au document de référence du réseau, sans préjudice de toute discussion organisée spécialement entre RFF et l'entreprise ferroviaire à l'initiative de la partie la plus diligente.

## **Article 14 – SUPPRESSION DES SILLONS**

### **14.1 Suppressions de sillons-jours par RFF**

14.1.1 Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 20, RFF peut supprimer des sillons-jours attribués :

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

Dans tous ces cas, RFF fera ses meilleurs efforts pour proposer à l'entreprise ferroviaire / au candidat autorisé une possibilité de circulation alternative qui devra être conforme aux dispositions du certificat de sécurité, être compatible avec les caractéristiques du service de transport assuré par l'entreprise ferroviaire et tenir compte des moyens de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé.

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

- des dispositions du code de la Défense,
- de la loi n°87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile,
- de l'article L 2251-1 4° du code général des collectivités territoriales,
- de l'article 9 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- de l'article 25 b) du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

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

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

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

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

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

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

Dans ce cas, RFF dispose librement des sillons supprimés.

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

## **14.2 Suppression de sillons-jours par l'entreprise ferroviaire / candidat autorisé**

En cours d'exécution du contrat, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé pourra demander à RFF la suppression de certains ou de tous les sillons-jours attribués.

RFF fera droit aux demandes présentées selon les procédures et modalités spécifiées au chapitre 4 du document de référence du réseau applicable à l'horaire de service considéré.

## **Article 15 – DROIT DE CONTRÔLE ET DE VISITE**

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

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

L'entreprise ferroviaire peut saisir RFF de toute difficulté survenue à l'occasion des contrôles ou autres interventions effectués par le SGTC.

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

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

## **CHAPITRE III : TARIFICATION DE L'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL**

## ET DE L'ATTRIBUTION DE SILLONS ET CONDITIONS DE PAIEMENT

### Article 16 – RÈGLES GÉNÉRALES DE TARIFICATION

L'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national donne lieu au paiement par l'entreprise ferroviaire à RFF de redevances conformément à la réglementation applicable et notamment aux règles définies par le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national et aux arrêtés d'application de ces décrets.

Ces règles sont rappelées et précisées dans le document de référence du réseau arrêté par RFF.

L'entreprise ferroviaire est tenu(e) de payer ces redevances conformément à ces règles, le candidat autorisé étant amené à verser une garantie financière à RFF conformément à ses dispositions réglementaires.

### Article 17 – CONDITIONS DE FACTURATION ET DE PAIEMENT

**17.1** Outre les dispositions des décrets et de leurs arrêtés d'application mentionnées à l'article 16 ci-dessus et du document de référence du réseau, les sommes dues par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé sont facturées et payées selon les stipulations complémentaires ci-après.

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

**17.2** Les factures émises par RFF peuvent être contestées dans un délai d'un an à compter de leur date d'échéance, par courrier recommandé avec accusé de réception adressé à RFF, accompagné des pièces justificatives et précisant, pour chaque sillon contesté, les causes et le montant de la contestation.

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

**17.3** L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé précise dans les Conditions particulières son adresse de facturation.

Elle / il règlera les factures par virement bancaire.

L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé notifie à RFF tout changement d'adresse de facturation. Ce changement prend effet le 1er du deuxième mois suivant la notification à RFF.

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

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

## **Article 18 – DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE RETARD OU DÉFAUT DE PAIEMENT**

### **18.1 Retards de paiement**

À défaut de paiement dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture, les sommes dues sont majorées de plein droit, et sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure, d'intérêts pour retard de paiement équivalent au taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée par la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture, majoré de dix points de pourcentage, sans pouvoir être inférieur à trois fois le taux d'intérêt légal. Cette pénalité est calculée par jour de retard à partir de la date d'échéance jusqu'à la date de paiement effectif des sommes dues.

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

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

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

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

### **18.2 Défaut de paiement**

Lorsque l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé est en retard de paiement pour deux échéances successives et pour un montant qui dépasse la valeur des redevances dues au titre d'un mois, le Contrat est résilié de plein droit par RFF 15 jours calendaires après réception par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé d'une lettre recommandée avec avis de réception.

Nonobstant cette résiliation, RFF pourra exercer toute voie et moyen de droit à l'encontre de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé afin de recouvrer les sommes dues au titre du contrat.

### **18.3 Conséquences opérationnelles**

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

## **Article 18 bis - CAUTION FINANCIERE DU CANDIDAT AUTORISE**

Les Conditions particulières peuvent prévoir la fourniture par le candidat autorisé d'une caution financière.

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

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

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

Le candidat autorisé notifie à RFF toute modification significative de ses conditions de caution financière.

#### **Article 18 ter– DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE SOMMES INDUEMENT PAYEES PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / LE CANDIDAT AUTORISE**

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

Aucun intérêt ne sera dû par RFF sur un avoir ou un remboursement résultant de la facturation d'une provision, pour les redevances de réservation, supérieure à la facture définitive.

Si les remboursements résultent d'une contestation effectuée par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé, les intérêts ne sont payés que si la contestation est effectuée au plus tard dans le mois suivant la date d'échéance de la facture et, pour les redevances de réservation, conformément à la procédure « Réclamation des redevances de réservation » en vigueur.

### **CHAPITRE IV : RESPONSABILITE DES PARTIES**

#### **Article 19 – RESPONSABILITÉS EN CAS D'ACCIDENTS OU DEGRADATIONS MATERIELLES**

##### **19.1 Responsabilité de l'entreprise ferroviaire envers RFF en cas d'accidents ou de dégradations matérielles**

###### ***a) Conditions d'engagement de la responsabilité.***

L'entreprise ferroviaire sera tenue pour responsable des dommages corporels, matériels et immatériels causés à RFF, à ses biens, ses préposés, ou ses prestataires (dont le SGTC et la branche Infrastructure de la SNCF) ou aux tiers, durant l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et ayant pour origine les personnes ou marchandises transportées, un défaut des matériels ou une faute

dans l'utilisation de l'infrastructure.

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

- à un cas fortuit, de force majeure ou événement assimilé;
- à une faute ou à un ordre de RFF (y compris du SGTC ou de la branche Infrastructure de la SNCF).

#### **b) Périmètre de responsabilité**

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

L'entreprise ferroviaire rembourse également à RFF le montant des redevances non perçues (ou remboursées aux autres entreprises ferroviaires / candidats autorisés) par ce dernier du fait de la suppression ou la modification des sillons auxquelles RFF aura été contraint à la suite d'un accident ou d'un dommage causé à l'infrastructure dont l'entreprise ferroviaire est responsable. Elle rembourse également à RFF les sommes versées par ce dernier à d'autres entreprises ferroviaires / candidats autorisés en application de l'article 20 des présentes Conditions Générales.

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

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

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

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

#### **c) Limites de responsabilité.**

RFF renonce à demander l'indemnisation des dommages dont le montant est inférieur à 5 000 € hors taxes par événement, sauf dans le cas où le dommage résulte d'un acte intentionnel ou d'une faute lourde.

En tout état de cause la responsabilité de l'entreprise ferroviaire est limitée à un montant de cinquante (50) millions d'euros hors taxes par événement.

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

## **19.2 Responsabilité de RFF envers l'entreprise ferroviaire en cas d'accidents ou de dégradations matérielles**

### ***a) Conditions d'engagement de la responsabilité.***

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

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

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

### ***b) Périmètre de responsabilité.***

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

La responsabilité de RFF couvre en outre les préjudices liés à l'immobilisation du matériel roulant de l'entreprise ferroviaire. On entend par immobilisation les trois durées suivantes : acheminement du bien endommagé du lieu de l'accident au lieu de réparation qualifié le plus proche, immobilisation en atelier incluant l'expertise, le délai de prise en main et la réparation, ainsi que l'acheminement du bien réparé vers le site d'exploitation.

Cette responsabilité comprend également les éventuelles indemnités que l'entreprise ferroviaire doit verser à des tiers au Contrat, à savoir les clients ou usagers des services de transports assurés par l'entreprise ferroviaire (tels que personnes transportées ou chargeurs) :

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

de manière expresse et écrite.

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

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

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

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

**c) Limites de la responsabilité.**

L'entreprise ferroviaire renonce à demander l'indemnisation des dommages dont le montant est inférieur à 5 000€ hors taxes par événement, sauf dans le cas où le dommage résulte d'un acte intentionnel ou d'une faute lourde.

En tout état de cause la responsabilité de RFF est limitée à un montant de cinquante (50) millions d'euros hors taxes par événement.

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

**19.3 Accidents ou dégradation du fait de RFF ou du candidat autorisé**

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

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

Il est précisé que les relations entre l'entreprise ferroviaire et le candidat autorisé restent régies par les contrats conclus séparément entre eux.

## **19.4 Prescription**

Sauf dispositions du droit international ou législatives et réglementaires contraires, les actions fondées sur le présent article sont prescrites par trois ans à compter de la date à laquelle l'événement dommageable allégué par une partie a fait l'objet d'une notification à l'autre et, en tout état de cause, dans un délai de cinq ans à compter du jour où cet événement s'est produit.

Elles sont suspendues lorsque RFF et l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé mettent en œuvre la procédure de conciliation et le cas échéant celle d'arbitrage prévues par l'article 31.1 des présentes Conditions générales ainsi que toute autre action amiable relative à cet événement ou lorsqu'une action judiciaire est en cours.

## **Article 20 – CONSÉQUENCES INDEMNITAIRES DE LA SUPPRESSION DES SILLONS PAR RFF**

Le présent article traite de la suppression des sillons-jours attribués (ou sillons-jours fermes) par RFF.

### **20.1 Cas ouvrant droit à indemnisation**

#### **20.1.1 Principes**

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

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

#### **20.1.2 Exceptions**

Ne donnent pas lieu à indemnisation les cas suivants :

- ◆ mise à disposition de sillons ou d'une possibilité de circulation dans les conditions définies à l'article 14.1.1 ;
- ◆ le fait de l'entreprise ferroviaire / candidat autorisé elle-même ou de ses prestataires et partenaires ou la connaissance par RFF que l'entreprise ferroviaire n'avait manifestement pas la possibilité, pour des raisons qui lui sont propres, ou pour le candidat autorisé pour des raisons propres à l'entreprise ferroviaire opérant des trains pour son compte, d'utiliser le ou les sillons concernés ;
- ◆ la survenance d'un cas de force majeure ou évènement assimilé, tels que définis à l'article 21 des présentes Conditions générales ;
- ◆ le fait d'un tiers, à l'exception du fait d'une autre entreprise ferroviaire ou d'un autre candidat autorisé dans le cadre de l'article 19 ci-dessus ;
- ◆ des interventions sur l'infrastructure ou ses systèmes d'exploitation qui sont rendues nécessaires pour rétablir les conditions normales de circulation après une défaillance fortuite de l'infrastructure ou un quelconque fait d'exploitation, dès lors que ces interventions ne résultent pas d'une négligence ou d'un manquement aux règles normales d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure du réseau ferré national. Dans ce cas, RFF prend les dispositions nécessaires pour minimiser

l'impact dans la durée de telles interventions sur les sillons attribués.

### **20.1.3 limite de responsabilité**

Pour chaque sillon-jour pris isolément, le montant total de l'indemnisation auquel l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé peut prétendre au titre des conséquences dommageables de la suppression est limité à 50 000 € hors taxes.

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

### **20.2 Cas particuliers**

Les conséquences dommageables des suppressions ou modifications de sillons qui font l'objet d'un accord-cadre ou d'un accord qualité avec l'entreprise ferroviaire/candidat autorisé ne sont pas indemnisées en application du présent article mais le sont dans les conditions prévues par cet accord cadre ou accord qualité, pour les décisions de suppression ou de modifications concernées par cet accord-cadre ou accord-qualité.

### **20.3 Procédure de traitement des réclamations par RFF**

Pour être recevable, toute réclamation établie sur le fondement de l'article 20.1 ainsi que l'ensemble des éléments justificatifs doivent être transmis à RFF par lettre recommandée avec avis de réception dans un délai d'un an à compter de la fin du mois pour lequel le(s) sillon(s)-jours concerné(s) aurai(en)t du être utilisé(s)

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

A compter de la réception de la demande, RFF dispose d'un délai de 60 jours ouvrés pour demander à l'entreprise ferroviaire/candidat autorisé les éléments supplémentaires, le cas échéant, nécessaires pour l'analyse de la demande.

A l'issue d'un délai de 90 jours ouvrés à compter de l'expiration de cette la période ou, le cas échéant à compter du moment où les éléments supplémentaires ont été reçus, RFF communique à l'entreprise ferroviaire / candidat autorisé, par lettre avec accusé de réception, sa position dûment justifiée.

En cas de désaccord sur la position de RFF, l'entreprise ferroviaire / candidat autorisé dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de cette position pour enclencher la procédure de règlement des différends prévue à l'article 31 ci-après. A défaut, toute action fondée sur ce présent article est prescrite dans un délai de six mois à compter de la date de réception de la position de RFF.

Dans le cas où une indemnisation est due par RFF, cette dernière est versée après conclusion d'un protocole indemnitaire entre RFF et l'entreprise ferroviaire/candidat autorisé.

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

## Article 21 – FORCE MAJEURE ET EVENEMENTS ASSIMILES

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

En outre, au sens des présentes Conditions générales, constituent expressément des événements assimilés à des cas de force majeure, les événements suivants :

- ◆ les faits accidentels (tels que les incendies, explosions, collisions de véhicules routiers, les suicides et leur tentative, les heurts avec des personnes ou animaux en emprises ferroviaires...) ou les actes délictueux ou de malveillance (sabotage, vandalisme...) imputables à des tiers ;
- ◆ les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes..) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles sur le territoire métropolitain ;
- ◆ toute grève des agents du chemin de fer et les actions commises à cette occasion. Toutefois, sauf cas reconnus par la jurisprudence comme relevant de la force majeure, l'entreprise ferroviaire et RFF ne peuvent exciper de la grève de leurs propres salariés pour se soustraire à leurs obligations au titre du Contrat ;
- ◆ les mesures prises ou sollicitées par l'autorité publique pour des motifs de défense, de sécurité publique ou de sécurité civile, par les autorités judiciaires ou par les services d'incendie et de secours, ainsi que les désagréments d'usage causés par leur intervention.

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

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

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

Si un événement cas d'exonération a une durée supérieure à un mois et qu'il affecte l'exécution du contrat dans son ensemble, chacune des parties peut résilier le contrat, sans qu'il en résulte un quelconque droit à indemnité pour l'autre partie, par l'envoi à l'autre partie d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La résiliation prend effet à l'expiration d'un délai de 15 jours calendaires à compter de la date d'expédition de ladite lettre.

Dans le cas où le contrat n'est pas affecté dans son ensemble par l'événement, les Parties se rapprochent pour déterminer de bonne foi celles des obligations qui peuvent être considérées comme résiliées et les modalités concrètes de cette résiliation.

## **Article 22 – RÉSILIATION DU CONTRAT**

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

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

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

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

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

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

## **CHAPITRE V: DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 23 – CONDITIONS LEGALES D'EXERCICE DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE/CANDIDAT AUTORISE**

#### **23.1 Licence d'entreprise ferroviaire et certificat de sécurité**

L'utilisation du réseau ferré national pour laquelle des sillons ont été attribués, l'accès aux équipements et la fourniture de prestations complémentaires et connexes à l'entreprise ferroviaire nécessitent la détention par cette dernière d'une licence d'entreprise ferroviaire et d'un certificat de sécurité délivrés conformément aux dispositions réglementaires applicables et en cours de validité.

En cas de renouvellement, suspension ou retrait, totale ou partiel du certificat de sécurité ou de la licence, l'entreprise ferroviaire en informe RFF dans les plus brefs délais, en produisant les documents correspondants.

L'entreprise ferroviaire/candidat autorisé doit également informer sans délai RFF de toute autre décision empêchant la poursuite totale ou partielle de l'activité professionnelle (notamment interdiction prononcée par une juridiction pénale ou commerciale).

### **23.2 Assurances ou mesures équivalente à une assurance**

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

Le candidat autorisé doit, au plus tard à la signature du Contrat d'attribution de sillons sur l'infrastructure du réseau ferré national et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel il a obtenu des sillons, présenter à RFF un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite.

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

Le candidat autorisé notifie à RFF toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

## **Article 24 – COLLABORATION GÉNÉRALE DES PARTIES**

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

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

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

## **Article 25 – ENTRÉE EN VIGUEUR DE NOUVELLES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES OU RÉGLEMENTAIRES**

Les textes législatifs ou réglementaires en relation avec l'objet du Contrat ou ses conditions d'exécution, entrés en vigueur postérieurement à la date de signature du Contrat, s'appliquent de plein droit au Contrat, selon les modalités qu'ils prévoient.

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

## **Article 26 – CONFIDENTIALITÉ**

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

De manière particulière, RFF respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui seront communiquées par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé dans le cadre de la gestion des sillons qui lui sont attribués.

## **Article 27 – RÉFÉRENCES**

RFF pourra citer le nom de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé à titre de référence.

L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé pourra faire état de l'utilisation du réseau de RFF dans sa documentation commerciale.

## **Article 28 – NULLITÉ**

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

## **Article 29 – NON TOLÉRANCE**

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

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

## **Article 30 – LOI APPLICABLE**

Le Contrat est régi par la loi française.

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

## **Article 31 – DIFFÉRENDS ENTRE LES PARTIES**

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

Les différends nés entre les parties à l'occasion de l'exécution du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national seront résolus par une procédure de conciliation, sans préjudice pour l'une ou l'autre des parties d'avoir recours à des procédures d'urgence afin de protéger ses droits ou de saisir l'autorité de régulation des activités ferroviaires.

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

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

En cas d'échec de la procédure de conciliation, les parties pourront décider de régler le différend par voie d'arbitrage selon les règles fixées par les articles 1442 et 1444 du code de procédure civile. Chaque partie désigne alors, dans la quinzaine de la sommation qui lui est faite par la partie la plus diligente, un arbitre qualifié. Les deux arbitres doivent, avant tout acte de procédure, se mettre d'accord pour s'adjoindre un troisième arbitre avec lequel ils forment un tribunal arbitral. Ces arbitres peuvent faire appel à tous spécialistes, techniciens et hommes de l'art dont ils jugent l'audition utile ou nécessaire à l'exécution de leur mission.

En cas d'échec de la procédure de conciliation et dans les cas où les parties ne souhaiteraient pas avoir recours à l'arbitrage, compétence est attribuée aux tribunaux de Paris pour connaître des différends, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires en référé.

### **31.2 Recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires**

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