

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU FERRE NATIONAL

« Horaire de service 2011 modifié »

— N — P
— TON —
ARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LY
LOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —
— AMSTERDAM — DORTMUND — HANNOVER — BERLIN — PRAHA — FR
LISBOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTON STATION — PRAHA HLAVNI NADRAZY — ROMA TERMINI — VENEZIA SANTA LUCIA — GARE DE LYON — MADRID ATO
ESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FRAN
— ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMAI
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTON STA

DUBLIN HEUSTON STAT
OUVERTURE — INNOVATION



Chapitre 1 - Informations générales.....	5
1.1 Introduction.....	5
1.2 Objectif	5
1.3 Cadre juridique	5
1.4 Statut légal	11
1.5 Structure du document de référence	12
1.6 Période de validité et procédure de mise à jour	12
1.7 Publication	13
1.8 Contacts	13
1.9 RailNetEurope et coopération internationale entre gestionnaires d'infrastructure.....	13
1.10 Glossaire	14
Chapitre 2 - Conditions d'accès au réseau ferré national.....	15
2.1 Introduction.....	15
2.2 Conditions générales d'accès	15
2.3 Conditions commerciales générales	17
2.4 Règles opérationnelles	18
2.5 Transports exceptionnels	18
2.6 Marchandises dangereuses.....	18
2.7 Procédure d'admission du matériel roulant.....	19
2.8 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires	20
2.9 Conditions spécifiques pour l'utilisation par des embranchés de voies du Réseau Ferré National	21
Chapitre 3 - Infrastructure.....	22
3.1 Introduction.....	22
3.2 Etendue du réseau ferré national.....	22
3.3 Description du réseau	24
3.4 Particularités d'exploitation.....	28
3.5 Disponibilité de l'infrastructure.....	29
3.6 Gares de voyageurs	29
3.7 Terminaux de marchandises	30
3.8 Autres équipements	30
3.9 Projets de développement	32
Chapitre 4 – Attribution de capacité	33
4.1 Les demandeurs de capacité et les conditions contractuelles	33
4.2 Description du processus.....	34
4.3 Calendriers pour la procédure de demande et d'attribution de sillons	38
4.4 Procédure d'attribution	39
4.5 Maintenance et travaux sur le réseau ferré national	42
4.6 Non utilisation des sillons attribués	44
4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses.....	44
4.8 Mesures particulières appliquées en cas de perturbations.....	45
Chapitre 5 - Services	46
5.1 Introduction.....	46
5.2 Prestations minimales.....	46
5.3 Prestations d'accès aux équipements.....	46
5.4 Prestations complémentaires.....	47
5.5 Prestations connexes.....	48
5.6 Prestations fournies par la SNCF.....	48
5.7 Autres services	50
Chapitre 6 - Tarification.....	51
6.1 Principes de tarification	51
6.2 Système de tarification	52
6.3 Tarifs.....	53
6.4 Système d'amélioration des performances avec les entreprises ferroviaires	59
6.5 Validité des barèmes	59
6.6 Modalités de facturation	59

Annexe 1 Coordonnées des grands ports maritimes français**Annexe 2 Glossaire****Annexe 3 Contrats**

- Annexe 3.1 Conditions générales applicables au contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et au contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national
- Annexe 3.2 Modèle de conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national
- Annexe 3.3 Modèle de conditions particulières du contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national
- Annexe 3.4 Trame d'un accord de qualité
- Annexe 3.5 Trame d'un accord-cadre
- Annexe 3.6 convention de mise à disposition de longue durée de voies de service du réseau ferré national pour stationnement

Annexe 4 Description du réseau ferré national

- Annexe 4.1 Liste des sections élémentaires du réseau ferré national
- Annexe 4.2 Cartes des sections élémentaires du réseau ferré national
- Annexe 4.3 Liste des sections-frontière
- Annexe 4.4 Localisation des installations terminales embranchées
- Annexe 4.5 Carte du réseau ferré national
- Annexe 4.6 Localisation des voies de service

Annexe 5 Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national**Annexe 6 Caractéristiques techniques**

- Annexe 6.1 Carte du gabarit limite des obstacles hauts
- Annexe 6.2 Carte des charges admissibles pour le transport de fret
- Annexe 6.3 Carte des groupes Demaux et localisation de rails double champignon
- Annexe 6.4 Carte des vitesses maximales sur ligne
- Annexe 6.5 Carte des lignes électrifiées
- Annexe 6.6 Carte des restrictions de circulation en fonction de l'archet du pantographe
- Annexe 6.7 Carte des modes d'espacement des trains
- Annexe 6.8 Carte des lignes équipées de contrôle de vitesse
- Annexe 6.9 Cartes des lignes équipées de liaisons avec les trains
- Annexe 6.10 Carte du réseau utilisable pour les transports exceptionnels
- Annexe 6.11 Carte des lignes régulées
- Annexe 6.12 Gabarit d'implantation des obstacles hauts : contour « N »
- Annexe 6.13 Carte des lignes accessibles aux services de transport voyageurs
- Annexe 6.14 Carte des lignes à grande vitesse

Annexe 7 Autres installations

- Annexe 7.1 Liste des gares de voyageurs
- Annexe 7.2 Liste des quais
- Annexe 7.3 Liste des terminaux de transport combiné du réseau ferré national
- Annexe 7.4 Liste des cours de marchandises
- Annexe 7.5 Carte des localisations d'installations de détecteurs de boîtes chaudes

Annexe 8 Capacité et travaux

- Annexe 8.1 Référentiel technique de tracé des sillons
- Annexe 8.2 Carte du catalogue de sillons fret
- Annexe 8.3 Programmes d'affectation de la capacité

Annexe 9 Offre de référence de la SNCF**Annexe 10 Tarification**

- Annexe 10.1 Principes de tarification
- Annexe 10.2 Barème de redevances pour les prestations minimales
- Annexe 10.3 Barème de redevances d'accès aux équipements et des prestations complémentaires et connexes
- Annexe 10.4 Barème 2011 fret et HLP de redevances nettes de compensation pour les prestations minimales, en euros courants

Annexe 11 Formulaire de demande de vérification de compatibilité

Annexe 12 Contrat d'utilisation des systèmes d'information de RFF

Annexe 13 Champs à renseigner dans la fiche d'identification de train (fit)

Annexe 14 Documents techniques hors du champ de l'article 10 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006

Chapitre 1

Informations générales

1.1 Introduction

Réseau Ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial institué par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable.

La transparence et la non discrimination étant indispensables à la réalisation de l'objectif de développement du transport ferroviaire, Réseau Ferré de France a établi le présent document de référence qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, comme le prévoient la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003.

1.2 Objectif

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

Tout contrat ou accord-cadre conclu avec Réseau Ferré de France conformément aux points 2.2.6 et 2.3 est établi selon les règles définies dans le présent document.

1.3 Cadre juridique

Le cadre juridique applicable à l'accès au réseau ferré national et à son utilisation est, à la date de publication de la présente édition, constitué notamment des textes législatifs et réglementaires suivants :

■ Règlements européens

- Règlement (CE) n° 91/2003 du 16 décembre 2002 modifié, relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (*JO du 21 janvier 2003*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003R1192:FR:HTML>
- Règlement (CE) n° 62/2006 du 23 décembre 2005 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système Applications télématiques au service du fret du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (*JO du 18 janvier 2006*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:013:0001:01:FR:HTML>

- Règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (*JO du 3 décembre 2007*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:01:FR:HTML>
- Règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (*JO du 3 décembre 2007*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:01:FR:HTML>
- Règlement (CE) n° 352/2009 du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a) de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (*JO du 29 avril 2009*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:108:0004:01:FR:HTML>
- Règlement (CE) n° 36/2010 de la Commission européenne du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train (*JO du 19 janvier 2010*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:013:0001:01:FR:HTML>

■ **Directives européennes**

- Directive 91/440/CE du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires (*JO du 24 août 1991*), modifiée par la directive 2001/12/CE du 26 février 2001 (*JO du 15 mars 2001*), par la directive 2004/51/CE du 29 avril 2004 (*JO du 30 avril 2004 et rectifiée au JO du 21 juin 2004*) et par la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 (*JO du 3 décembre 2007*) ;
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0440:FR:HTML>
- Directive 95/18/CE du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (*JO du 27 juin 1995*), modifiée par la directive 2001/13/CE du 26 février 2001 (*JO du 15 mars 2001*) et par la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 visée ci-après ;
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31995L0018:FR:HTML>
- Directive 96/48/CE du 23 juillet 1996 (*JO du 17 septembre 1996*) relative à l'interopérabilité du système transeuropéen à grande vitesse et directive 2001/16/CE du 19 mars 2001 (*JO du 20 avril 2001*) relative à l'interopérabilité du système transeuropéen conventionnel, modifiées par la directive 2004/50/CE du 29 avril 2004 (*JO du 30 avril 2004, rectifiée au JO du 21 juin 2004*). Ces directives seront remplacées par la directive 2008/57/CE avec effet à compter du 19 juillet 2010
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0048:FR:HTML>
- Directive 2001/14/CE du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (*JO du 15 mars 2001*) modifiée par la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 visée ci-après et par la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 (*JO du 3 décembre 2007*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0014:FR:HTML>
- Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004, modifiée par les directives 2008/110/CE du 16 décembre 2008 et 2009/149/CE du 27 novembre 2009, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (*JO du 30 avril 2004, rectifiée au JO du 21 juin 2004*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0049:FR:HTML>
- Directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire de la Communauté (*JO du 3 décembre 2007*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:013:0001:01:FR:HTML>
- Directive 2008/57/CE du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne (*JO du 18 juillet 2008*) modifiée par la directive 2009/131/CE du 16 octobre 2009
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:01:FR:HTML>
- Directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (*JO du 30 septembre 2008*)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:233:0027:01:FR:HTML>
- Directive 2009/131/CE du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE précitée
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:273:0012:0013:FR:PDF>

- Directive 2009/149/CE du 27 novembre 2009 modifiant la directive 2004/49/CE en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:313:0065:0074:FR:PDF>

■ **Lois**

- Code des transports, partie législative (*JO du 3 novembre 2010*)
http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=88E1086BAC7111B868890206A342AA49.tpdjo05v_3?idSectionTA=LEGISCTA000023086517&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202
- Loi n° 2005-810 du 20 juillet 2005 ratifiant l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports (*JO du 21 juillet 2005*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000813099&dateTexte=>

■ **Ordonnances**

- Ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports (*JO du 14 novembre 2004*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000445476&fastPos=1&fastReqId=45032565&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

■ **Décrets**

- Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France (*JO du 7 mai 1997*) modifié par le décret n°2010-1023 du 1er septembre 2010
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=ED4B0244143583CE2421D16881E01356.tpdjo11v_2?cidTexte=LEGITEXT000005623425&dateTexte=20100908
- Décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de Réseau ferré de France (*JO du 7 mai 1997*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/.affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000383577&fastPos=1&fastReqId=162522181&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau Ferré de France (*JO du 7 mai 1997*), modifié par les décrets n° 2003-194 du 7 mars 2003, n° 2008-1204 du 20 novembre 2008 et n° 2010-1023 du 1er septembre 2010
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0927F943155DF568746AC85B4EFC14C.tpdjo13v_3?cidTexte=JORFTEXT000000565397&idArticle=&dateTexte=20100908
- Décret n° 2002-1359 du 13 novembre 2002 fixant la consistance du réseau ferré national (*JO du 20 novembre 2002*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000598875&dateTexte=>
- Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national (*JO du 8 mars 2003*) modifié notamment par le décret n° 2008-148 du 18 février 2008 (*JO du 20 février 2008*), et en dernier lieu par le décret n° 2008-1204 du 20 novembre 2008 (*JO du 22 novembre 2008*) et par le décret n° 2010-1023 du 1er septembre 2010 (*JO du 2 septembre 2010*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000784967&dateTexte=>
- Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 modifié relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (*JO du 29 mars 2006*)
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=627C09F228221E167CD1C2126DE91A83.tpdjo10v_3?cidTexte=LEGITEXT000006053488&dateTexte=20100602
- Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire (*JO du 20 octobre 2006*) modifié par le décret n°2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire¹
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000788918&dateTexte=>

¹ Agrément de sécurité de Réseau Ferré de France délivré par l'EPSF le 27 février 2008
Document de référence du réseau ferré national
Horaire de service 2011 modifié

- Décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée (*JO du 7 décembre 2006*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000819076&dateTexte=>
 - Décret n°2007-1867 du 26 décembre 2007 relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes (*JO du 31 décembre 2007*)
http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0CB22B1A4C68DCBC65BC0BB08512944E.tpdjo07v_3?ci dTexte=JORFTEXT000017764306&dateTexte=
 - Décret n°2008-887 du 2 septembre 2008 relatif à l'incorporation dans le réseau ferré national ou au retranchement de voies à la suite de la constitution du réseau des voies ferrées portuaires des Ports autonomes de La Rochelle, du Havre, de Nantes - Saint-Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille (*JO du 4 septembre 2008*).
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019420447&fastPos=1&fastReqId=1092758812&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
 - Décret n°2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022406457&fastPos=1&fastReqId=938756635&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
 - Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022485483&fastPos=1&fastReqId=752544910&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
 - Décret n° 2010-404 du 27 avril 2010 relatif au régime de la durée du travail du personnel de certaines entreprises de transport ferroviaire
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022142428>
 - Décret n° 2010-932 du 24 août 2010 relatif au transport ferroviaire de voyageurs
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022736942&fastPos=1&fastReqId=701835928&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
 - Décret 2010-1023 du 1er septembre 2010 relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et portant diverses dispositions relatives au secteur ferroviaire
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022765156&fastPos=1&fastReqId=1983289188&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- **Arrêtés**
- Arrêté du 16 décembre 2002 pris pour l'application de l'article 4 du décret n° 2001-129 du 8 février 2001 portant transposition de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (*JO du 22 décembre 2002*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000417339&fastPos=1&fastReqId=1836356473&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
 - Arrêté du 6 mai 2003 modifié par les arrêtés des 24 avril 2007 (*JO du 10 mai 2007*) et 19 octobre 2009 (*JO du 25 octobre 2009*), fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'entreprises ferroviaires (*JO du 17 mai 2003*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000421202&fastPos=1&fastReqId=936185035&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
 - Arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de fonctionnement de la mission de contrôle des activités ferroviaires (*JO du 17 mai 2003*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000787020&fastPos=21&fastReqId=936185035&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
 - Arrêté du 20 mai 2003 modifié par l'arrêté du 19 octobre 2009 (*JO du 25 octobre 2009*) fixant les seuils en matière de capital social, d'arriérés d'impôts et de cotisations sociales à prendre en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire (*JO du 5 juin 2003*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000604339&fastPos=1&fastReqId=363071912&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

- Arrêté du 23 juin 2003 modifié par l'arrêté du 7 décembre 2006 (*JO du 8 décembre 2006*²) et l'arrêté du 12 août 2008 (*JO du 28 août 2008*), relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national (*JO du 30 juillet 2003*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000789173&fastPos=2&fastReqId=1562823642&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 30 juillet 2003 modifié par l'arrêté du 22 décembre 2009 (*JO du 6 janvier 2010*) et l'arrêté du 6 avril 2010, relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national (*JO du 24 août 2003*) et ses annexes (*B.O.M.E du 10 février 2004*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000607943&fastPos=1&fastReqId=1286665126&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 26 août 2003 modifié par l'arrêté du 12 août 2008 (*JO du 28 août 2008*), relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national (*JO du 2 octobre 2003*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=A9AC7FE6AE2994D3BD78FD60C3040534.tpdjo10v3?cidTexte=LEGITEXT000019383866&dateTexte=20101202>
- Arrêté du 28 avril 2004 relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national (*JO du 20 mai 2004*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000252113&fastPos=26&fastReqId=1848547153&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 1^{er} juillet 2004 modifié par les arrêtés du 28 février 2006 (*JO du 10 mars 2006*) et 19 février 2010 (*JO du 4 mars 2010*), relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national (*JO du 6 août 2004*) et ses annexes (*B.O.M.E du 25 septembre 2004*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021902110&fastPos=19&fastReqId=491005342&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 24 mai 2006 fixant le taux du droit de sécurité dû à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (*JO du 27 juin 2006*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000638818&fastPos=58&fastReqId=255576852&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 9 juin 2006 pris pour l'application de l'article 3 du décret n° 2005-276 du 24 mars 2005 relatif à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse (*JO du 22 juin 2006*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000640122&fastPos=7&fastReqId=1976150850&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 19 février 2007 pris pour l'application de l'article 3 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire (*JO du 28 février 2007*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000426249&fastPos=1&fastReqId=1337746511&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés (*JO du 28 février 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018188218&fastPos=1&fastReqId=1910315406&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Rouen (*JO du 29 février 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018193609&fastPos=2&fastReqId=430351112&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome du Havre (*JO du 29 février 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018193632&fastPos=3&fastReqId=430351112&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire (*JO du 29 février 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018193588&fastPos=1&fastReqId=430351112&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

² Les règlements et textes dont la liste est annexée à l'arrêté du 7 décembre 2006 sont disponibles auprès de Réseau Ferré de France
Document de référence du réseau ferré national
Horaire de service 2011 modifié

- Arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de La Rochelle (*JO du 29 février 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018193588&fastPos=1&fastReqId=430351112&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 26 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Bordeaux (*JO du 5 mars 2008*)
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=80DD33036BF39CCF6BD1A52364D0D0B9.tpdjo08v_2?cidTexte=JORFTEXT000018209214&dateTexte=20100603
- Arrêté du 4 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Dunkerque (*JO du 13 mars 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018276611&fastPos=1&fastReqId=1056120543&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 7 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Marseille (*JO du 15 mars 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018332543&fastPos=1&fastReqId=1653779232&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 14 avril 2008 modifié par l'arrêté du 6 avril 2010 (*JO du 22 avril 2010*) relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire (*JO du 3 mai 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018743219&fastPos=1&fastReqId=1155449294&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 9 mai 2008 fixant la liste des aires de stationnement ouvertes à la circulation publique et les gares de triage ou faisceaux de relais soumis aux dispositions du décret n° 2007-700 du 3 mai 2007 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses portant application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement (*JO du 22 mai 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018823823&fastPos=1&fastReqId=1526165044&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national (*JO du 28 août 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019381426&fastPos=1&fastReqId=1683908898&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 30 juillet 2008 relatif à la publication et à la mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité concernant les personnes à mobilité réduite, la sécurité des tunnels ferroviaires, le contrôle commande et la signalisation dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse et les sous-systèmes « énergie », « exploitation », « infrastructure », « matériel roulant » dans le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (*JO du 14 août 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019325731&fastPos=1&fastReqId=1121435526&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 4 décembre 2008 fixant la liste des sections élémentaires du réseau ferré national à compter du 13 décembre 2009 (*JO du 12 décembre 2008*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019906850&fastPos=1&fastReqId=37735180&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 4 décembre 2008 fixant le barème des redevances d'utilisation du réseau ferré national à compter du 13 décembre 2009 (*JO du 12 décembre 2008*)
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=80DD33036BF39CCF6BD1A52364D0D0B9.tpdjo08v_2?cidTexte=LEGITEXT000019909490&dateTexte=20101211
- Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») (*JO du 27 juin 2009*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020796240&fastPos=1&fastReqId=837021501&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 16 juin 2009 relatif à la publication des modifications portées aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « matériel roulant - wagons de fret » et « exploitation et gestion du trafic » dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel (*JO du 26 juin 2009*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020792756&fastPos=1&fastReqId=393323613&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

- Arrêté du 7 décembre 2009 fixant le barème des redevances d'utilisation du réseau ferré national à compter du 12 décembre 2010 (*JO du 10 décembre 2009*) modifié par l'arrêté du 23 novembre 2010
http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=530CC8A8CA1A290E001B5EC51849672C.tpdjo08v_2?cidTexte=LEGITEXT000021429828&dateTexte=20101202
- Arrêté du 7 décembre 2009 fixant la liste des sections élémentaires du réseau ferré national à compter du 12 décembre 2010 (*JO du 10 décembre 2009*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021429176&fastPos=2&fastReqId=1961002291&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 6 avril 2010 relatif aux sections frontières du réseau ferré national, modifiant l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire et l'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national (*JO du 22 avril 2010*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020792756&fastPos=1&fastReqId=393323613&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train (*JO du 17 août 2010*)
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022718970&fastPos=1&fastReqId=1867933489&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>
- Arrêté du 27 octobre 2010 relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires mentionnés au second alinéa de l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire (*JO du 30 octobre 2010*).
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022972019&fastPos=1&fastReqId=1679878289&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

■ **Décisions de la Commission Européenne**

- Décision 2009/107/CE du 23 janvier 2009 modifiant les décisions 2006/861/CE et 2006/920/CE relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité des sous-systèmes du système ferroviaire transeuropéen conventionnel
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:045:0001:01:FR:HTML>
- Décision 2009/460/CE du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité, conformément à l'article 6 de la directive 2004/49/CE précitée
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:150:0011:01:FR:HTML>
- Décision du 29 octobre 2009 relative à l'adoption des paramètres fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires prévus par la directive 2007/59/CE précitée
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:008:0017:01:FR:HTML>
- Décision du 30 novembre 2009 relative au document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE précitée
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:341:0001:01:FR:HTML>

■ **Décisions ministérielles**

- Décision du 4 août 2006 portant création de redevances au profit de l'EPSF (*B.O.M.E. n° 16 du 10 septembre 2006*)
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/I-4-Decision.pdf>

Ces textes sont consultables sur les sites Internet <http://www.europa.eu> pour les textes communautaires et www.legifrance.gouv.fr pour les textes français.

1.4 Statut légal

1.4.1 Responsabilité

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

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

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

1.4.2 Procédure de recours

Selon les dispositions de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 modifiée relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, un recours peut être déposé par toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) dès lors qu'elle s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire au regard notamment des dispositions contenues dans ce document.

1.4.3 Procédures de contrôle

En vertu de l'article 1er de l'arrêté du 24 mai 2006 fixant le taux du droit de sécurité dû à l'EPSF par les entreprises ferroviaires à 0,5% du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF, l'EPSF est en droit, à des fins de contrôle, de demander à RFF des informations relatives à l'utilisation du réseau ferré national par les entreprises ferroviaires ; de même pour l'ARAF depuis la loi ORTF, avec le droit fixe prévu par l'article 21 de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 mis en œuvre par l'article 4 du décret n°2010-1023 du 1er septembre 2010.

1.5 Structure du document de référence

Le document de référence comprend :

- des informations générales ([chapitre 1](#)) ;
- la présentation des conditions d'accès au réseau ferré national ([chapitre 2](#)) ;
- la description de l'infrastructure ([chapitre 3](#)) ;
- les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs à l'allocation de capacité ([chapitre 4](#)) ;
- la description des services offerts aux entreprises ferroviaires ([chapitre 5](#)) ;
- les règles générales, les procédures et les critères relatifs à la tarification ([chapitre 6](#)).

Il est établi selon la structure commune définie par l'association RailNetEurope (voir [point 1.9](#)).

1.6 Période de validité et procédure de mise à jour

1.6.1 Période de validité

Le présent document prend effet à compter du 12 décembre 2010 et pour une durée qui s'étend jusqu'à la fin de l'horaire de service 2011, soit le 10 décembre 2011. Le DRR s'applique aux demandes de capacité et aux circulations de l'horaire de service 2011.

Le document de référence couvrant l'horaire de service 2010 reste en vigueur jusqu'au 11 décembre 2010.

1.6.2 Procédure de mise à jour

Le document de référence du réseau peut faire l'objet de mises à jour régulières par Réseau ferré de France. Les mises à jour effectuées sur le document de référence du réseau entrent en vigueur après que Réseau ferré de France les a rendues publiques par tout moyen approprié.

Il est cependant précisé que les textes législatifs ou réglementaires adoptés après la publication du document de référence sont applicables, sans que l'actualisation du document de référence ne soit nécessaire.

Conformément aux dispositions de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 modifiée, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) est en charge d'émettre un avis motivé sur le document de référence du réseau. Trois mois au moins avant l'entrée en vigueur de l'horaire annuel de service prévu à l'article 21 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national, Réseau ferré de France publie la tarification de l'infrastructure ferroviaire conforme à l'avis de l'Autorité qui est alors exécutoire.

1.7 Publication

Le document de référence est établi et publié par Réseau Ferré de France en français, en anglais et en allemand sur son site Internet www.rff.fr. En cas de divergence ou de difficulté d'interprétation des différentes versions, seule la version française fait foi.

1.8 Contacts

Toute entreprise ferroviaire ou toute partie intéressée qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur l'ensemble des dispositions contenues dans ce document doit s'adresser à Réseau Ferré de France par :

- courrier : Réseau Ferré de France, Pôle clients et services / direction commerciale / Guichet Unique, 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13 ;
- télécopie : Guichet Unique - + 33 (0)1 53 94 38 22 ;
- mail : GuichetUnique@rff.fr ;
- téléphone : + 33 (0)1 53 94 33 33.

1.9 RailNetEurope et coopération internationale entre gestionnaires d'infrastructure

Pour promouvoir et faciliter le trafic international sur le réseau ferroviaire européen, les gestionnaires d'infrastructure européens se sont regroupés au sein de RailNetEurope, association dont le siège est situé à Vienne (Autriche). Leurs coordonnées figurent sur le site Internet www.railneteurope.com.

Les documents de référence des autres gestionnaires d'infrastructure européens peuvent être consultés sur le site Internet www.railneteurope.com.

Les coordonnées des guichets uniques figurent sur le site internet www.railneteurope.com.

1.9.1 Guichet unique

Chaque gestionnaire d'infrastructure a créé un guichet unique qui travaille en réseau comme point de contact des prospects et clients qui souhaitent accéder aux infrastructures ferroviaires, ou de toute partie intéressée qui souhaite obtenir des informations sur les réseaux ferroviaires.

Le rôle des guichets uniques est de :

- conseiller et informer sur la gamme des produits et services offerts par les gestionnaires d'infrastructure ;
- donner l'information requise pour accéder aux infrastructures des gestionnaires d'infrastructure et pour les utiliser ;
- traiter les demandes de sillons situés sur les réseaux des gestionnaires d'infrastructure de RailNetEurope en relation avec ces gestionnaires d'infrastructure ;
- s'assurer que les demandes de sillons internationaux sont dûment prises en compte lors du processus annuel d'établissement des horaires ;

- fournir, avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés, des offres de sillons pour tout le parcours ;
- finaliser les contrats ;
- assister le client dans les procédures de facturation et de paiement.

1.9.2 Autres services

Les gestionnaires d'infrastructure mettent à disposition de leurs clients des services communs utiles à la commande de sillons et au suivi des circulations pour le trafic international.

Le site Internet www.railneteuropa.com peut être consulté pour obtenir les renseignements utiles.

1.10 Glossaire

Un glossaire des définitions des termes et sigles utilisés dans le document de référence figure en annexe 2.

Chapitre 2

Conditions d'accès au réseau ferré national

2.1 Introduction

Les conditions qu'une entreprise ferroviaire doit remplir pour circuler sur le réseau ferroviaire national sont décrites dans ce deuxième chapitre.

2.2 Conditions générales d'accès

2.2.1 Conditions pour accéder au réseau

En application des décrets n° 2003-194 et 2006-1279 précités, toute entreprise ferroviaire voulant effectuer des services de transport ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire doit être en possession :

- d'une licence d'entreprise ferroviaire,
- d'une attestation d'assurance,
- d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure,
- et, pour l'utilisation effective de l'infrastructure, d'un certificat de sécurité valable pour les services concernés.

2.2.2 Candidats à l'accès au réseau ferré national

Sans préjudice des dispositions de l'article 18 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée, ont un droit d'accès au réseau ferré national tel que défini à l'article 1^{er} du décret 2003-194 :

1° Les entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, en vue d'exploiter des services de transport de marchandises ;

2° Les entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, en vue d'exploiter des services de transports combinés de marchandises ;

3° Les entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, en vue d'exploiter des services de transport international de voyageurs ; le droit d'accès des entreprises ferroviaires pour exploiter des dessertes intérieures à l'occasion de ces services s'exerce dans le respect de l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée.

Un regroupement international d'entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres de l'Union européenne à l'exclusion de la France, en vue d'exploiter des services de transports internationaux de voyageurs, dispose d'un droit de transit qui permet l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national sans conférer le droit d'effectuer des dessertes sur le territoire national.

Toutes ces entreprises ferroviaires seront, dans la suite du document de référence, dénommées sous le terme générique d' "entreprise ferroviaire".

Réseau Ferré de France invite les entreprises ferroviaires à contacter le guichet unique, dont les coordonnées sont indiquées au point 1.8, pour toute démarche visant à obtenir l'accès au réseau ferré national.

2.2.3 Licence

La licence d'entreprise ferroviaire, relative aux services de transports effectués, est délivrée en France par arrêté du ministre chargé des transports dans les conditions fixées par le titre II du décret n° 2003-194 et par les arrêtés des 6 et 20 mai 2003 précités, ou par l'autorité compétente dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci. La licence est valable sur tout le territoire de l'Union Européenne.

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

2.2.4 Certificat de sécurité

Le certificat de sécurité est délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF, site Internet www.securite-ferroviaire.fr) dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 et l'arrêté du 14 avril 2008 modifié par l'arrêté du 6 avril 2010 précités.

L'EPSF recueille l'avis de Réseau Ferré de France sur les éléments constitutifs de la partie B, avant délivrance du certificat de sécurité.

Pour réaliser un service de transport sur toute ligne ou section de ligne mentionnée au certificat de sécurité dont elle est titulaire, une entreprise ferroviaire doit notamment disposer de la documentation ferroviaire objet du point 3.2.3 ci-après relative à cette ligne ou section de ligne.

Il est précisé que l'arrêté du 6 avril 2010 prévoit une procédure simplifiée d'obtention du certificat de sécurité pour les sections frontières du réseau ferré national identifiées dans cet arrêté.

2.2.5 Attestation d'assurance

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

L'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé doit, au plus tard à la signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure ou d'attribution de sillons sur l'infrastructure du réseau ferré national et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel 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. L'entreprise ferroviaire ou le candidat autorisé notifie à RFF toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

En cas de doute sur le caractère suffisant du montant et de l'étendue de la couverture, RFF pourra signaler cette insuffisance au Ministère des Transports.

2.2.6 Contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national

Toute utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour l'exploitation d'un service de transport est soumise à la signature préalable, par Réseau Ferré de France et l'entreprise ferroviaire, du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national, dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document figurent en annexe 3.1 et un modèle de conditions particulières en annexe 3.2.

2.3 Conditions commerciales générales

2.3.1 Accords-cadres

Selon les modalités définies par la directive 2001/14/CE, la loi n° 82-1153 modifiée et le décret n° 2003-194 précités, Réseau Ferré de France peut conclure un accord-cadre avec tout demandeur de capacité mentionné au [point 4.1](#) ci-après. Cet accord-cadre définit les droits et obligations de chacune des parties en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et les modalités pratiques de facturation, pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

Il précise, sous forme d'un engagement réciproque, les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire requises par le demandeur (notamment les temps de parcours, le positionnement horaire, le volume et la qualité des sillons). Il ne définit pas le sillon de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux du demandeur.

La demande et l'offre de sillons pour chaque horaire de service s'effectuent conformément aux dispositions de l'accord-cadre et du [chapitre 4](#) ci-après.

L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres entreprises ferroviaires ; il pourra être modifié ou limité, dans des conditions définies dans l'accord, afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Il tient compte des objectifs et des modalités de structuration et de cadencement généralisé des horaires.

Il est en principe conclu pour une durée de cinq ans. Toutefois, Réseau Ferré de France peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. L'octroi d'une période d'une durée supérieure à cinq ans est motivé par l'existence de contrats commerciaux avec des tiers, d'investissements particuliers ou de risques.

Tout en respectant le secret commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

Une trame d'accord-cadre est présentée en annexe 3.5.

2.3.2 Accords de qualité

Réseau Ferré de France peut conclure des accords de qualité avec tout demandeur de capacité mentionné [au point 4.1](#) ci-après.

Les accords qualité ont pour objectif d'améliorer à court terme la qualité des prestations attendues afin de faciliter l'accès au réseau en encourageant la mise en qualité des processus au sein de RFF et dans les relations entre RFF et ses clients.

L'accord qualité vise à décliner pour un service annuel et sur un échantillon représentatif de sillons, pour chaque client qui le souhaite, les engagements pris dans l'ENFF pour le fret et dans la réalisation d'un suivi spécifique pour les voyageurs. L'accord qualité pourra aussi décliner les actions nécessaires à une mise en qualité globale des prestations entre RFF et son client : processus de facturation, mise en œuvre d'indicateurs spécifiques, travail en commun sur des projets ciblés, harmonisation des éléments de langage ou de communication sur des projets...

L'accord qualité définit les droits et obligations réciproques de RFF et de son client en ce qui concerne l'attribution des sillons compris dans le périmètre de l'accord ainsi que leur bonne utilisation par l'entreprise ferroviaire.

Le non-respect des engagements de l'une des parties, au-delà (ou en-deçà) des franchises convenues et hors les exceptions, donnent lieu à indemnisation de l'autre partie. Cette indemnisation s'apprécie aux deux périodes de la vie du sillon, lors de la construction de chaque horaire de service de l'année A (de janvier à septembre A-1), et après la publication de l'horaire de service (de septembre A-1 à mi-décembre A).

Une trame d'accord de qualité est présentée en annexe 3.4.

2.3.3 Contrats

Réseau ferré de France conclut des contrats d'utilisation de l'infrastructure avec les entreprises ferroviaires ([point 2.2.6](#)) et des contrats d'attribution de sillons avec les candidats autorisés ([point 4](#)).

2.4 Règles opérationnelles

2.4.1 Langue

Toutes les opérations liées à l'utilisation du réseau ferré national sont généralement effectuées en langue française. Sur les sections-frontière désignées à l'annexe 4.3, les consignes locales d'exploitation précisent la langue dans laquelle ces opérations sont effectuées.

2.4.2 Documentation d'exploitation

Outre le respect de la réglementation, l'utilisation du réseau est soumise au respect de la documentation d'exploitation décrite au [chapitre 3](#) ci-dessous.

2.4.3 Gestion du trafic et des circulations

Aux termes de l'article 24 de la loi n° 82-1153 modifiée, les missions de gestion du trafic et des circulations sont exercées, depuis le 1^{er} janvier 2010, par un service spécialisé au sein de la SNCF agissant pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau Ferre de France et tels que mentionnés à l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 précitée.

Ce service indépendant, la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF), effectue ces missions dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions exercées en vue de garantir une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination par rapport notamment aux entreprises ferroviaires (parmi lesquelles les activités d'entreprise ferroviaire de la SNCF).

Les principales missions de la DCF sont les suivantes :

- la conduite des études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons, l'allocation de capacité proprement dite étant de la responsabilité de RFF ;
- les missions de tracé d'itinéraires réalisées dans les gares et postes d'aiguillage ;
- le suivi et l'ordonnancement des circulations, réalisées pour l'essentiel dans les Centres Opérationnels de Gestion des Circulations (COGC) ;
- la veille opérationnelle sécurité, la prise de mesures conservatoires en cas d'incidents ainsi que l'information des autorités externes.

La DCF est en relation directe avec les entreprises ferroviaires, soit par l'échange de documents tracés pour la préparation de la capacité, soit dans le cadre de la circulation (CNO, CRO, gares,...).

2.4.4 Sûreté

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

2.5 Transports exceptionnels

L'accès des transports exceptionnels au réseau ferré national est soumis au respect de dispositions particulières indiquées ci-après aux points [4.7](#), [5.4.3](#) et [6.3.4.2](#).

2.6 Marchandises dangereuses

L'accès des marchandises dangereuses au réseau ferré national est soumis au respect des dispositions particulières indiquées aux points [3.4.3](#), [4.7](#), [5.4.4](#) et à l'annexe 5, et à l'inscription de l'autorisation de transport de marchandises dangereuses au certificat de sécurité.

2.7 Procédure d'admission du matériel roulant

L'admission du matériel roulant sur une ligne du réseau ferré national nécessite que ce matériel dispose d'une autorisation de mise en exploitation commerciale.

Ce matériel roulant doit présenter par ailleurs des caractéristiques techniques compatibles avec les sections sur lesquelles la circulation est envisagée.

2.7.1 Mise en exploitation commerciale

L'autorisation de mise en exploitation commerciale de tout nouveau matériel roulant, ou de tout matériel roulant ayant été substantiellement modifié, est délivrée par l'EPSF, dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006, l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 et l'arrêté du 31 décembre 2007 susmentionnés.

Elle peut également avoir été délivrée dans les cas prévus par l'article L. 1613-4 du code des transports, par une autorité compétente d'un autre Etat membre ou celle d'un Etat appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union Européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union Européenne.

L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un type de matériel roulant précise son domaine d'emploi et ses prescriptions génériques d'exploitation.

2.7.2 Vérification de compatibilité

L'entreprise ferroviaire s'assure que le matériel roulant autorisé est compatible avec l'infrastructure des lignes empruntées conformément aux versions en vigueur des Renseignements Techniques et des consignes locales d'exploitation. Ces documents indiquent notamment pour chaque section de ligne du réseau ferré national les types de matériels roulants compatibles avec l'infrastructure et leurs éventuelles conditions d'utilisation.

Si l'entreprise ferroviaire souhaite, sur une section de ligne, faire circuler un type de matériel roulant autorisé qui n'est pas inscrit dans l'un de ces documents, et si les caractéristiques techniques de ce type de matériel roulant ne montrent pas d'incompatibilité avec les caractéristiques de la section de ligne considérée, telle qu'elle résulte notamment de l'autorisation de mise en exploitation commerciale et des précisions données par le présent DRR et dans l'attente de la réalisation du registre d'infrastructure du réseau ferré national prévu par l'article 31-II du décret 2006-1279 susmentionné, il demande à Réseau Ferré de France une vérification de compatibilité. Cette demande doit être effectuée en utilisant l'annexe 11 (données techniques nécessaires à l'instruction des demandes de compatibilité et formulaire à renseigner). Réseau Ferré de France dispose de 15 jours pour signaler une non-complétude du dossier de demande transmis. Il fournit à sa charge une réponse dans un délai de trois mois suivant la date à laquelle le dossier de demande est réputé complet, après avoir étudié la compatibilité technique locale entre le matériel roulant et l'infrastructure. Un constructeur ou un loueur de matériel roulant peut aussi effectuer une demande de vérification de compatibilité s'il le souhaite.

Le résultat de cette vérification fait l'objet d'une attestation envoyée à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire avec copie à l'entreprise ferroviaire ou au constructeur ainsi qu'aux autres entreprises ferroviaires ou constructeurs détenant le même matériel roulant. La production de cette attestation permet la circulation, dans l'attente de la mise à jour des Renseignements Techniques ou des consignes locales d'exploitation.

2.7.3 Caractéristiques spécifiques

L'accès à certaines lignes du réseau ferré national peut être limité aux seuls matériels possédant les caractéristiques ou les équipements adaptés aux systèmes de sécurité, conformément à l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 précité, ou aux installations particulières de cette ligne (hauteur des quais, dispositif d'ouverture des portes, etc.). En particulier, seuls les matériels roulants aptes à la circulation sur le type de ligne concerné (voie normale ou étroite, ligne à grande vitesse, voie spécialement aménagée pour des circulations particulières telles que tram-train, tramway, etc.) peuvent y être admis.

2.7.4 Engins moteurs électriques

Chaque engin moteur électrique circulant pour la première fois sur le réseau ferré national ou nouvellement utilisé par une entreprise ferroviaire sur le réseau ferré national depuis le 10 décembre 2006 doit être équipé d'un système de comptage d'énergie électrique télé-relevable par Réseau Ferré de France (système SOCLE) ou par un autre gestionnaire d'infrastructure européen, ce dernier devant retenir le fonctionnement de localisation par GPS repris dans la fiche UIC 930 – Echange de données pour la facturation énergétique ferroviaire transfrontalière.

L'entreprise ferroviaire doit déclarer à Réseau Ferré de France chaque engin électrique circulant en France, la liste des engins équipés de compteurs et le planning de ceux qui restent à équiper ainsi que, le cas échéant, le nom du gestionnaire d'infrastructure ayant la responsabilité de la télé-relève et de la transmission à Réseau Ferré de France des données le concernant.

En effet, un planning d'équipement, d'un délai maximum de trois ans en fonction du parc à équiper, est établi par Réseau Ferré de France en concertation avec l'entreprise ferroviaire.

2.7.5 Admissions particulières de certains matériels roulants

2.7.5.1 Trains d'essais

Les trains d'essais peuvent circuler sur le réseau ferré national sans disposer de l'autorisation de mise en exploitation commerciale, dans les conditions prévues par le document d'exploitation RFN-CG-MR 03 H-01-n°001 (IN 1901) « circulations de trains d'essai ». Ils doivent faire l'objet d'une autorisation préalable de l'EPSF, sur proposition de Réseau Ferré de France basée sur un dossier préalablement transmis par le demandeur d'essais.

Le demandeur d'essais doit être détenteur d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité, offrir des garanties suffisantes en termes de méthodologie et d'instrumentation et avoir connaissance des particularités du réseau ferré national. L'accréditation COFRAQ en ISO CEI 17025 et la certification ISO 9001 constituent des garanties suffisantes.

2.7.5.2 Matériel roulant d'embranchés

Les conditions d'autorisation de circulation des matériels roulants des entreprises embranchées sur le réseau ferré national sont définies dans le document d'exploitation RFN-CG-MR 03 A-00-n°002 (IN 1417) « Matériel roulant appartenant à un tiers circulant sur le RFN venant d'un embranchement privé. Autorisation. Entretien ».

2.7.5.3 Matériel roulant spécialisé ou à destination exclusive des opérations d'entretien de l'infrastructure

Les conditions d'autorisation de circulation des matériels roulants spécialisés ou à destination exclusive des opérations d'entretien de l'infrastructure sont définies dans le document d'exploitation RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 (IN 1418) « Matériel d'entreprises de travaux. Agrément de circulation sur les lignes exploitées du RFN. Maintenance-contrôle ».

2.8 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires

Les conditions d'aptitude physique et professionnelle et la procédure d'habilitation, par les entreprises ferroviaires, de leur personnel aux fonctions de sécurité sur le réseau ferré national sont fixées par la directive 2007/59/CE, les spécifications techniques d'interopérabilités (STI) « exploitation » pour la grande vitesse et pour le rail conventionnel, les articles L.2221-8 à L.2221-10 du code des transports, le décret n° 2006-1279 susmentionné et, pour les aspects non couverts par ces STI, le décret n°2010-708 susmentionné pour les dispositions relatives à la licence, l'arrêté du 30 juillet 2003 précité et l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train.

A compter du 1^{er} juin 2011 et conformément aux dispositions de l'article L.2221-8 du code des transports, tous les conducteurs effectuant des services de transports internationaux doivent être titulaires d'une licence (de conducteur de trains).

Cette obligation sera généralisée à compter du 1^{er} juin 2013 aux nouveaux conducteurs n'effectuant que des services intérieurs et à tous les conducteurs au 1^{er} juin 2018 au plus tard.

Le décret n°2010-708 susmentionné précise les modalités de mise en œuvre et d'application et notamment les conditions dans lesquelles un recours devant la commission ferroviaire d'aptitude contre la décision d'un médecin ou psychologue pourra être engagé.

La formation du personnel aux tâches essentielles de sécurité mentionnées à l'article 2 de l'arrêté du 30 juillet 2003 précité si elle n'est pas assurée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure doit être confiée à un des centres agréés de formation dont la liste en vigueur est consultable sur le site Internet de l'EPSF www.securite-ferroviaire.fr.

Les dispositions concernant le temps de travail du personnel des entreprises ferroviaires, autres que celles soumises à règles spéciales, sont régies par le code du travail, et plus spécialement par le décret n° 2010.404.

2.9 Conditions spécifiques pour l'utilisation par des embranchés de voies du Réseau Ferré National

Un embranché peut utiliser, pour des besoins de circulations, des voies de service du réseau ferré national raccordées à son embranchement particulier pour la circulation des convois ferroviaires. Il peut aussi utiliser les voies principales pour les manœuvres accomplies, par nécessité, à cette occasion. Ces utilisations s'effectuent sous réserve de conditions techniques notamment de compatibilité du matériel roulant et du respect des règles de sécurité applicables sur le réseau ferré national ainsi que des règles d'exploitation particulières approuvées par RFF ou sous réserve d'une utilisation des voies de services assurée dans le cadre du certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire concernée.

Cette utilisation donne lieu à la signature d'une convention d'utilisation des voies de service entre l'embranché et RFF qui précise la consistance et les conditions financières de cette utilisation.

Par ailleurs, il est rappelé que lorsqu'un embranché utilise des voies de service dans le cadre du certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire à cet effet, il n'y a pas lieu à la conclusion d'un contrat entre cet embranché et RFF pour cette utilisation.

Chapitre 3

Infrastructure

3.1 Introduction

Ce chapitre contient la description technique de l'offre. Il décrit les principales caractéristiques du réseau.

Pour les évolutions de l'infrastructure du réseau ferré national qui interviendront entre la publication de ce document et sa période de validité, les entreprises ferroviaires sont invitées à consulter la documentation d'exploitation indispensable pour circuler sur le réseau ou Réseau Ferré de France pour toute précision complémentaire.

3.2 Etendue du réseau ferré national

3.2.1 Limites

L'infrastructure du réseau ferré national comprend :

- Les lignes ou sections de ligne de chemin de fer de ce réseau, qui permettent la circulation des trains entre les différents lieux géographiques où sont situés les équipements inclus dans le réseau ferré national décrits aux points [3.6](#), [3.7](#) et [3.8](#) ci-après ou reliés à ce réseau et dont la consistance est définie par le décret n° 2002-1359 précité. Les lignes et sections de ligne sont, dans la suite du document de référence, désignées sous le terme générique de "lignes".
Le réseau ferré national comprend les lignes accessibles aux entreprises ferroviaires. La liste de ces lignes, subdivisées en sections élémentaires, est présentée en annexe 4.1.
- Les équipements accessibles aux entreprises ferroviaires, décrits aux points [3.6](#), [3.7](#) et [3.8](#) ci-après, permettant notamment d'assurer les services définis au [chapitre 5](#).

Certaines lignes du réseau ferré national sont spécialisées ([point 3.4.1](#)).

3.2.2 Réseaux ferroviaires connectés

Le réseau ferré national donne accès :

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

La liste des sections-frontières donnant accès aux réseaux ferroviaires étrangers et concédés est reprise en annexe 4.3. Elle décrit certaines caractéristiques de l'infrastructure et indique le gestionnaire d'infrastructure de contact. Les conditions d'exploitation de ces sections sont définies par des consignes locales d'exploitation ([point 3.2.3](#)).

- aux voies ferrées portuaires.

Les coordonnées des grands ports maritimes français sont mentionnées en annexe 1.

Les principes d'accès et d'attribution des capacités³ entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires sont fixés dans les conventions de raccordement conclues entre Réseau Ferré de France et chaque grand port maritime français.

³ RFF propose aux grands ports maritimes soit d'allouer les sillons sur les voies ferrées portuaires, soit de veiller à la bonne coordination de l'allocation des sillons entre les deux réseaux.

- aux installations embranchées.

La localisation des installations terminales embranchées, en ce qui concerne les embranchements avec les chargeurs fret et collectivités locales, est reprise en annexe 4.4.

Réseau Ferré de France ne permet le raccordement d'un site au réseau ferré national que dans les conditions prévues par un contrat de raccordement conclu entre Réseau Ferré de France et l'embranché. Toute information concernant les possibilités de raccordement peut être obtenue auprès du guichet unique ([point 1.8](#)).

Un embranché peut avoir accès à certaines parties des voies de service accessibles depuis son embranchement sous certaines conditions techniques et financières qui sont régies dans une convention d'utilisation des voies de service en question. C'est une facilité accordée par RFF. Ce cas ne s'applique pas aux embranchés œuvrant en sous-traitance d'une entreprise ferroviaire qui sont alors couverts par le contrat d'utilisation de l'infrastructure de celle-ci.

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

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

3.2.3 Informations complémentaires

3.2.3.1 Documentation ferroviaire permanente

La documentation ferroviaire permanente concernant l'accès et l'utilisation du réseau ferré national est constituée d'une part des Renseignements Techniques et de la documentation d'exploitation du réseau ferré national, d'application obligatoire et d'autre part de documents de valeur informative. Parmi ces derniers figurent notamment les plans de gares, disponibles pour partie dans les consignes locales d'exploitation.

Réseau Ferré de France met à disposition de toute entreprise (ferroviaire et constructeur) l'ensemble de cette documentation qui est nécessaire à la réalisation des services de transport par les entreprises ferroviaires titulaires du certificat de sécurité, conformément au décret n°2006-1279 précité.

Depuis le 18 janvier 2011 l'application informatique Doc explore permet aux clients et partenaires de RFF de disposer en ligne, sur le portail clients du site www.rff.fr, de la documentation d'exploitation. Doc.Explore est une abréviation signifiante de «DOCumentation d'EXPLOitation du REseau» ; cette base centralise l'ensemble de la documentation indispensable pour circuler sur le réseau.

■ **Renseignements Techniques**

Les Renseignements Techniques, ou pour certaines lignes le document en tenant lieu (par exemple, les consignes de lignes pour les voies uniques à trafic restreint et les consignes locales pour les lignes à voie unique à régime d'exploitation particulier), les schémas de signalisation et schémas simplifiés des gares importantes et les bandes-type décrivent les principales caractéristiques des lignes :

- les caractéristiques générales d'exploitation : régime d'exploitation, type d'électrification, rattachement à un poste de régulation, équipement en dispositifs de communication radio sol-train ;
- les distances entre établissements, bifurcations, points de transition de vitesse, le mode d'espacement des trains, ainsi que la description d'une partie des installations techniques et de sécurité dont la connaissance est nécessaire à l'entreprise ferroviaire ;
- Les vitesses-limites, définies par sens de circulation et par catégorie de trains admis à circuler sur la ligne, à l'exception des limitations de vitesse particulières jalonnées sur le terrain ;
- le freinage des trains (incluant les éléments nécessaires à la détermination du freinage à réaliser, les lignes à freinage forfaitaire et celles à forte pente), les conditions particulières de traction ;
- les particularités de signalisation et d'exploitation, les équipements et les prescriptions divers (postes téléphoniques de pleine voie, points d'arrêt des trains reçus sur voies principales, etc.).

■ **Documentation d'exploitation du réseau ferré national**

La documentation d'exploitation du réseau ferré national est constituée des documents d'exploitation de portée nationale et des consignes locales d'exploitation :

- documentation d'exploitation de niveau national : Réseau Ferré de France présente aux entreprises ferroviaires les nouveaux principes à appliquer ou les modifications apportées aux documents en vigueur et recueille leur avis avant leur entrée en vigueur ;
- consignes locales d'exploitation : elles sont élaborées, mises à jour et adoptées par la SNCF-GID, selon les principes et objectifs définis par Réseau Ferré de France et en déclinaison de la réglementation d'Etat et des documents d'exploitation de portée nationale approuvés par Réseau Ferré de France. Toute modification de ces consignes relative à la concomitance d'exploitation ferroviaire fait l'objet d'une concertation avec les entreprises ferroviaires concernées.

3.2.3.2 *Documentation ferroviaire temporaire*

La documentation ferroviaire temporaire concerne l'état de l'infrastructure.

Elle comprend notamment :

- les limitations temporaires de vitesse ;
- les informations relatives aux modifications de l'infrastructure et aux perturbations.

La diffusion de la documentation temporaire est réalisée conformément aux exigences des documents d'exploitation RFN IG 7 A 5 n°1 et RFN NG AG 7 B n°1(annexe 14). Elle est mise à disposition des entreprises ferroviaires par la SNCF-GID, dans le cadre d'un abonnement par région.

3.3 Description du réseau

3.3.1 Identification géographique

3.3.1.1 *Typologie des lignes*

Les lignes comportent une voie principale (ligne dite à voie unique ou à une voie banalisée), deux voies principales ou plus (ligne dite à double voie ou à voies banalisées). La carte du réseau ferré national figurant en annexe 4.5 précise le nombre de voies principales de chaque ligne.

Les lignes peuvent comporter également des voies de service qui font partie des gares, des terminaux de marchandises ou d'autres équipements ([point 3.8.1](#)).

3.3.1.2 *Ecartement des voies*

Toutes les voies principales du réseau ferré national sont à l'écartement standard européen de 1,435 mètre à l'exception de :

- 165 kilomètres de lignes à voie unique à voie métrique (écartement d'un mètre) ;
- quelques kilomètres de lignes à écartement de 1,668 mètre permettant le raccordement au réseau espagnol.

Les lignes concernées sont spécialement repérées dans la carte du réseau ferré national (annexe 4.5).

3.3.1.3 *Gares*

Les gares du réseau ferré national sont mentionnées aux points [3.6](#), [3.7](#), [3.8.1](#) et [3.8.2](#).

3.3.2 Caractéristiques techniques

Réseau Ferré de France projette de mettre à la disposition des entreprises ferroviaires une base de données contenant les principales caractéristiques techniques des voies. En attendant, les principales caractéristiques des voies de service sont mentionnées dans les consignes locales d'exploitation (CLE) et les renseignements techniques (RT), accessibles dans DOC EXPLORE.

3.3.2.1 Gabarit des obstacles hauts

Les lignes permettent la circulation de matériels roulants chargés ou vides ne dépassant pas certaines dimensions. La limite d'encombrement que doivent respecter les couples wagon-chargement constitue :

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

L'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) distingue les gabarits selon une classification tenant compte de leur hiérarchie qui est reprise ci-après :

- le gabarit G1 (fiche UIC 505-4) est le minimum garanti sur les lignes à écartement standard européen ;
- le gabarit GA (fiche UIC 506) est le gabarit de référence du réseau ferré national ;
- le gabarit GB (fiche UIC 506) existe sur plusieurs grands itinéraires du réseau ferré national ;
- le gabarit GB1 (fiche UIC 506) facilite l'admission des services de transport de conteneurs de grandes dimensions sur certains parcours ;
- le gabarit GC (fiche UIC 506) est retenu pour les lignes à grande vitesse.

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

D'une manière générale, le gabarit de référence du réseau ferré national est le gabarit GA. La carte de l'annexe 6.1 indique le gabarit maximal de chacune des lignes du réseau ferré national. Pour davantage de détail, les entreprises ferroviaires doivent consulter les renseignements techniques.

Pour certaines lignes, le gabarit tient compte de certaines particularités :

- le gabarit 3.3 qui permet la circulation de matériel voyageurs à deux niveaux de certains types autorisés à circuler sur le réseau ferré national. Ce gabarit offre plus de possibilités que le gabarit GA ;
- le gabarit 3.4 ou G2 (fiche UIC 505-1) qui permet la circulation de certains trafics frontaliers vers les réseaux suisse, allemand et luxembourgeois.

Ces gabarits sont aussi décrits dans la norme européenne EN 15 273.

La carte de l'annexe 6.1 indique le gabarit maximal de chacune des lignes du réseau ferré national.

Réseau Ferré de France fournit aux entités mentionnées au [point 4.1](#) toutes les précisions concernant le gabarit, notamment à l'intérieur des nœuds ferroviaires et sur les voies de service.

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

Les convois des entreprises ferroviaires doivent respecter le gabarit le plus restrictif de l'ensemble des lignes empruntées par le convoi.

Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus, son acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré national que dans les conditions définies au [point 5.4.3](#).

3.3.2.2 Limites de charge

■ **Masse maximale admise par essieu**

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

Les lignes à écartement normal du réseau ferré national sont classées en catégories C4 et D4 qui autorisent, pour les matériels moteurs et les wagons respectant les caractéristiques de base de la classification :

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

La carte de l'annexe 6.2 précise le classement des voies principales des lignes du réseau ferré national. Les voies de service sont normalement classées en catégorie C4, sauf mention particulière portée dans les documents opérationnels remis par Réseau Ferré de France aux entreprises ferroviaires.

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

Quelques itinéraires permettent la vitesse maximale de 120 km/h pour des trains composés de wagons spécifiques en charge D4 et freinés au frein continu voyageurs.

Certains itinéraires admettent des circulations de trains de fret plus rapides (jusqu'à 200 km/h) dans les conditions suivantes :

- masse à l'essieu réduite ;
- wagons munis de bogies spécifiques.

Les Renseignements Techniques indiquent pour chaque ligne ou section de ligne du réseau ferré national la vitesse maximale réelle autorisée pour chaque type de circulation défini ci-dessus.

Lorsque les limites définies ci-dessus sont dépassées, tout acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré national que dans les conditions définies au [point 5.4.3](#) ci-après.

■ **Masse admissible pour les matériels moteurs**

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

L'armement est défini par un indice (groupe Demaux) caractérisant l'inertie verticale de l'ensemble rail et traverse. Suivant la valeur de cet indice, les lignes sont classées de 1 à 5 :

- Les lignes classées de 1 à 3 font l'objet de restrictions de circulation (tonnage et vitesse limite), notamment pour les lignes de rayon faible ;
- les lignes classées 4 à 5 sont accessibles sans restriction aux matériels moteurs respectant l'arrêté du 1er juillet 2004 précité, sous réserve que le matériel présente des caractéristiques compatibles avec les sections sur lesquelles la circulation est envisagée.

A titre indicatif la carte de l'annexe 6.3 présente le classement des lignes du réseau ferré national ainsi que les lignes équipées de rail à double champignon qui font l'objet de restrictions complémentaires. Les entreprises ferroviaires doivent s'adresser à Réseau Ferré de France pour définir précisément les conditions de circulation quelle que soit la ligne empruntée ([point 2.7](#)).

3.3.2.3 Déclivités des lignes

Les Renseignements Techniques indiquent les déclivités caractéristiques des voies principales du réseau ferré national. La documentation d'exploitation précise les déclivités réelles et les courbes de ces voies. Elle précise aussi les déclivités des voies de service.

3.3.2.4 Vitesses des lignes

La carte de l'annexe 6.4 indique la vitesse-limite maximale autorisée par section de ligne. Les Renseignements Techniques indiquent pour chaque ligne la vitesse-limite applicable pour chacune des catégories de trains admis à circuler sur cette ligne.

3.3.2.5 Longueur des trains

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

En ce qui concerne les convois de fret, leur longueur maximale est généralement de 750 mètres, locomotives comprises, à l'exception de ceux qui dépassent la vitesse de 120 km/h ou qui circulent sur les lignes pour lesquelles les Renseignements Techniques prévoient une longueur différente.

3.3.2.6 Courant de traction

Les lignes électrifiées le sont principalement en courant continu 1 500 volts ou en courant alternatif 25 000 volts 50 Hz.

Quelques kilomètres de lignes sont électrifiés selon d'autres types de courant : 3 000 volts en courant continu et 15 000 volts en courant alternatif à 16,7 Hz (voie normale), 850 volts et 800 volts en courant continu par 3^{ème} rail.

La carte de l'annexe 6.5 indique les lignes électrifiées et le type de courant de traction.

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

Sur certaines lignes électrifiées en caténaire 1 500 volts de type Midi situées au sud et sud-ouest du réseau, la caténaire entraîne des restrictions de circulation en fonction de l'archet du pantographe (largeur de 1,96 mètre au lieu de 1,6 mètre). La carte de l'annexe 6.6 indique les localisations de ces lignes.

3.3.3 Systèmes d'exploitation et de sécurité

Les Renseignements Techniques indiquent le type de système d'exploitation et de sécurité pour chacune des lignes du réseau ferré national.

■ **Mode d'espacement des trains**

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

- le bloc automatique (lumineux ou autre) ou bloc manuel ;
- la signalisation en cabine de type TVM sur les lignes à grande vitesse ;
- l'ETCS ;
- d'autres types d'exploitation (cantonement téléphonique ...).

La carte de l'annexe 6.7 indique le type de mode d'espacement des trains pour chaque ligne du réseau ferré national.

■ **Contrôle de vitesse ou de franchissement**

Les différents types de contrôle de vitesse *ou de franchissement* sont le KVB, le DAAT, la TVM sur les lignes à grande vitesse et l'ETCS. Sur les lignes équipées d'ETCS, les convois équipés d'ETCS peuvent ne pas être équipés du KVB ou de la TVM.

La carte de l'annexe 6.8 indique les lignes équipées en dispositif de contrôle de vitesse KVB, TVM et ETCS. Les Renseignements Techniques indiquent les lignes équipées en DAAT.

■ **Liaison avec les trains**

Les différents types de liaison avec les trains sont la radio sol-train avec ou sans transmission de données et le GSM-R.

Les trains circulant sur les lignes équipées de GSM-R doivent être équipés du GSM-R conformément aux spécificités techniques EIRENE disponibles sur le site Internet de l'ERA www.era.europa.eu et de l'UIC <http://gsm-r.uic.asso.fr/>.

Sur certaines lignes non équipées de la radio sol train, le système GSM-GFU Ares permet au personnel de conduite et aux opérateurs au sol de communiquer entre eux en cas de danger imminent ou potentiel pour la circulation. Ce système n'est pas un système de sécurité. Ce système est accessible à toute entreprise ferroviaire qui doit adresser sa demande au guichet unique.

La carte de l'annexe 6.9 indique les lignes équipées de liaison avec les trains ainsi que le type de liaison.

3.4 Particularités d'exploitation

3.4.1 Infrastructure spécialisée

■ **Ensemble du réseau**

Les lignes sont en général accessibles à l'ensemble des services de transport voyageurs et fret. Toutefois, les services de transport voyageurs n'ont accès qu'aux lignes indiquées en annexe 6.13, sauf exception accordée par Réseau Ferré de France.

Lorsqu'une ligne est spécifiquement adaptée à un service de transport particulier, à un type de matériel roulant ou ne donne accès qu'à un type particulier d'installation (par exemple, des quais à voyageurs ou un ensemble de voies de service pour le fret), seuls les services de transport et les matériels roulants correspondants peuvent être admis à circuler sur cette ligne, sauf dérogation expresse accordée par Réseau Ferré de France.

■ **Lignes à grande vitesse**

Certaines lignes du réseau ferré national ont été construites avec des caractéristiques techniques permettant, pour des services de transport nécessitant la grande vitesse, des vitesses supérieures ou égales à 250 km/h. La localisation de ces lignes dites "à grande vitesse" figure en annexe 6.14.

3.4.2 Restrictions environnementales

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

3.4.3 Marchandises dangereuses

Les entités mentionnées au [point 4.1](#) doivent consulter l'arrêté TMD du 29 mai 2009 relatif au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres pour toute demande concernant les possibilités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national et de circulation des trains transportant des marchandises dangereuses.

Des restrictions d'usage du réseau ferré national peuvent être imposées localement, sur certaines lignes ou faisceaux de voie, par les autorités publiques pour des motifs d'ordre public liés à la protection des populations (risques de pollution ou d'accidents majeurs). RFF porte à connaissance des entreprises ferroviaires ces restrictions.

3.4.4 Restrictions pour les tunnels

Les conditions particulières de circulation à respecter au franchissement de certains tunnels figurent dans les Renseignements Techniques des lignes concernées ou sont prescrites par la signalisation implantée sur le terrain.

3.4.5 Restrictions pour les ponts

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

3.5 Disponibilité de l'infrastructure

Les lignes importantes du réseau ferré national sont normalement ouvertes à la circulation des trains, hormis les périodes réservées à la maintenance et aux travaux.

Les autres lignes peuvent n'être ouvertes à la circulation qu'à certaines périodes indiquées dans un fichier qui figure sur le site internet de Réseau Ferré de France (www.rff.fr). Les demandeurs de sillons reçoivent de Réseau Ferré de France une pré-notification des heures d'ouverture des lignes, gares et postes d'aiguillage non ouverts en permanence mi-février 2011, puis une notification définitive mi-octobre 2011.

Sur les lignes ouvertes en permanence, certaines installations et certains équipements (gares temporaires, faisceaux de voies de service de gares commandés par des postes temporaires, etc.) peuvent n'être accessibles qu'aux périodes définies dans la documentation d'exploitation (consignes locales d'exploitation).

De même, les voies de service de certaines gares et les infrastructures donnant accès aux facilités de service peuvent n'être accessibles que :

- moyennant la manœuvre des installations telles que branchements, aiguilles et signaux par du personnel habilité des entreprises ferroviaires ;
- à certaines périodes journalières ou annuelles.

Les conditions d'ouverture des lignes, des gares et des accès aux voies de service sont précisées par le fichier indiqué ci-dessus.

3.6 Gares de voyageurs

L'infrastructure du réseau ferré national comprend des installations permettant d'assurer des services de transport voyageurs :

- les quais et leurs aménagements (accès, passerelles, passages souterrains) permettant :
 - la montée et la descente des voitures à voyageurs ;
 - la traversée des voies ;
 - le cheminement des voyageurs et du personnel de l'entreprise ferroviaire ;
 - la réalisation de prestations de logistique par le personnel de l'entreprise ferroviaire et des entreprises agissant à sa demande ou pour son compte, dans le respect des règles de sécurité ;
 - l'information des voyageurs par la signalétique et d'autres équipements.

Les caractéristiques techniques de ces installations sont reprises dans les consignes locales d'exploitation ([point 3.2.3](#)).

- des accès routiers et piétons aux gares voyageurs.

Les autres installations des gares de voyageurs (bâtiments voyageurs notamment), lorsqu'elles sont gérées par la SNCF, sont mises à la disposition des entreprises ferroviaires dans les conditions définies au [paragraphe 5.6](#).

La liste des gares de voyageurs figure en annexe 7.1 et la liste des quais, incluant leur longueur, figure en annexe 7.2.

3.7 Terminaux de marchandises

Le guichet unique ([point 1.8](#)) doit être consulté pour toute demande concernant la localisation précise des sites concernés et les possibilités offertes.

Les Consignes locales d'exploitation (CLE) fixent les conditions d'accès aux terminaux de marchandises et gares de triage sur le RFN.

3.7.1 Terminaux de transport combiné

L'infrastructure du réseau ferré national comprend les installations ferroviaires des terminaux de transport combiné dont la liste est en annexe 7.3. Cette liste précise le nom des exploitants des terminaux ayant conclu avec Réseau ferré de France une convention d'occupation temporaire et auxquels les entreprises ferroviaires doivent s'adresser concernant l'exploitation de leurs rames.

3.7.2 Cours de marchandises

Les cours de marchandises permettent le chargement et le déchargement de wagons ainsi que le transbordement de marchandises de la voie ferrée à un autre mode de transport et vice versa.

Pour les cours appartenant à Réseau Ferré de France, toute demande d'accès ou de renseignement est à adresser au guichet unique ([point 1.8](#)), pour les cours appartenant à la SNCF, les conditions d'accès sont définies au [point 5.3](#).

La liste des cours est donnée en annexe 7.4 (cours appartenant à Réseau Ferré de France) et en annexe 9 (cours appartenant à la SNCF).

3.8 Autres équipements

3.8.1 Voies de service

■ Gares de triage

L'infrastructure du réseau ferré national comprend des gares de triage pouvant être utilisées pour le tri de wagons. Les sites où l'on peut faire du tri à plat et à la gravité sont listés en annexe 10.3.

■ Autres voies

L'infrastructure du réseau ferré national comprend des voies de service qui sont classées comme suit :

- voies utilisées pour les besoins de la gestion du trafic et des circulations (garage des circulations, rebroussement, traitement des incidents de circulation). Elles ne doivent pas, en principe, servir pour la manœuvre et le stationnement ;
- voies de travail (manœuvres, formation de trains, accès aux voies de desserte) ;
- voies de stationnement (garage de matériel).

Le document d'exploitation RFN-IG-TR 01 A-00-n°004 « Principes d'organisation de la concomitance d'exploitation » donne les principes d'utilisation des voies de services⁴. Les consignes locales d'exploitation précisent les conditions d'utilisation pour chaque voie de service.

La localisation des gares comportant des voies de service est en annexe 4.6. Une liste des voies de services, contenant certaines caractéristiques techniques (électrification, longueur, installations simples manœuvrables par les entreprises ferroviaires ...) est en cours d'établissement. Elle sera mise à disposition des entreprises ferroviaires. En attendant, les principales caractéristiques des voies de service sont mentionnées dans les consignes locales d'exploitation (CLE) et les renseignements techniques (RT), accessibles dans DOC EXPLORE.

⁴ Le document « Principes d'organisation de la concomitance d'exploitation » est en cours d'élaboration.
Document de référence du réseau ferré national
Horaire de service 2011 modifié

3.8.2 Centres de maintenance et de logistique

Les entreprises ferroviaires ont accès aux centres de maintenance et de logistique gérés par la SNCF :

- centres de maintenance légère du matériel roulant ;
- tours en fosse ;
- passerelles de visite des toitures des matériels électriques ;
- installations de nettoyage de matériel à voyageurs ;
- machines à laver ;
- installations de pré conditionnement de rames de voitures à voyageurs.

La localisation de ces installations figure dans l'Offre de Référence de la SNCF en annexe 9 et les conditions d'accès sont définies au point 5.3.2.

3.8.3 Infrastructures d'approvisionnement en combustible

Les entreprises ferroviaires ont accès à deux types d'infrastructures d'approvisionnement en gazole : les installations de distribution de gazole et les voies de service en permettant l'approvisionnement.

- Les installations de distribution de gazole gérées par la SNCF : la liste de ces installations (ainsi que de celles permettant l'approvisionnement en sable) figure dans l'Offre de Référence de la SNCF en annexe 9 et leurs conditions d'accès sont définies au point 5.6.1 ;
- Les voies de service permettant l'approvisionnement en gazole : l'accès à ces voies doit être demandé, si possible lors de la visite du site, à SNCF-GID qui procédera à une étude de faisabilité, laquelle devra prendre en considération la protection de l'environnement, l'exploitation du site, la sécurité du personnel et notamment la prévention des risques d'incendies et d'explosions dus aux formations d'étincelles électriques.

Les principes sur l'avitaillement en carburant :

L'approvisionnement en combustible peut s'effectuer en priorité dans les installations de distribution de combustibles existantes gérées par les entreprises ferroviaires (liste et conditions à préciser).

Dans des cas justifiés (absence d'installations à proximité, indisponibilité des installations les jours ou heures souhaitées...), RFF, sur demande d'une entreprise ferroviaire, étudiera la faisabilité d'un approvisionnement par camion citerne (bord à bord) sur une voie de service dédiée (une convention sera établie à cet effet).

Si cette solution d'approvisionnement n'est pas réalisable dans des délais compatibles avec les contraintes de l'entreprise ferroviaire, à titre exceptionnel, RFF étudiera la possibilité d'aménager temporairement une aire d'approvisionnement sur une voie de service compatible (cette voie devra permettre a minima un accès routier latéral apte à la circulation de camions citernes lourds, d'effectuer les opérations d'approvisionnement dans les conditions de sécurité réglementaires et sans gêner ou perturber l'exploitation des gares, de répondre aux critères de sécurité des opérations d'approvisionnement).

RFF facturera à l'entreprise ferroviaire les adaptations nécessaires de l'infrastructure (étude de faisabilité technique, mise à la terre, bilan de pollution des sols avant la mise à disposition et à l'issue de la période d'utilisation, contrôle des mesures de prévention contre les pollutions, mesures de dépollution éventuelles,...) ainsi que toute dépense engagée pour l'aménagement de l'aire d'approvisionnement.

L'entreprise ferroviaire sera responsable de l'établissement du plan de prévention et du respect des mesures de sécurité relatives aux opérations d'approvisionnement.

Une convention d'utilisation de la voie comme aire d'approvisionnement sera établie.

Quelque soit le lieu d'approvisionnement (voie dédiée ou aire d'approvisionnement), l'entreprise ferroviaire détentrice ou propriétaire de l'installation est entièrement responsable de l'installation de distribution, du respect des mesures réglementaires et de la gestion des opérations d'approvisionnement.

3.8.4 Autres installations techniques

■ **Installations de traction électrique**

Les installations de traction électrique comprennent notamment les sous-stations et les caténaires, ainsi que les lignes de transport et de distribution de l'énergie de traction pour l'ensemble des lignes du réseau ferré national décrites au point 3.3.2.6.

■ **Réseau GSM-R**

Réseau Ferré de France a équipé les lignes désignées dans la carte de l'annexe 6.9 du système GSM-R qui permet d'une part d'assurer les liaisons radio sol-train, d'autre part de fournir des moyens de communication mobiles entre utilisateurs de ce système et éventuellement entre ces utilisateurs et ceux d'autres systèmes dans la limite des accords que Réseau Ferré de France a pu réaliser avec les opérateurs de ces systèmes.

■ **Installations de détecteurs de boîtes chaudes**

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

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

La carte des localisations d'installations de détecteurs de boîtes chaudes figure en annexe 7.5.

3.9 Projets de développement

Le site Internet www.rff.fr, remis à jour régulièrement, indique les principaux projets de développement du réseau ferré national et leurs dates prévisibles de mise en exploitation.

Chapitre 4

Attribution de capacité



4.1 Les demandeurs de capacité et les conditions contractuelles

4.1.1 Les demandeurs de capacité

Peuvent présenter des demandes d'attribution de sillons les entreprises ferroviaires ayant un droit d'accès au réseau, les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celle de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, le gestionnaire d'infrastructure ou l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure dûment mandaté d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci ou un groupement de plusieurs gestionnaires d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, constitué à cet effet.

Peuvent également présenter des demandes d'attribution de sillons en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transports qu'ils organisent :

- les opérateurs de transport combiné de marchandises mentionnés au b de l'article 2 de la directive 2001 / 14 / CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 susvisée ;
- les personnes publiques organisant un service de transport de fret sur le réseau ferré national, y compris les autorités portuaires gérant des voies ferrées portuaires raccordées à ce réseau ;
- les collectivités publiques et leurs groupements en vue de la conclusion d'un contrat comportant une prestation de transport de fret pour leurs propres besoins ;
- le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les personnes publiques organisant un service public de transport de voyageurs sur le réseau ferré national à compter du 14 décembre 2008.

Tout transfert de capacités d'infrastructure entre demandeurs de sillons qui ne relève pas de la mise à disposition mentionnée au deuxième alinéa est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de sillons.

Les entités précitées sont, dans la suite du [chapitre 4](#) et dans le [chapitre 6](#), désignées sous le terme générique de "demandeur".

4.1.2 Contrat d'attribution de sillons sur le RFN

Toute attribution de sillons sur le réseau ferré national à un bénéficiaire de sillon autre qu'une entreprise ferroviaire en vue de les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'il organise nécessite la signature, par Réseau Ferré de France et le bénéficiaire, d'un contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national dont les conditions générales applicables à la date de publication de ce document sont en annexe 3.1 et un modèle de conditions particulières en annexe 3.3.

Ce contrat doit être signé préalablement à la désignation par le bénéficiaire auprès de Réseau Ferré de France du nom de la ou des entreprises ferroviaires exécutant le service de transport conformément au [point 4.2.4.3](#) ci-après.

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

4.2 Description du processus

4.2.1 Principes

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

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

L'attribution de capacité concilie les besoins tant qualitatifs que quantitatifs exprimés par les demandeurs d'une part, les possibilités conjointes de l'infrastructure, les exigences de sécurité et des performances de tracé d'autre part. Elle respecte les règles de calcul d'un sillon et de la construction d'un graphique de circulation, dont les principes et normes sont décrits dans l'annexe 8.1.

4.2.2 Mise en œuvre de ces principes

La mise en œuvre pratique du processus d'attribution des sillons décrit ci-après s'effectue en conformité avec le référentiel de répartition de la capacité d'infrastructure, le manuel du demandeur de capacité d'infrastructure et le document IG TR1 B1 n°1 « capacité de dernière minute » (les modalités d'obtention et de mise à jour de ces documents sont fixées en annexe 14 au présent DRR).

L'organisation en place chez RFF en matière d'allocation de capacité se structure autour d'une phase amont et d'une phase aval :

■ **Phase amont**

Cette phase a pour objectif la planification industrielle de l'horaire, préalablement à la commande de sillons, à partir des souhaits des demandeurs, lors des deux étapes amont à la construction du graphique qui sont :

- la structuration de la capacité du graphique, avec de deux à cinq ans d'anticipation, qui vise en particulier à définir l'organisation structurant la trame de sillons (trame horaire cadencée définissant la part des différents types de sillons pour la période de jour, densité horaire de sillons de catalogue pour la période de nuit), et les tableaux d'affectation des capacités aux points sensibles du réseau ;
- la planification de la trame de base du graphique, menée durant l'année A-2 pour définir la trame de base cohérente, la plus plausible possible, pour les vingt-quatre heures d'un jour ordinaire, à partir des informations fournies par les différents demandeurs de capacité (y compris plages-travaux), par exemple par l'intermédiaire du plateau commun.

Au cours de cette phase, les travaux préparatoires qui sont menés ne valent pas garantie d'offre effective de sillon, celle-ci restant conditionnée par les règles de priorité d'attribution définies pour la construction du sillon, évaluée au moment des demandes formulées.

Réseau Ferré de France offre aux demandeurs qui le désirent la possibilité de s'associer aux travaux de la phase amont par l'intermédiaire du plateau commun situé dans les locaux du siège de Réseau Ferré de France. Ce plateau permet aux demandeurs une concertation approfondie lors des différentes phases de la construction du graphique.

■ **Phase aval**

La phase aval démarre dès que les demandes de sillons au service ont fait l'objet d'une formulation formelle de la part des demandeurs de capacité. Au cours de cette période RFF est en charge de répondre à chacune des demandes de sillons formulées et d'inscrire la réponse au graphique.

Au cours de cette phase, RFF mène une démarche d'amélioration de la relation avec ses clients dont le principal objectif est d'apporter des réponses appropriées au plus proche des besoins tout en tenant compte des contraintes fortes du réseau.

Les évolutions des demandes de capacité, dans un contexte de hausse des besoins de transport ferroviaire voyageurs et fret, nécessite d'optimiser le processus de traitement de ses demandes.

Au sein de RFF, le service Ventes de la Direction des Sillons se dote d'un Centre de Service qui a pour objectif de piloter et de contribuer à la production horaire afin d'améliorer la fiabilité des réponses faites après prise en compte des restrictions de capacité résultant des travaux.

- **Production horaire et recherche de solutions sur des incompatibilités entre sillons et plages.**

La principale mission du Centre de service (CDS) est de prendre part à la production horaire, en complément de l'activité déjà effectuée par la DCF. L'objectif du CDS est de résoudre des conflits entre plages travaux et sillons jours qui coexistent depuis la construction de l'horaire de service annuel. Le Centre de service travaille en concertation avec les clients pour trouver des solutions et apportera une réponse par tranche de 2 mois avec une anticipation de 4 à 6 mois. Les clients sont informés de l'évolution des allocations des sillons jours par tranche via l'outil Fiche sillon ;

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

Dans le cadre de l'amélioration de la relation avec ses clients, RFF offre la possibilité d'assister ses clients dans la recherche de pistes de solution afin d'obtenir un sillon stable lors de la commande effective du sillon. Pour ce faire RFF propose l'élaboration d'études qui portent sur l'horaire de service annuel en cours à la demande de ses clients. Ce processus s'inscrit dans un processus d'itération entre le client et RFF. Compte tenu des volumes de demandes de ce type RFF procédera par priorité et s'efforcera de répondre dans des délais raisonnables. Ce service ne se substitue pas à la commande effective de sillon et à la réponse formelle.

4.2.2.1 Grands ports maritimes

Réseau Ferré de France propose aux grands ports maritimes soit d'allouer les sillons sur les voies ferrées portuaires, soit de veiller à la bonne coordination de l'allocation des sillons entre les deux réseaux. Les demandeurs peuvent se renseigner auprès de Réseau Ferré de France.

4.2.2.2 Sillons internationaux

Pour les sillons internationaux, le processus d'attribution des sillons est défini par RailNetEurope et repris dans un manuel disponible sur le site Internet www.railneteurope.com.

4.2.2.3 Allocation de capacité sur voies de services

Pour l'allocation de capacité sur voies de services, sur les sites où cela est nécessaire, une procédure spécifique est utilisée. Les sites concernés et la procédure d'allocation sont indiqués dans le document « Allocation de capacité sur voies de services »⁵. Sur les autres sites, tout stationnement de matériel reste, sauf durant la période définie avant départ ou après réception d'un train (20 minutes sauf convention différente tracée), totalement précaire. L'utilisateur est en particulier susceptible de devoir dégager, dans les délais de délivrance d'un sillon de dernière minute définis par le document IG TR1 B1 n°1 « Capacité de dernière minute » (annexe 14), toute voie non attribuée.

4.2.3 Etude de faisabilité

Tout demandeur peut soumettre des demandes d'étude de faisabilité lui permettant de disposer de simulations de tracés de sillons, afin d'affiner la construction de ses plans de transport.

L'étude de faisabilité permet :

- de préciser les priorités et contraintes du demandeur et de préparer la demande de sillon attendue ;
- d'assurer une première ébauche d'optimisation et d'expression des plans de transport ;
- de préjuger de la réponse de Réseau Ferré de France lorsque la demande de sillon sera effectivement présentée.

Elle est recommandée en cas de remaniement de desserte envisagé par le demandeur ainsi qu'en cas de préparation de la mise en exploitation d'une nouvelle ligne, pour toute demande de sillons dépassant quatre sillons journaliers sur une section de ligne faisant l'objet d'un programme d'affectation des capacités ([point 4.4.1.4](#)) et pour toute demande portant sur un train dont la longueur est supérieure à 750 mètres.

4.2.3.1 Demande d'étude de faisabilité

L'étude de faisabilité peut être demandée à tout moment et au plus tard le 18 janvier 2010 pour les demandes de sillons parvenant jusqu'au 12 avril 2010 pour l'horaire de service 2011. Il est toutefois recommandé d'anticiper la demande le plus en amont possible (dès juin de l'année N-2) pour permettre les itérations nécessaires.

Pour les sillons nationaux, la demande s'effectue selon des dispositions du manuel du demandeur.

⁵ Documents actuellement en cours d'élaboration
Document de référence du réseau ferré national
Horaire de service 2011 modifié

Pour les sillons internationaux, la demande s'effectue selon le manuel de procédures de demande de sillons internationaux ([point 4.2.1](#)), en utilisant le système informatique Pathfinder - dont l'accès est possible sur simple demande adressée à Réseau Ferré de France qui en précise les conditions - ou le formulaire disponible sur le site Internet www.railneteurope.com, à adresser à un des guichets uniques de RailNetEurope ([point 1.9](#)).

4.2.3.2 Réponse de Réseau Ferré de France

Réseau Ferré de France fournit en réponse un ensemble de sillons cohérents entre eux et avec ceux déjà connus au moment de l'étude (notamment ceux dont les caractéristiques principales sont définies dans un accord-cadre).

Pour les demandes d'études de faisabilité formulées jusqu'au 18 janvier 2010, la réponse donnée par Réseau Ferré de France intervient au plus tard le 15 mars 2010.

Les réponses de Réseau Ferré de France à une étude de faisabilité ne constituent pas une proposition ferme de sillons et ne dispensent pas de présenter, dans les conditions fixées au point 4.2.4.1, une demande de sillons.

4.2.4 Commande de sillon

4.2.4.1 Demande de sillon

■ **Modalités de demande**

La demande de création, modification ou suppression de sillon s'effectue :

- sur l'outil « Fiche-sillon » pour une demande de sillon national, jusqu'à J-8 du premier jour de circulation du train. La demande doit respecter les modalités qui y sont définies pour leur formulation ;
- conformément à la directive « capacité de dernière minute » pour une demande de sillon national de dernière minute (dans les 7 jours précédant la date de circulation souhaitée) ;
- sur le système informatique Pathfinder ou en utilisant le formulaire disponible sur le site Internet www.railneteurope.com à adresser à un des guichets uniques de RailNetEurope (voir point 4.2.3.1 ci-avant). Le cas échéant, elle devra être effectuée conjointement par les demandeurs concernés par le trajet.

La demande d'accès aux terminaux de marchandises et gares de triage doit être effectuée, au plus tard en même temps que la demande de sillons en renseignant la case observations de la demande, auprès de Réseau Ferré de France, afin qu'il puisse à la fois disposer des précisions utiles pour effectuer le calcul horaire du sillon et préparer la mise en œuvre des moyens permettant d'assurer l'accès aux équipements concernés.

La demande de capacité dans certaines gares de voyageurs, dont Réseau Ferré de France fournit la liste, doit être effectuée en même temps que le sillon en renseignant la case observations de la demande. La liste de ces gares est disponible sur le site Internet de RFF (www.rff.fr).

Le demandeur doit prendre en compte dans sa demande de sillon l'ensemble des règles relatives à la circulation des trains et notamment les règles applicables à la surveillance des convois en marche et aux visites techniques.

■ **Catalogue de sillons**

Pour faciliter l'attribution de capacité au transport de fret, Réseau Ferré de France réserve, préalablement à l'attribution de capacité pour l'horaire de service et sur certains axes, une capacité à usage préférentiel pour les différents trafics de fret. Cette capacité fait l'objet d'un catalogue de sillons, dont certains sont construits en commun avec les gestionnaires d'infrastructure des pays voisins. Ils sont disponibles sur le site Internet www.rff.fr le 11 janvier 2010 et la carte des lignes concernées figure en annexe 8.2. Le demandeur peut donc demander, pour les services de fret, des sillons extraits de ce catalogue.

4.2.4.2 Réponse de Réseau Ferré de France

Selon les cas et dans l'ordre repris ci-après, Réseau Ferré de France propose, en réponse à la demande, et conformément au calendrier défini au [point 4.3](#) :

- pour les services de passagers :
 - un sillon préconstruit ;
 - un sillon sur mesure dans les autres cas.

- pour les services de fret :
 - un sillon extrait du catalogue de sillons ;
 - un sillon préconstruit ;
 - un sillon sur mesure dans les autres cas.

La réponse (attribution, attribution conditionnelle, notification d'irrecevabilité, de tracé irréalisable ou de modification) est donnée par Réseau Ferré de France sur l'outil « Fiche-sillon ». Pour un sillon national de dernière minute, la réponse est donnée conformément au document IG TR1 B1 n°1 « Capacité de dernière minute ».

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

Pour le suivi de l'attribution des sillons jours, Réseau Ferré de France met à disposition des demandeurs l'outil E-Houat qui permet de consulter les horaires théoriques de tous les trains, à partir de la communication du projet d'horaire de service de l'horaire de service concerné.

4.2.4.3 Sillons attribués en vue d'être mis à disposition d'entreprises ferroviaires

Les demandeurs ayant obtenu des sillons en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'ils organisent doivent informer Réseau Ferré de France du nom de la ou des entreprises ferroviaires à qui ils ont mis les sillons à disposition au plus tard un mois avant toute circulation afférente sur l'outil « Fiche-sillon ».

Dans le cas où un demandeur effectue une demande de sillons pour laquelle la réponse de Réseau Ferré de France peut intervenir moins d'un mois avant la circulation effective (point 4.3.2), le sillon n'est attribué que si Réseau Ferré de France a la connaissance du nom de l'entreprise ferroviaire.

4.2.5 Instances de consultation et d'information

Réseau Ferré de France organise des instances sur les sillons lors des réunions suivantes :

■ **Conférence nationale consultative sur les sillons**

A l'invitation de Réseau Ferré de France, une conférence consultative annuelle réunit :

- les services du ministre chargé des transports ;
- l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) ;
- les autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional représentées par l'Association des Régions de France (ARF) et le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) ;
- les clients de Réseau Ferré de France ;
- les clients des services de transport fret représentés par l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), l'Union Internationale des Sociétés de Transport combiné rail-route (UIRR), le Groupement National des Transports Combinés (GNTC) ;
- l'Union des Ports de France (UPF) ;
- les usagers des services de transport représentés par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Cette conférence permet d'évoquer les faits marquants de l'horaire de service en cours et d'échanger des informations sur les évolutions prévues pour l'ensemble des services de transport sur le réseau ferré national.

■ Conférences régionales consultatives sur les sillons

A l'invitation de Réseau Ferré de France, des conférences régionales consultatives sur les sillons associant les services de l'Etat, l'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, les clients de Réseau Ferré de France ayant obtenu de la capacité sur les sections concernées du réseau ferré national, les autorités portuaires et éventuellement d'autres acteurs ferroviaires régionaux, permettent un échange d'informations sur les questions relatives à l'attribution des capacités dans la région concernée.

4.3 Calendriers pour la procédure de demande et d'attribution de sillons

En conformité avec les règles européennes, compte tenu du fonctionnement du transport ferroviaire en mode programmé et des nécessités commerciales des demandeurs, la capacité est attribuée essentiellement dans le cadre des opérations de préparation de l'horaire de service annuel dont le calendrier est détaillé au point 4.3.1.

La capacité qui subsiste après cette attribution, appelée « capacité résiduelle », est attribuée selon le calendrier et les conditions détaillées au point 4.3.2. Elle permet de répondre à :

- des demandes parvenant à Réseau Ferré de France au-delà de la date limite de présentation des demandes pour l'horaire de service 2011 ;
- des demandes de sillons destinées à répondre aux besoins ponctuels des demandeurs.

Le changement d'horaire de service du réseau ferré national intervient le second samedi de décembre à minuit. En conséquence, l'horaire de service 2011 est applicable du 12 décembre 2010 au 10 décembre 2011.

4.3.1 Calendrier des opérations de préparation de l'horaire de service

13 décembre 2009 au 12 avril 2010	Demandes de sillons pour l'horaire de service 2011
13 avril 2010 au 9 juillet 2010	Elaboration des sillons "horaire de service" par Réseau Ferré de France qui applique la procédure décrite au point 4.4 ci-après.
10 juillet 2010	Communication aux demandeurs du projet de l'horaire de service par Réseau Ferré de France. Chaque demandeur peut consulter l'ensemble des sillons prévus et reçoit une description précise des sillons envisagés en réponse à sa demande.
10 juillet 2010 au 8 août 2010	Observations des demandeurs sur le projet d'horaire de service.
9 août 2010	Communication aux demandeurs des propositions définitives de sillons.
9 août 2010 au 20 août 2010	Réclamations éventuelles des demandeurs à Réseau Ferré de France.
3 septembre 2010	Réseau Ferré de France arrête l'horaire de service et le publie sur l'outil « Fiche-sillon ».

Certaines dates sont harmonisées au niveau européen. Ainsi,

- la date limite de demande de sillons est fixée au deuxième lundi du mois d'avril précédant la date d'application de l'horaire de service concerné ;
- pour les demandes de sillons internationaux effectuées par le biais de Pathfinder ou du formulaire RailNetEurope (point 4.2.2.2), une réponse sommaire anticipée (heure de départ à l'origine, heures d'arrivée et de départ aux points frontière et heure d'arrivée à destination) est communiquée :
 - le lundi de la treizième semaine suivant la date limite de demande de sillons, donc le 5 juillet 2010 (projet d'horaire) ;
 - le 23 août 2010 (horaire définitif).

4.3.2 Demande de sillons après le 12 avril 2010

Les demandes de sillons reçues après le 12 avril 2010 sont traitées dans l'ordre de leur réception par Réseau Ferré de France. Les sillons proposés ne doivent pas entraîner de modifications des sillons déjà attribués dans le cadre de la procédure visée au point 4.3.1 ci-avant.

Chaque demandeur reçoit de Réseau Ferré de France, si une réponse positive peut être apportée dans la tolérance exprimée dans la demande, une offre précise de sillon :

- pour les demandes présentées entre le 13 avril 2010 et le 9 août 2010 : la proposition de sillon est adressée par Réseau Ferré de France entre le 6 septembre 2010 et le 13 septembre 2010 ;
- pour les demandes présentées après le 9 août 2010, la proposition de sillon est adressée par Réseau Ferré de France au plus tôt le 14 septembre 2010 et dans le délai suivant :
 - 1 jour ouvré si le sillon alloué est un "sillon-catalogue" ;
 - 5 jours ouvrés si le sillon alloué est un "sillon-catalogue" devant faire l'objet d'une modification mineure ;
 - 30 jours calendaires si la construction d'un sillon sur mesure est nécessaire ;
 - 3 jours calendaires si la demande de sillon répond aux critères « Fret Express » ;⁶
 - selon les délais définis dans le document IG TR1 B1 n°1 « Capacité de dernière minute » pour les demandes de sillons effectuées moins de huit jours avant la date de circulation.

A défaut d'observation présentée au plus tard dans les 15 jours calendaires qui suivent la proposition de sillon, cette proposition vaut acceptation de la part du demandeur.

4.4 Procédure d'attribution

4.4.1 Procédure de coordination

Réseau Ferré de France met en œuvre la procédure de coordination des demandes de sillons lorsque des sillons demandés au plus tard le 12 avril 2010 sont incompatibles entre eux sur tout ou partie de leur tracé pour la même date de réservation.

4.4.1.1 Mode opératoire

Cette procédure, qui a pour objectif d'allouer l'ensemble des sillons demandés, est mise en œuvre par Réseau Ferré de France, en application de la directive 2001/14/CE et du décret n° 2003-194 précités et selon les principes suivants :

- la coordination est effectuée par Réseau Ferré de France en fonction des demandes présentées et en tenant compte des informations obtenues lors de la concertation effectuée avec les demandeurs ;
- les sillons alloués à l'issue des opérations de coordination doivent respecter au mieux les demandes, étant entendu que lorsque certaines d'entre elles sont incompatibles avec le régime d'ouverture des lignes, avec des plages réservées pour travaux ou maintenance ou avec le type de convoi déclaré circuler sur le sillon, des sillons différents de ceux qui ont été demandés peuvent être alloués ;
- pour être effective, la coordination prend donc en compte l'ensemble des demandes présentées, qu'elles soient ou non en conflit avec d'autres au début de la procédure de coordination (des demandes non en conflit à l'ouverture de cette procédure pouvant le devenir au cours de celle-ci).

En cas de difficultés rencontrées lors de la coordination, Réseau Ferré de France s'appuie, pour orienter la construction du graphique de circulation, sur la hiérarchisation des critères exprimée par les demandeurs, en particulier dans la demande de sillon et sur les dispositions décrites aux points 4.4.1.2 à 4.4.1.4 ci-après.

En cas de conflit subsistant, il consulte les demandeurs concernés en vue de trouver une solution acceptable et obtenir leur accord.

⁶ L'offre de sillons dénommée « Fret Express » permet de mieux répondre à la volatilité et à la saisonnalité des besoins de sillons fret. Ce sont exclusivement des sillons fret nationaux (hors transports exceptionnels), dont l'offre est détaillée dans le manuel du demandeur de capacité d'infrastructure.

4.4.1.2 Dispositions générales applicables pour l'ensemble des lignes

Au cours de la coordination, dont l'objectif est de résoudre les incompatibilités subsistantes issues des différentes demandes, Réseau Ferré de France applique, dans l'ordre repris ci-après, les dispositions suivantes qui permettent d'établir des règles de tracé destinées à guider le travail des horairistes chargés du positionnement du sillon dans le graphique de circulation :

- priorité de tracé des sillons cadencés et des sillons-catalogue ;
- priorité de tracé des sillons de long parcours en raison des contraintes fortes que ces sillons doivent supporter et des conséquences qu'une modification, même minime, de leur horaire sur une partie de leur parcours peut avoir sur la qualité globale du sillon. C'est notamment le cas pour les sillons internationaux et pour ceux qui, sur une partie de leur parcours, empruntent une ligne où le graphique de circulation est déjà organisé ou structuré ;
- aménagement mesuré d'un ou de plusieurs sillon(s) obtenu par :
 - le décalage d'une ou de plusieurs minutes par rapport à l'horaire demandé ;
 - la modification du temps de parcours ou des stationnements.
- réservation d'un seul sillon, lorsque plusieurs demandes sont faites pour un même service de transport. Réseau Ferré de France vérifiera les informations communiquées dans la demande de sillon puis éventuellement interrogera les demandeurs pour obtenir plus de précisions sur la nature du service projeté et déterminer si l'attribution conditionnelle est nécessaire. Il communiquera sa décision au demandeur au plus tard deux mois avant la date de circulation.
- Cas particuliers des lignes à grande vitesse. Les convois qui circulent à la vitesse-limite de la ligne sont prioritairement admis. A titre exceptionnel, d'autres convois remplissant les conditions techniques définies au contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national peuvent également y circuler si leur vitesse-limite est au moins égale à 200 km/h

Les sillons demandés moins d'une fois par semaine sur la durée de l'horaire de service sont tracés de manière à ne pas altérer les réponses apportées aux demandes effectuées pour les autres sillons.

Les demandes de sillons rentrant dans le périmètre d'accords qualité qui auront été signés pour l'HDS 2011 sont étudiées avec une attention particulière.

Par ailleurs, les sillons fret internationaux et portuaires Atlantique et Nord – Lorraine – Méditerranée, tracés dans le cadre de la construction du service, bénéficient de l'engagement pris par RFF dans le cadre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (ENFF) consistant à plafonner à 4 heures l'impact des travaux sur les sillons empruntant le réseau orienté fret (ROF). Tout sillon-jour sera remplacé, en cas d'annulation, par un autre sillon-jour à moins de deux heures d'écart, si nécessaire en déplaçant des plages-travaux ; les sillons-jour du même sillon non ainsi remplacés étant limités à dix par an tout au plus.

Si l'application de ces mesures ne permet pas de répondre favorablement aux demandeurs, Réseau Ferré de France se réserve la possibilité de recourir aux dispositions prévues aux points 4.4.1.3 et 4.4.1.4.

4.4.1.3 Programmes d'affectation de la capacité

Afin de faciliter la coordination sur les lignes les plus chargées du réseau et les lignes sur lesquelles une capacité est offerte respectivement aux services publics de transport de voyageurs et aux services de transport de marchandises, Réseau Ferré de France a établi, pour chacun des axes concernés, un programme d'affectation des capacités qui contient :

- Pour toutes les lignes : les tableaux d'affectation des capacités qui garantissent, par sens de circulation, par service de transport et par période horaire, le nombre de sillons pouvant être admis au graphique de circulation.
- Pour les lignes les plus chargées du réseau ferré national :
 - une description de la situation actuelle de la ligne au regard de l'usage de la capacité ;
 - l'évolution prévisible de la demande ;
 - les solutions pouvant être mises en œuvre à court terme pour optimiser la capacité offerte ;
 - l'organisation retenue par Réseau Ferré de France pour les plages-travaux stabilisées (voir [point 4.5.1](#) ci-après).

Les programmes d'affectation de la capacité figurent en annexe 8.3.

4.4.1.4 Dispositions particulières en cas de dépassement du nombre de sillons prévus dans les tableaux d'affectation des capacités

Si le nombre de sillons effectivement demandés dépasse le nombre de sillons prévus dans les tableaux d'affectation des capacités, l'attribution des sillons est alors assurée par Réseau Ferré de France en mettant en œuvre les règles de coordination décrites au point 4.4.1.2 ci-avant ainsi qu'une ou plusieurs des dispositions suivantes :

- organisation des sillons en batteries à vitesse homogène ou quasi-homogène (« parallélisation » ou « quasi-parallélisation ») ;
- les sillons peuvent concerner tous les services de transport, la vitesse identique ou quasi-identique utilisée pour le calcul de l'horaire permettant une sensible augmentation du nombre de sillons proposés. La mise en œuvre de cette disposition peut entraîner le tracé du sillon à une vitesse inférieure à celle qui serait permise par les seules caractéristiques de la ligne et du matériel roulant ;
- utilisation d'itinéraires de remplacement pour les demandeurs n'ayant pas d'impératif technique ou commercial sur l'itinéraire initialement demandé ;
- structuration du graphique de circulation consistant à reproduire des séquences de sillons comprenant la même trame de desserte pour les différents services de transport permettant ainsi de répondre à intervalle régulier aux besoins exprimés par les demandeurs ;
- positionnement en dehors des périodes de pointe des sillons qui sont soit de petit parcours, soit de gros consommateurs de capacité, par exemple les sillons fret remorqués par des matériels moteurs aux performances limitées ou stationnant sur voie principale pour les besoins des dessertes d'embranchements ;
- repositionnement horaire des périodes réservées à la maintenance, lequel doit rester compatible avec les nécessités de l'entretien du réseau et les contraintes de son exécution.

4.4.2. Procédure de traitement des réclamations

Lorsqu'un demandeur n'est pas satisfait de la proposition faite par Réseau Ferré de France le 9 août 2010, il peut adresser à Réseau Ferré de France une réclamation au plus tard le 20 août 2010. Cette réclamation est communiquée à tous les demandeurs ayant formulé des demandes de sillons pour la partie concernée du réseau, qui disposent alors d'un délai de dix jours ouvrables pour produire leurs observations éventuelles.

Réseau Ferré de France examine à nouveau l'inscription au graphique de circulation du ou des sillons concernés par le litige et les éventuels aménagements qui permettraient de donner totalement ou partiellement satisfaction au demandeur.

S'il trouve une solution n'ayant pas d'impact sur les autres sillons, Réseau Ferré de France adresse une nouvelle proposition au demandeur.

A défaut d'accord sur l'horaire de service arrêté par Réseau Ferré de France le 3 septembre 2010, le demandeur peut adresser un recours auprès du ministre chargé des transports ([point 1.4.2](#)).

4.4.3 Lignes saturées

Une ligne est déclarée saturée par Réseau Ferré de France quand des demandes de sillons réguliers pour circuler au moins une fois par semaine sur la durée du service annuel, hormis cause travaux, n'ont pu donner lieu à attribution de sillons, à l'issue de la procédure de coordination et de réclamation. Cette déclaration est adressée au ministre chargé des transports, publiée par Réseau Ferré de France sur le site Internet www.rff.fr et communiquée à toutes les parties intéressées.

A partir de cette déclaration, Réseau Ferré de France procède à l'attribution des capacités selon les priorités définies par le décret n° 2003-194 précité. Après avoir mis en œuvre ces dispositions, si une capacité est encore disponible sur la ligne concernée, elle est attribuée en appliquant les règles habituelles de coordination définies au [point 4.4.1](#).

Réseau Ferré de France soumet au ministre chargé des transports, dans les six mois qui suivent la déclaration de saturation, un rapport qui rend compte des différentes causes de la saturation et propose des mesures propres à remédier à l'insuffisance des capacités constatées. Ce rapport est accompagné des observations éventuelles des entreprises ferroviaires utilisatrices de la ligne.

Dans les six mois qui suivent la présentation du rapport, Réseau Ferré de France soumet à l'approbation du ministre chargé des transports un plan de renforcement des capacités qui indique l'ensemble des dispositions qui pourront être mises en œuvre afin de parvenir à la satisfaction de toutes les demandes de capacité.

4.4.4 Impact des accords-cadres

L'impact des accords-cadres est mentionné aux [points 2.3.1](#) et 4.5.

4.5 Maintenance et travaux sur le réseau ferré national

L'attribution de capacité en vue de la réalisation de travaux sur le réseau ferré national s'effectue conformément au référentiel de répartition de la capacité disponible sur le site Internet de Réseau ferré de France. Elle s'inscrit dans le processus d'attribution de capacité décrit au présent chapitre.

Réseau Ferré de France communique aux demandeurs la situation de la programmation des plages-travaux connue au 15 janvier 2010 ainsi que les fenêtres de plages-travaux (point 4.5.2) sur « PGPLV », outil de commande et d'attribution des plages-travaux.

4.5.1 Plages-travaux stabilisées

Ces plages-travaux permettent d'assurer la maintenance préventive et corrective mais aussi l'exécution des travaux dont la durée est compatible avec leur dimensionnement. Dans ce cadre, la périodicité d'une telle plage est variable et définie voie par voie :

- journalière, d'une amplitude :
 - d'1 heure en période diurne et d'au moins 4 heures de jour ou 6 heures de nuit et sur un nombre de semaines limitées dans l'année ainsi que de 3 heures minimales dans des périodes de faible trafic (en général les nuits de week-end) ;
 - d'1 heure 50 minutes en période diurne ou de 4 heures minimales en période nocturne du lundi au vendredi.
- maintenance assurée sur une plage horaire fixe, mobile géographiquement selon les jours et se traduisant par un débit limité et un allongement forfaitaire des temps de parcours durant la plage horaire considérée.

Une concertation sur le positionnement des plages-travaux stabilisées est engagée par Réseau Ferré de France avec les demandeurs ayant conclu un accord-cadre, pour les lignes où cet accord-cadre est applicable.

Ces plages-travaux peuvent être supprimées ou leur positionnement modifié, pour permettre à Réseau Ferré de France de tracer un sillon qui représente un intérêt stratégique.

4.5.2 Plages-travaux spéciales

4.5.2.1 Principes généraux

Des plages-travaux, d'existence ponctuelle, doivent être réservées pour permettre la réalisation de travaux spécifiques : travaux d'investissement, renouvellement d'installations existantes, grosses opérations d'entretien (sur la voie, les appareils de voie, les ouvrages d'art, les installations de traction électrique), travaux pour tiers, etc.

Pour ces travaux, Réseau Ferré de France se fonde sur la recherche d'un optimum technico-économique, ce qui suppose par exemple :

- pour les opérations de régénération de la voie courante (remplacement d'un ou plusieurs des constituants : rails, traverses, ballast) :
 - une interruption totale de circulation de jour pendant une période minimale de 8 heures/jour sur la voie concernée ou sur les deux voies ;
 - des limitations temporaires de vitesse sur la voie concernée et les voies contiguës.
- pour les travaux sur ouvrages d'art : une interruption permanente de la circulation sur une ou plusieurs voies de l'ouvrage pendant toute la durée des travaux.

4.5.2.2 Modalités de programmation et de concertation

La programmation des plages-travaux spéciales se fait dans le cadre d'un schéma pluriannuel glissant sur cinq ans pour les lignes les plus importantes du réseau ferré national et en concertation avec les demandeurs de sillons, dans les conditions précisées dans le référentiel de répartition de la capacité d'infrastructure (les modalités d'obtention et de mise à jour de ce référentiel sont fixées en annexe 14 au présent document).

Elles sont programmées en trois étapes principales :

- Détermination des grandes options capacitaires.
Cette étape constitue le socle où devront s'inscrire les plages-travaux lorsqu'elles seront demandées. Les grandes options capacitaires sont arrêtées l'année A-3, après concertation avec les demandeurs sur les chantiers majeurs ou les axes structurants.
- Préparation des demandes de plages-travaux.
Dans les cas définis dans le référentiel de répartition de la capacité d'infrastructure, la préparation des demandes de plages-travaux fait l'objet de réunions organisées par la SNCF Infrastructure l'année A-2 qui associent Réseau Ferré de France et les demandeurs de plages-travaux. Elles permettent :
 - aux demandeurs de plages-travaux de s'exprimer vis-à-vis d'alternatives envisageables ;
 - à Réseau Ferré de France d'exprimer la préfiguration de ce que serait sa position en réponse aux demandes formelles susceptibles de lui être adressées.
- Traitement des demandes dérogatoires.

Lorsque les demandes de plages-travaux sont faites hors délais et hors capacité résiduelle, elles sont examinées par Réseau Ferré de France, sur avis des demandeurs.

Les plages-travaux sont placées autant que possible dans les fenêtres de disponibilité pour plages-travaux qui sont définies par Réseau Ferré de France conformément au manuel de procédures de traitement des plages-travaux et limitations temporaires de vitesse.

Au cas où ces plages-travaux viendraient à impacter le contenu d'un accord-cadre, une concertation est engagée par Réseau Ferré de France avec le titulaire de cet accord-cadre. Réseau Ferré de France communique au plus tard le 15 mars 2010 aux titulaires d'accord-cadre les incidences sensibles pour leurs sillons attribués par accord-cadre.

La capacité disponible pendant les périodes de travaux est normalement répartie entre les demandeurs de sillons en fonction du nombre de sillons alloués dans l'horaire de service, en dehors de la période de travaux.

4.5.2.3 Attribution conditionnelle de sillons

Les propositions de sillons faites par Réseau Ferré de France dans le cadre des opérations de préparation de l'horaire de service ([point 4.3.1](#)) peuvent se traduire par une attribution conditionnelle de sillon, dès lors que Réseau Ferré de France n'est pas en mesure de garantir au demandeur l'attribution de l'intégralité de la capacité demandée et ce, dans tous les cas où pour certaines dates, le sillon est susceptible d'être impacté par une plage-travaux spéciale. Pour l'ensemble de ces dates, le sillon attribué est dit précaire.

Une réponse définitive, qui indique les dates auxquelles le sillon demandé ne pourra effectivement pas être attribué ou sera attribué dans des horaires différents, est apportée par Réseau Ferré de France au plus tard deux mois avant la date de circulation concernée. Cette réponse, prise après concertation avec le demandeur, au titre de laquelle Réseau Ferré de France fera ses meilleurs efforts pour lui proposer une possibilité de circulation, peut se traduire par des modifications d'horaires, d'itinéraires ou, le cas échéant, par une non-attribution de sillon jour.

Sauf dans le cas d'accords-cadres ou d'accords de qualité, qui seront convenus avec l'entreprise ferroviaire, la non-attribution par Réseau Ferré de France du sillon précaire ne donne pas lieu à indemnisation du demandeur.

4.5.3. Travaux inopinés ou n'ayant pu être programmés

Au cours de l'application de l'horaire de service, Réseau Ferré de France peut dégager, sous préavis de quinze jours et après concertation avec les bénéficiaires de sillons sur la ligne concernée, des périodes d'interdiction de circulation non prévues lors de la conception de l'horaire de service (cf. référentiel RFN-IG-TR1B1 n°4 "Capacité de dernière minute"). Certains sillons jours peuvent alors être soit supprimés, soit modifiés. Dans ce dernier cas, Réseau Ferré de France indique les sillons proposés en remplacement.

Réseau Ferré de France ne délivre normalement plus, sauf en cas d'urgence et de nécessité absolue, de nouvelles plages-travaux impactant des sillons dans les six mois suivants.

En cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment à la suite de tout fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, Réseau Ferré de France supprime ou modifie, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. Lorsque les circulations utilisant les sillons concernés doivent être détournées de l'itinéraire normalement prévu, une concertation avec le demandeur est assurée afin d'examiner les possibilités de détournement et les conditions de sa réalisation.

4.6 Non utilisation des sillons attribués

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

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

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

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

Toutefois, lorsque Réseau Ferré de France a connaissance que l'entreprise ferroviaire à qui le sillon a été attribué ne l'utilisera pas (par exemple, marché attribué à une autre entreprise ferroviaire), il lui demandera de rendre le sillon concerné, sans attendre la période de sous-utilisation d'un mois calendaire.

4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

Réseau Ferré de France doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon en raison de restrictions imposées telles que l'interdiction de croisement, de stationnement ou la limitation de vitesse.

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

4.7.1 Transports exceptionnels

Les demandeurs doivent informer Réseau Ferré de France de la présence d'un transport exceptionnel (points 2.6, 3.3.2.1, 3.3.2.2 et 5.4.3) au plus tôt, dès l'étude de faisabilité ou lors de la demande effectuée sur l'espace clients du site Internet www.rff.fr, en citant l'avis de transport exceptionnel (ATE) obtenu.

Réseau Ferré de France détermine alors les dispositions particulières dérogatoires au présent chapitre (y compris tarifaires) qui conditionnent l'accès d'une circulation et les communique au demandeur.

4.7.2 Trains entiers de marchandises dangereuses

La programmation d'un sillon pour l'acheminement de rames de marchandises dangereuses doit faire l'objet d'une mention spécifique (« marche de sécurité ») dans la demande visée au point 4.2.3.1 ci-avant (et le cas échéant lors de la demande d'étude de faisabilité) compte tenu des contraintes de tracé attachées à l'acheminement de ces rames.

4.8 Mesures particulières appliquées en cas de perturbations

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée notamment par une défaillance ou un accident qui rend l'infrastructure momentanément inutilisable, il est précisé que les sillons attribués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations.

L'annexe 5 précise les dispositions applicables pour la gestion des situations perturbées.

Chapitre 5

Services

5.1 Introduction

Les services qui sont fournis aux entreprises ferroviaires par Réseau Ferré de France sont précisés dans le contrat d'utilisation du réseau ferré national, les prestations « Systèmes d'Information (SI) » étant définies dans le contrat d'utilisation des systèmes d'information. Conformément au décret n° 2003-194 précité, le droit d'accès au réseau ferré national comprend le droit aux prestations minimales et l'accès aux équipements tels que définis aux points 5.2 et 5.3 ci-après. Les prestations complémentaires et connexes décrites aux points 5.4 et 5.5 ci-après sont fournies à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

Il est précisé que le contrat d'utilisation des systèmes d'information, figurant en annexe 12 au présent DRR, définit les Systèmes d'Information disponibles au jour de la publication du DRR ; il peut être amené à évoluer et s'enrichir en cours d'année.

La version actualisée de ce contrat d'utilisation des systèmes d'information est consultable sur le portail clients du site internet www.rff.fr

5.2 Prestations minimales

Réseau Ferré de France assure aux entreprises ferroviaires l'ensemble des prestations minimales sur les lignes du réseau ferré national. Ces prestations minimales comprennent :

- le traitement des demandes de capacité d'infrastructure ;
- le droit d'utiliser les capacités attribuées ;
- l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau ;
- les services nécessaires pour la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, la gestion des circulations, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
- toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lesquelles les capacités ont été demandées ;
- l'accès aux Systèmes d'Information nécessaires à l'activité de l'entreprise ferroviaire (EF) ou du candidat autorisé (CA), dans les conditions fixées par le contrat d'utilisation des systèmes d'information.

5.3 Prestations d'accès aux équipements

Réseau Ferré de France assure aux entreprises ferroviaires l'accès aux équipements suivants :

- installations de traction électrique, y compris les installations de transport et de distribution de l'électricité de traction ;
- les quais et les aménagements (accès, passerelles, passages souterrains) des gares de voyageurs ;
- terminaux de marchandises, incluant les installations ferroviaires des terminaux de transport combiné et les cours marchandises.

Sur les quais longitudinaux des gares de voyageurs, les entreprises ferroviaires peuvent réaliser, le cas échéant, des activités temporaires au sol lors des arrêts des trains en gare (circulation et prise en charge spécifique des voyageurs, utilisation et circulation de chariots et matériels nécessaires à l'avitaillement ou au nettoyage des trains, etc...).

Cette possibilité s'exerce dans le respect de conditions de sécurité et de bonne gestion des flux de personnes, mises au point en lien avec SNCF Gares & Connexions, gestionnaire de l' ERP (Etablissement Recevant du Public) en application notamment et en tant que de besoin de l'article L 4511.1 du code du travail sur la prévention des risques.

Toute demande d'accès aux terminaux de transport combiné doit être effectuée auprès du guichet unique de Réseau Ferré de France et toute demande d'opération auprès des entreprises exploitantes (voir annexe 7.3) ou du guichet unique quand aucune entreprise exploitante n'est indiquée. Les entreprises exploitantes sont soumises par Réseau Ferré de France à des obligations de traitement non discriminatoires des clients des terminaux.

- gares de triage.
- toute voie de service et notamment celles incluant les gares de formation et de remisage.

Certaines voies peuvent être utilisées pour l'accès de wagons, à l'exception de ceux ayant contenu ou contenant des matières dangereuses, de longue durée, c'est à dire pour une période minimale de trente jours consécutifs et maximale de 3 mois renouvelable, dans les conditions définies contractuellement.

- voies de la gare « Futuroscope ».

Ces équipements sont décrits au [chapitre 3](#).

5.4 Prestations complémentaires

5.4.1 Fourniture du courant de traction

Les entreprises ferroviaires achètent leur courant de traction au fournisseur de leur choix dans le cadre de la législation française. Pour cela, elles doivent contracter un service de décompte avec Réseau de Transport d'Electricité (RTE), nommer un responsable d'équilibre et les notifier dans le contrat conclu avec Réseau Ferré de France.

Toutefois, dans les situations temporaires de nouveaux engins non encore équipés (voir [point 2.7.4](#)) ou de compteurs en panne, Réseau Ferré de France peut fournir l'énergie de traction.

5.4.2 Fonctionnement des gares de triage

Réseau Ferré de France peut mettre à disposition l'infrastructure nécessaire aux opérations de tri dans les gares de triage pour lesquelles un accès a été obtenu, en application du [point 5.3](#).

Cette prestation comprend la mise à disposition des installations d'aiguillage (poste de débranchement, etc.), le freinage et l'arrêt des wagons quand ils sont triés par gravité. Il ne comprend pas l'établissement des documents nécessaires aux opérations de tri.

Afin de permettre à Réseau Ferré de France d'organiser le service dans les meilleures conditions, la demande d'utilisation d'un triage doit être présentée en même temps que la demande d'accès au triage. Une demande plus tardive peut conduire Réseau Ferré de France à limiter les possibilités de fonctionnement.

5.4.3 Transports exceptionnels

A la demande des entreprises ferroviaires, Réseau Ferré de France effectue une étude d'acheminement prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport exceptionnel sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte.

Cette demande s'effectue selon les modalités prévues au [point 4.2.3.1](#) ci-avant. Elle est obligatoire avant toute circulation de transport exceptionnel.

5.4.4 Trains entiers de marchandises dangereuses

A la demande des entreprises ferroviaires, Réseau Ferré de France effectue une étude d'acheminement prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport de marchandises dangereuses sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte.

Cette demande s'effectue selon les modalités prévues au [point 4.2.3.1](#) ci-avant.

5.4.5 Ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes non ouverts en permanence

Des ouvertures supplémentaires de lignes, gares et postes non ouverts en permanence par rapport à la notification définitive de mi-octobre 2010 peuvent être effectuées, quand Réseau Ferré de France peut y répondre favorablement, dans les conditions prévues aux chapitres 4 et 6.

5.4.6 Accès aux Systèmes d'Information complémentaires

Réseau Ferré de France peut mettre à disposition des entreprises ferroviaires ou candidats autorisés des Systèmes d'Information complémentaires, dans les conditions fixées par le contrat d'utilisation des systèmes d'information et au chapitre 6 ci-après.

Est considérée comme prestation complémentaire toute demande d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat autorisé, au-delà de ce qui a été défini comme prestations minimales au paragraphe 5.2, ou portant sur une application qui n'est pas considérée comme strictement nécessaire à l'activité de l'entreprise ferroviaire ou du candidat autorisé dans le contrat d'utilisation des systèmes d'information.

5.4.7 Manœuvres des installations de sécurité

Lorsque Réseau Ferré de France fournit la prestation de manipulation des installations de sécurité sur certains sites, cette prestation fait l'objet d'une facturation établie sur la base d'un devis émis par RFF et accepté par l'entreprise ferroviaire.

5.5 Prestations connexes

5.5.1 Accès au réseau de télécommunications

Les entreprises ferroviaires peuvent obtenir, au delà des prestations minimales de télécommunications que sont la radio sol-train et la transmission de signaux via ERTMS ou S.A.E.I.V. sur les lignes qui en sont équipées (voir point 5.2 ci-avant), l'accès à d'autres services de télécommunications (téléphonie, transmission de données, GSM-GFU Arès etc.) disponibles en 2011 sur les lignes couvertes en GSM-R, dans la plupart des zones de gares à l'extérieur des bâtiments.

Les entreprises ferroviaires doivent contacter le guichet unique de Réseau Ferré de France pour toute demande.

5.5.2 Location du système de transmission de consommation d'énergie de traction

Le système de télé-relève à bord de la consommation d'énergie de traction, lorsqu'il est associé à SOCLE, peut être mis à disposition par Réseau Ferré de France, en régime de location.

Les entreprises ferroviaires doivent contacter le guichet unique de Réseau Ferré de France pour toute demande.

5.6 Prestations fournies par la SNCF

5.6.1 Equipements dont l'accès est géré par la SNCF

La SNCF assure aux entreprises ferroviaires, sans discrimination, l'accès aux équipements qu'elle gère :

- cours marchandises, pour celles qui ne sont pas propriété de Réseau Ferré de France ;
- centres de maintenance légère des locomotives, rames de voitures voyageurs, automoteurs et automotrices ;
- installations logistiques :
 - installations de fourniture de gazole et de sable ;
 - sites d'implantation des passerelles de visite de toitures sans accès du personnel aux toitures ;
 - installations de nettoyage de matériel voyageurs ;

- machines à laver du matériel roulant voyageurs ;
- tours en fosse.
- installations de pré conditionnement de rames de voitures voyageurs ;
- dans les gares de voyageurs⁷ desservies et sur périmètre de SNCF :
 - équipements accessibles à toutes les EF ayant signé une convention d'accès Gare avec Gares et Connexions :
 - bâtiments, espaces et salles d'attente communs, mobiliers, installations et équipements nécessaires à l'accueil des voyageurs et à leur accès aux trains, dont équipements de services (consignes, toilettes, charriots à bagages, objets trouvés, équipements PMR, etc) ;
 - équipements et dispositifs, fixes ou dynamiques, écrits ou sonores, permettant le traitement et la mise à disposition d'informations aux voyageurs ;
 - pour les trains empruntant le tunnel sous la Manche : espaces communs, installations et équipements réservés à la zone Transmanche.
 - équipements accessibles aux EF, sur demande :
 - espaces et locaux dédiés en gares ;
 - installations de pré conditionnement des rames en gares.

L'accès à ces équipements est régi par le décret n° 2003-194 susmentionné (il donne lieu au versement d'une rémunération au coût directement imputable à l'exploitation du service considéré) et par les dispositions définies dans l'offre de référence de la SNCF, objet de l'annexe 9.

La demande d'accès à ces équipements doit être adressée à :

Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires de la SNCF
190, avenue de Clichy – Bâtiment B
75017 Paris
Téléphone : +33 970 809 124
Fax : +33 171 938 220
Courriel : services.psef@sncf.fr

5.6.2 Prestations fournies par la SNCF

Dans les conditions de transparence et de non-discrimination fixées par le droit européen et le droit français, la SNCF fournit aux entreprises ferroviaires les services suivants :

- prestations associées à l'accès aux centres de maintenance légère et aux installations logistiques listées au point 5.3 (intervention de reprofilage d'essieux sur matériel roulant moteur ou à voyageurs en tour en fosse, fourniture de gazole, sable et liquide lave-glace et nettoyage de matériel à voyageurs à la machine à laver au défilé) ;
- dans les gares de voyageurs desservies et sur le périmètre de SNCF :
 - dans le cadre de la prestation de base, globale et indivisible :
 - mise à disposition et entretien des infrastructures listées au point 5.6.1 (voir équipements accessibles à toutes les EF ayant signé une convention d'accès Gare avec Gares et Connexions) ;
 - mise à disposition des prestations nécessaires à l'accueil des voyageurs (accueil général, service d'assistance aux PMR, propreté, sûreté, sécurité, etc) ;
 - gestion opérationnelle de flux de voyageurs dans la gare.
 - mise à disposition d'informations aux voyageurs, sur la gare (plans, signalétique, horloges...) et sur leur voyage (horaires, n° et composition des trains, information conjoncturelle... ;
 - dans le cadre des autres prestations :
 - mise à disposition d'espaces et locaux dédiés en gares ;
 - mise à disposition d'installations de pré conditionnement des rames en gares ;
 - gestion de la co-activité.

⁷ Pour le périmètre relevant de la responsabilité de la SNCF

Ces services sont régis par le décret n°2003-194 susmentionné (ils donnent lieu au versement d'une rémunération qui est égale au coût du service lorsque le fournisseur est en situation de monopole sur le service considéré) et par les dispositions définies dans l'Offre de Référence de la SNCF objet de l'annexe 9.

La demande de ces prestations doit être adressée à la Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires de la SNCF dont les coordonnées sont mentionnées au point 5.6.1.

Cette Offre de Référence sera adaptée à l'entrée en vigueur du décret - prévu par l'article 1 de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports - qui précisera, pour les gares et toutes autres infrastructures de services, la nature des prestations dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et, en tant que de besoin, les principes de tarification applicables à ces prestations.

5.7 Autres services

5.7.1 Biens immobiliers

Réseau Ferré de France est propriétaire de divers biens immobiliers (terrains ou bâtiments) qui, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à d'autres utilisations, peuvent être mis à disposition par Réseau Ferré de France, dans les conditions prévues par contrat particulier conclu entre les parties.

Les biens immobiliers peuvent être mis à disposition, selon des conditions à convenir avec Réseau Ferré de France, notamment sous la forme de convention d'occupation temporaire.

Les entreprises ferroviaires intéressées peuvent s'adresser à Réseau Ferré de France pour être tenues informées des éventuelles décisions de mutabilité.

5.7.2 Mise à disposition de longue durée de voies de service

Toute personne titulaire d'un droit d'accès au Réseau Ferré National (entreprise ferroviaire ou candidat autorisé) ou toute autre partie (embranchés, détenteurs ou propriétaires de matériels roulants,...) peut demander, lorsque leurs besoins ferroviaires le justifient, auprès du Guichet Unique de Réseau Ferré de France la mise à disposition de longue durée de voies de service.

RFF accèdera à cette demande sous réserve de la disponibilité des capacités et du respect du droit d'accès au Réseau Ferré National garanti aux utilisateurs de ce dernier et donnera lieu à la conclusion avec le bénéficiaire d'une convention de mise à disposition de longue durée des voies de service, dont le modèle figure en annexe 3.6.

Le prix de cette prestation spécifique sera établi au cas par cas en fonction du coût du foncier équipé du site ainsi que de la durée de la mise à disposition.

Chapitre 6

Tarification

6.1 Principes de tarification

6.1.1 Principes généraux

L'utilisation du réseau ferré national donne lieu, en application du code des transports, à la perception par Réseau Ferré de France de redevances. Ces redevances, leurs modalités de calcul et de perception sont conformes à la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Ces redevances :

- permettent l'accès du réseau aux entreprises ferroviaires sur des bases non discriminatoires et transparentes ;
- tiennent notamment compte des coûts de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation de la concurrence intermodale.

Sont exonérés du paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure :

- les trains de travaux de la base-travaux jusqu'au chantier ;
- les trains de mesures.

Les trains d'essai ne suivent pas les dispositions présentées au chapitre 6 ; il convient de prendre contact avec le guichet unique pour en connaître les modalités.

Les règles de détermination de ces redevances sont fixées par le décret n°97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France.

Le décret n°97-446 reprend la distinction entre prestations minimales, connexes et complémentaires précisée à l'annexe II de la directive 2001/14/CE. Les prestations minimales sont couvertes par trois redevances vouées à couvrir, totalement ou partiellement, différents types de coûts :

- les charges variables d'exploitation et de maintenance principalement par la redevance de circulation ;
- les charges de capital par la redevance de réservation ;
- les charges fixes par la redevance d'accès pour les TER et Transilien.

En tout état de cause, les redevances dues par une catégorie de trains couvrent au moins les charges directement imputables à la circulation des trains.

Les montants de ces redevances sont fixés, sur proposition de Réseau ferré de France, par un arrêté interministériel. Sur le réseau classique, l'évolution des redevances se fait au rythme de l'inflation ferroviaire, entendue comme un panier d'indices représentatif des coûts de maintenance et d'exploitation du réseau ferré national. Pour l'horaire de service 2011, la valeur de cet indice est de 2,2%.

Les modalités de calcul, le lien entre structures des coûts et des redevances et les principes d'évolution des barèmes font l'objet d'un complément d'information en annexe 10.1.

6.1.2 Dispositions spécifiques au fret ferroviaire

Conformément aux dispositions de l'article 7.3 de la directive 2001/14/CE, les redevances correspondant aux prestations minimales des circulations de fret sont déterminées de manière à être « égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire », entendu comme le coût marginal d'usage. Les modalités de calcul de ce coût sont présentées à l'annexe 10.1 au présent document de référence.

L'application de ce principe à partir de l'horaire de service 2010 a conduit à une forte augmentation du niveau des redevances unitaires, amenant le péage moyen (prestations minimales) en 2011 estimé à 4,4 €/tr-km. Afin de limiter l'impact sur l'économie des entreprises ferroviaires et de leurs chargeurs, RFF limitera le montant des redevances nettes facturées au niveau correspondant à l'application du barème 2009 rehaussé de l'inflation ferroviaire jusqu'en 2012 soit une augmentation de 3,7% en 2010 et 2,2% en 2011 (l'annexe 10.1 du présent document de référence). Cette mesure s'applique à tous les sillons fret et conduit à un péage moyen (prestations minimales) payé par les entreprises de fret ferroviaire estimé à 1,7€/km en 2011.

En application de l'article 6.1 de la directive 2001/14/CE, l'Etat prend en charge les conséquences pour Réseau Ferré de France de l'application de cette mesure

Le barème publié à l'annexe 10.4 explicite les prix de redevances nettes facturées aux entreprises ferroviaires.

En cohérence avec l'Engagement national pour le fret ferroviaire qu'il a présenté le 16 septembre 2009, sur proposition de Réseau Ferré de France, l'Etat a pris la décision de limiter sur la période 2009 – 2015 l'évolution de l'ensemble des redevances unitaires du fret ferroviaire (y compris les prestations complémentaires et accès aux équipements), nettes du montant de la subvention versée à volume constant, au niveau de l'inflation ferroviaire définie à l'annexe 10.1 du présent document de référence. Le principe de limitation par RFF du montant des redevances nettes facturées porte en conséquence jusqu'en 2015.

6.1.3 Dispositions spécifiques aux plans rails

Conformément à l'article 10 du décret n°97-446 du 5 mai 1997 précité, des conditions particulières de fixation de redevances sont mises en place sur les voies ferrées ayant bénéficié d'investissements dans le cadre de « Plan Rail » conclus entre les Régions, l'État et Réseau ferré de France. Les critères d'éligibilité des sections élémentaires à la clause tarifaire Plan Rail sont les suivants :

- les investissements de renouvellement considérés sont hors des Contrats de Plan Etat-Région (CPER) ;
- les investissements de renouvellement portent sur une partie significative du réseau régional des voies des catégories tarifaires D et E ;
- l'effort moyen de la région sur le linéaire traité est d'au moins 200K€/km ;
- la part financée par RFF ne dépasse pas un tiers des investissements de renouvellement concernés par le Plan Rail ;
- l'autorité organisatrice régionale s'engage à faire croître les trafics régionaux de voyageurs sur la durée d'amortissement de l'investissement.

Le respect de ces conditions se traduit par un abattement sur la redevance de réservation des sections élémentaires D-pr et E-pr.

6.2 Système de tarification

Les redevances se calculent à partir d'unités d'œuvre issues des systèmes d'information de Réseau Ferré de France ou de celles que Réseau ferré de France demande et accepte de prendre en compte. La valorisation de ces unités d'œuvre se fait par l'application du barème en vigueur tel que défini au [point 6.3](#) ci-après et détermine le montant de la redevance à facturer au demandeur.

Les lignes principales du réseau ferré national sont regroupées en quatre catégories de sections élémentaires et quatorze sous-catégories, correspondant aux caractéristiques de trafic définies ci-après :

Catégories de sections élémentaires	Sous-catégories	Dénomination
Lignes périurbaines	à fort trafic	A
	à trafic moyen	B
Grandes lignes interurbaines	à fort trafic	C
	à fort trafic et parcourables à 220 km/h	C*
	à trafic moyen	D
	à trafic moyen parcourables à 220 km/h et ligne du Haut-Bugey	D*
	à trafic moyen éligibles à la Clause Plan Rail	D-pr
Lignes à grande vitesse	à fort trafic	N1
	Atlantique à fort trafic	N1A
	à trafic moyen	N2
	à trafic faible	N3
	LGV Est-européenne	N4
Autres lignes	hors lignes à grande vitesse	E
	hors lignes à grande vitesse, éligibles à la clause Plan Rail	E-pr

La liste de l'annexe 4.1 précise la catégorie tarifaire et la longueur de chaque section élémentaire du réseau ferré national à compter du 12 décembre 2010.

Sont également identifiés dans l'annexe susvisée les points d'observation (ou « points de mesure ») fixés par RFF pour ses besoins de facturation de la redevance de réservation.

RFF fournit la liste des coordonnées techniques de ces points de mesure. Cette liste est mise à disposition des demandeurs sur le portail clients du www.rff.fr avant le début de l'horaire de service.

Il est précisé que la liste des coordonnées techniques des points de mesure peut être modifiée par RFF en cours d'horaire de service, sans que cela ne requiert l'avis préalable des entreprises ferroviaires ou candidats autorisés, pour tenir compte des modifications du réseau, de sa description technique dans les outils de traçage des sillons ou pour corriger des points de mesure n'assurant pas la facturation correcte de la section élémentaire considérée.

6.3 Tarifs

Le barème des prestations minimales, fixé par l'État sur proposition de Réseau Ferré de France, fait l'objet d'une publication sous forme d'arrêté. Il figure en annexe 10.2.

Le barème des redevances d'accès aux équipements et des prestations complémentaires et connexes qui figure en annexe 10.3 est déterminé par Réseau Ferré de France.

Réseau Ferré de France met à disposition des demandeurs un outil informatique permettant d'établir des estimations de prix. Cet outil est accessible sur le portail clients du site www.rff.fr. Ces estimations ne constituent pas un devis et ne garantissent pas l'attribution de sillons.

6.3.1 Redevances pour les prestations minimales

Les redevances pour les prestations minimales décrites au [point 5.2](#) ci-avant comprennent la redevance d'accès au réseau, la redevance de réservation des capacités sur les voies principales du réseau ferré national et la redevance de circulation des convois sur ces mêmes voies.

6.3.1.1 Redevance d'accès

La redevance d'accès est acquittée pour tout service public de transport de voyageurs effectué dans le cadre d'un contrat conclu par une autorité organisatrice de transports. Elle est fixée par type de service, pour toutes catégories de sections élémentaires autres que la catégorie Lignes à grande vitesse. Son montant, indiqué à l'annexe 10.2, est dû pour un horaire de service.

6.3.1.2 Redevance de réservation

La redevance de réservation d'un sillon alloué est calculée de la manière suivante :

- pour chaque section élémentaire réservée : produit de la longueur (telle qu'indiquée dans la liste de l'annexe 4.1) et du prix kilométrique de réservation (PKR) indiqué en annexe 10.2, le résultat étant arrondi à deux décimales ;
- multiplication par les différents coefficients de modulation ;
- puis somme des montants obtenus pour chaque section élémentaire.

Toute section élémentaire partiellement réservée est facturée pour la totalité de sa longueur, dès lors que le sillon réservé passe par le point de mesure de la section élémentaire.

Le PKR varie en fonction :

- de la période d'utilisation du sillon, selon le partage journalier ci-après :

Heure de début	Heure de fin	Période horaire
00 : 01	00 : 30	Heures normales
00 : 31	04 : 30	Heures creuses
04 : 31	06 : 00	Heures normales
06 : 01	07 : 00	Heures intermédiaires
07 : 01	09 : 00	Heures de pointe
09 : 01	10 : 00	Heures intermédiaires
10 : 01	16 : 00	Heures normales
16 : 01	17 : 00	Heures intermédiaires
17 : 01	19 : 00	Heures de pointe
19 : 01	21 : 00	Heures intermédiaires
21 : 01	00 : 00	Heures normales

Par rapport à la redevance de réservation de l'heure normale, en heure creuse elle est égale à 50%, en heure intermédiaire à 125% et en heure de pointe à 150%.

L'heure prise en compte pour la détermination de la période horaire est celle du sillon au point de mesure (défini dans la liste de l'annexe 4.1) associé à la section élémentaire (selon les cas: heure de passage, heure d'arrivée en cas d'arrêt ou de terminus, heure de départ pour un sillon origine) ;

- de la catégorie tarifaire de la section élémentaire réservée, telle que définie dans l'annexe 4.1 ;
- de la longueur et de la vitesse du sillon réservé (précisées avec une décimale) : un coefficient de modulation s'applique aux sillons fret sur les catégories de sections élémentaires autres que la catégorie Lignes à grande vitesse. Il est de :
 - 0,60 pour les sillons dont soit la longueur est inférieure ou égale à 300 kilomètres, soit la vitesse est inférieure à 70 km/h, hors arrêts alloués suite à la demande du réservataire du sillon ;
 - 1 pour les sillons dont la longueur est supérieure à 300 kilomètres et la vitesse est supérieure ou égale à 70 km/h et inférieure à 85 km/h, hors arrêts alloués suite à la demande du réservataire du sillon ;

- 1,15 pour les sillons dont la longueur est supérieure à 300 kilomètres et la vitesse est supérieure ou égale à 85 km/h et inférieure à 105 km/h, hors arrêts alloués suite à la demande du réservataire du sillon ;
- 1,30 pour les sillons dont la longueur est supérieure à 300 kilomètres et la vitesse est supérieure ou égale à 105 km/h, hors arrêts alloués suite à la demande du réservataire du sillon.
- du type de convoi pour lequel le sillon est circulé :
 - Un coefficient de modulation s'applique aux sillons voyageurs sur la catégorie de sections élémentaires Lignes à grande vitesse. Il est de :
 - 0,88 pour les sillons donnant lieu à circulation de trains de moins de 400 places ;
 - 0,92 pour les sillons donnant lieu à circulation de trains d'une capacité d'emport allant de 400 à 619 places ;
 - 1,14 pour les sillons donnant lieu à circulation de trains d'une capacité d'emport allant de 620 à 899 places ;
 - 1,20 pour les sillons donnant lieu à circulation de trains d'au moins 900 places ou pour tout sillon n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration d'emport.

Pour les sillons non suivis de circulation, le coefficient appliqué est celui retenu lors de la réservation.
 - En catégorie tarifaire D-pr , tous les sillons hors convois régionaux de voyageurs paient le tarif D et en catégorie tarifaire E-pr , tous les sillons hors convois régionaux de voyageurs paient le tarif E.
- de l'origine ou de la destination des sillons réservés : un coefficient de modulation s'applique aux sillons voyageurs sur les catégories de sections élémentaires Ligne à grande vitesse. Il est de :
 - 1,05 pour les « trains voyageurs radiaux », dont l'origine ou la destination est l'une des gares suivantes : Paris-Austerlitz, Paris-Bercy, Paris-Bercy-Conflans, Paris-Est, Paris-Garage-de-l'Ourcq, Paris-Gare-de-Lyon, Paris-Landy, Paris-Montparnasse, Paris-Nord et Paris-Vaugirard ;
 - 0,84 pour les « trains voyageurs inter-secteurs », dont l'origine et la destination ne sont pas l'une des gares citées ci-dessus.
- du matériel roulant prévu pour le sillon alloué : sur les seules catégories tarifaires C* et D*, le PKR de la sous-catégorie tarifaire N3 s'applique aux sillons de convois voyageurs aptes à la grande vitesse (soit 220 km/h ou plus).

6.3.1.3 Redevance de circulation

La redevance de circulation est acquittée pour la circulation des trains sur les voies principales.

Elle est égale à la somme des deux produits ci-dessous :

- prix kilométrique de circulation sur les catégories tarifaires hors « Autres lignes » par la distance parcourue sur les sections élémentaires de ces mêmes catégories tarifaires,
- prix kilométrique de circulation sur les catégories tarifaires « Autres lignes » (E et E-pr) par la distance parcourue sur les sections élémentaires de ces mêmes catégories tarifaires.

Les distances sont précisées à l'hectomètre et les PKC sont indiqués en annexe 10.2.

Le PKC varie en fonction du service de transport : trains de fret, trains haut-le-pied, trains régionaux de voyageurs hors Transilien, trains régionaux de voyageurs Transilien, trains nationaux et internationaux de voyageurs aptes à la grande vitesse ou autres trains.

6.3.1.4 Compensation fret

La compensation fret est calculée par différence sur les prestations minimales entre le barème 2009 réévalué publié en annexe 10.4 et le barème publié en annexe 10.2 :

- par section élémentaire pour la redevance de réservation (somme des différences arrondies au centime)
- par trajet effectué réparti entre les lignes E- E-pr et autres lignes pour la redevance de circulation.

Sont concernés par la compensation fret les trains de fret et les haut-le-pied de l'activité fret.

La modulation sur la longueur du sillon réservé et la vitesse moyenne s'applique, pour le calcul selon le barème 2009 réévalué sur les convois fret et haut-le pied de l'activité fret.

6.3.1.5 Divers

Toute demande de modification ou de suppression de sillon par le demandeur, après l'attribution par Réseau Ferré de France, fait l'objet d'une facturation complémentaire dont le montant en euros HT est indiqué en annexe 10.2.

6.3.2 Redevances pour l'accès aux équipements

L'accès aux équipements désignés ci-après donne lieu à facturation par Réseau Ferré de France d'une redevance supplémentaire dont les conditions de calcul sont précisées ci-après.

6.3.2.1 Redevance pour l'accès aux installations de traction électrique (RCE)

La mise à disposition des installations de traction électrique par Réseau Ferré de France se traduit par la facturation, pour chaque circulation électrique qui emprunte le réseau d'une redevance égale au produit de la distance (précisée à l'hectomètre) parcourue sur les sections élémentaires empruntées et du prix unitaire (en euros HT par kilomètre électrique et par convoi) indiqué en annexe 10.3, le résultat étant arrondi à deux décimales.

Cette redevance couvre une fraction du seul coût d'entretien du réseau de transport et distribution propre à Réseau Ferré de France, c'est-à-dire les sous-stations et les caténaires.

6.3.2.2 Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE)

Le transport de l'énergie se traduit par la facturation, pour chaque circulation électrique qui emprunte le réseau, d'une redevance, égale au produit de la distance (précisée à l'hectomètre) parcourue sur les sections élémentaires empruntées et du prix indicatif unitaire (en euros HT par kilomètre électrique et par convoi), variable en fonction du type de transport, indiqué en annexe 10.3, le résultat étant arrondi à deux décimales. Cette redevance peut être régularisée périodiquement en fonction de la réalité des coûts supportés par Réseau Ferré de France, notamment en raison des évolutions de la tarification publique relative au transport et à la distribution d'électricité et du prix d'électricité.

Elle couvre les charges de transport de l'électricité haute tension en amont du réseau ferré national et celles de l'électricité haute tension correspondant à la consommation d'énergie dans les installations de Réseau Ferré de France (pertes par effet Joule), augmentées des prestations de Responsable d'Equilibre de Réseau Ferré de France (entité responsable de la couverture financière de l'écart demi-horaire entre les prévisions de consommations et les consommations réelles), de la Contribution pour le Service Public de l'Electricité (CSPE), du coût de la gestion du système de comptage de l'énergie électrique et des autres dépenses de charge d'électricité de traction.

6.3.2.3 Redevance pour l'accès aux installations ferroviaires des terminaux de transport combiné

L'accès aux installations ferroviaires des terminaux de transport combiné se traduit par la facturation d'une redevance par terminal de transport combiné qui est, au choix de l'entreprise ferroviaire :

- un montant par train accédant au terminal de transport combiné ;
- un forfait mensuel, quelque soit le nombre de trains accédant au terminal de transport combiné.

Ces montants, en euros HT, sont indiqués en annexe 10.3 pour chaque terminal désigné dont l'accès a été accordé.

6.3.2.4 Redevance pour l'accès aux gares de triage

L'accès aux gares de triage se traduit par la facturation d'une redevance par gare de triage qui est, au choix de l'entreprise ferroviaire, soit :

- un montant par train accédant à la gare de triage ;
- un forfait mensuel, quelque soit le nombre de trains accédant à la gare de triage.

Ces montants, en euros HT, sont indiqués en annexe 10.3 selon le type de tri (à la gravité, à plat).

Pour chaque entreprise ferroviaire, le mode de calcul de la redevance de chaque train accédé est indiqué dans le contrat conclu avec Réseau Ferré de France.

Cette redevance pourra faire l'objet d'une remise à plat dans le cadre d'une analyse des coûts et de l'évolution du parc des triages.

6.3.2.5 Redevance pour l'accès aux voies de service

L'accès aux voies de service (hors utilisation des voies de service comprise dans le sillon) se traduit par la facturation d'une redevance qui dépend de la durée d'accès accordée :

- utilisation courante de courte durée inférieure ou égale à 30 jours consécutifs : le montant de la redevance facturée aux entreprises ferroviaires est égal, en euros HT et par jour ou par mois, au produit du nombre de kilomètres de voies de service (précisé à l'hectomètre) dont l'accès a été accordé et du prix unitaire indiqué en annexe 10.3.
Pour chaque entreprise ferroviaire, le mode de calcul de cette redevance est indiqué dans le contrat conclu avec Réseau Ferré de France ;
- utilisation de longue durée supérieure à 30 jours consécutifs : le montant de la redevance facturée aux entreprises ferroviaires est égal, en euros HT et par mois, au produit du nombre de kilomètres de voies de service (précisé à l'hectomètre) dont l'accès a été accordé et du prix unitaire indiqué en annexe 10.3.

Cette redevance pourra faire l'objet d'une remise à plat, en concertation avec ses clients, dans le cadre d'une analyse des coûts et de l'évolution du parc des voies de service.

6.3.2.6 Redevance pour l'accès aux voies de la gare « Futuroscope »

L'accès aux voies de la gare "Futuroscope" donne lieu à la facturation d'une redevance d'un montant forfaitaire mensuel HT indiqué en annexe 10.3, tenant compte de l'investissement réalisé par Réseau Ferré de France.

6.3.2.7 Redevance pour l'accès des tramways à la section élémentaire « St-Jean-de-Védas – Montpellier »

L'accès des tramways à tout ou partie de la section élémentaire 58069 « St-Jean-de-Védas – Montpellier » du réseau ferré national donne lieu à la facturation d'une redevance d'un montant global forfaitaire mensuel HT indiqué en annexe 10.3, tenant compte de l'investissement réalisé par Réseau Ferré de France.

6.3.2.8 Redevance pour l'accès des trains de fret à la section élémentaire « Montérolier-Buchy - Motteville »

L'accès des trains de fret à tout ou partie de la section élémentaire 38080 « Montérolier-Buchy - Motteville » du réseau ferré national donne lieu à la facturation d'une redevance, en euros HT, égale au produit de la longueur de la section élémentaire et du prix unitaire indiqué en annexe 10.3, tenant compte de l'investissement réalisé par Réseau Ferré de France.

6.3.2.9 Redevance pour l'accès des trains de fret à la ligne « St Pierre d'Albigny - Modane Frontière »

L'accès des trains de fret à tout ou partie des sections élémentaires 54044 « St Pierre d'Albigny - St Jean de Maurienne », 54045 « St Jean de Maurienne – Modane » et 58091 « Modane - Modane Frontière » du réseau ferré national donne lieu à la facturation d'une redevance, en euros HT, égale au produit de la longueur de la section élémentaire et du prix unitaire indiqué en annexe 10.3, tenant compte de l'investissement réalisé par Réseau Ferré de France.

6.3.2.10 Redevance pour l'accès des trains de l'autoroute ferroviaire alpine à la ligne « St Pierre-d'Albigny - Modane Frontière »

L'accès des trains de l'autoroute ferroviaire alpine à tout ou partie des sections élémentaires 54044 « St Pierre d'Albigny St Jean de Maurienne », 54045 « St Jean de Maurienne – Modane » et 58091 « Modane - Modane Frontière » du réseau ferré national donne lieu à la facturation d'une redevance, en euros HT, égale au produit de la longueur de la section élémentaire et du prix unitaire indiqué en annexe 10.3, tenant compte de l'investissement réalisé par Réseau Ferré de France.

6.3.2.11 Redevance pour l'accès des trains électriques aux sections élémentaires 53003 A « Passigny - Le Creusot » et 53003B « Le Creusot - Mâcon »

L'accès des trains électriques à tout ou partie des sections élémentaires 53003 A « Passigny - Le Creusot » et 53003 B « Le Creusot - Mâcon » du réseau ferré national donne lieu à la facturation d'une redevance, en euros HT, égale au produit de la longueur de la section élémentaire et du prix unitaire indiqué en annexe 10.3, tenant compte de l'investissement réalisé par Réseau Ferré de France.

6.3.3 Redevances pour les prestations complémentaires

6.3.3.1 Fourniture de courant de traction

La prestation de fourniture de courant de traction, dans les conditions définies au chapitre 5, se traduit par la facturation d'une redevance, variable en fonction du service de transport, dont le montant en euros HT, par train-kilomètre électrique, est indiqué en annexe 10.3.

Réseau Ferré de France pourra ajuster ce prix en fonction du coût qu'il supportera pour acheter l'énergie de traction électrique.

6.3.3.2 Réalisation d'études pour les transports exceptionnels

La réalisation d'études est :

- gratuite pour les transports exceptionnels effectués sur les lignes dont la carte est à l'annexe 6.10 et lorsque l'encombrement du transport exceptionnel n'excède pas les possibilités offertes par le contour « N » décrit à l'annexe 6.12 ;
- payante dans les autres cas. Un devis et un délai d'étude sont fournis en réponse à chaque demande.

La réalisation d'une étude détaillée de sillons pour des trains exceptionnels de produits encombrants (TEPE) est facturée selon un forfait dont le montant reste à déterminer.

6.3.3.3 Fonctionnement des gares de triage

La prestation de fonctionnement d'une gare de triage se traduit par la facturation d'une redevance par gare de triage à la gravité qui est, au choix de l'entreprise ferroviaire, soit :

- un montant par train accédant à la gare de triage ;
- un forfait mensuel, quelque soit le nombre de trains accédant à la gare de triage.

Ces montants, en euros HT, sont indiqués en annexe 10.3. Pour chaque entreprise ferroviaire, le mode de calcul de la redevance est indiqué dans le contrat conclu avec Réseau Ferré de France.

RFF propose en annexe 10.3 (liste 2), la liste des voies de triage en service et notamment des tris à la gravité. Concernant ces derniers, RFF a engagé un processus visant à déterminer, en concertation avec ses clients, la liste des triages à la gravité devant être maintenus car effectivement utilisés, afin de rationaliser ses coûts de maintenance.

6.3.3.4 Redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts en permanence

Toute ouverture supplémentaire par rapport à la notification définitive des heures d'ouverture des lignes, gares et postes non ouverts en permanence, quand Réseau Ferré de France pourra y répondre favorablement, donne lieu à la facturation d'une redevance basée sur un devis exprimé en fraction de vacation et sera étudiée au cas par cas. Le prix d'une vacation, qui correspond à une ouverture de 8 heures par jour pendant 365 jours, est indiqué en annexe 10.3.

Toute prestation d'ouverture supplémentaire de lignes, gares ou de postes non ouverts en permanence fait l'objet d'un accord spécifique conclu entre RFF et l'entreprise ferroviaire.

6.3.4 Redevances pour les prestations connexes

6.3.4.1 Redevance pour la réalisation d'une étude de faisabilité

Chaque réponse de Réseau Ferré de France à une demande d'étude de faisabilité se traduit par la facturation d'une redevance dont le montant est égal, en euros HT, au prix par étude de faisabilité indiqué en annexe 10.3.

6.3.4.2 Redevance pour la mise à disposition de biens immobiliers

Réseau Ferré de France communiquera aux demandeurs intéressés la redevance applicable à chaque mise à disposition d'un bien immobilier.

6.3.4.3 Redevance pour la location du système de transmission de consommation d'énergie de traction

Le coût de location du système de télé-relève à bord de la consommation d'énergie de traction, est égal, en euros HT, au prix indiqué en annexe 10.3.

6.3.5 Divers

Réseau Ferré de France peut être amené à facturer des prestations autres que celles mentionnées dans les [points 6.3.1 à 6.3.4](#). Les prix correspondants sont établis sur devis. La facturation se fait alors dans les conditions prévues par le contrat conclu avec le demandeur.

Toute demande de prestation de SI d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat autorisé, au-delà de ce qui a été défini comme prestations minimales au [paragraphe 5.2](#), ou portant sur une application qui n'est pas considérée dans le contrat d'utilisation des systèmes d'information comme strictement nécessaire à l'activité de l'entreprise ferroviaire ou du candidat autorisé, fait l'objet d'une tarification basée sur des critères définis par offre et révisables annuellement.

Toute demande formulée par les clients autre que les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés sera traitée au cas par cas.

6.4 Système d'amélioration des performances avec les entreprises ferroviaires

Dans le cadre de l'article 11 de la Directive 2001/14/CE susmentionnée, le système d'amélioration des performances mis en place par Réseau Ferré de France pour optimiser les performances du réseau ferroviaire et offrir un service de qualité aux entreprises ferroviaires se traduit par la tarification spécifique applicable à la redevance de réservation des sillons fret dont la longueur totale est supérieure à 300 km et dont la vitesse est supérieure ou égale à 70 km/h, hors arrêts alloués suite à la demande du réservataire du sillon (voir [point 6.3.1.2](#) ci-avant).

Réseau Ferré de France est disposé à négocier avec toute entreprise ferroviaire qui le souhaite un accord de type « régime de performance », en tenant compte des dispositions communes définies dans les organisations professionnelles européennes et dont les principes de base s'appliqueraient à l'ensemble du réseau.

6.5 Validité des barèmes

Les barèmes définis dans ce chapitre sont applicables à compter du 12 décembre 2010.

6.6 Modalités de facturation

6.6.1 Facturation des redevances

Toutes les factures de redevances comportent l'indication des montants hors taxes. La TVA applicable est celle correspondant au taux en vigueur à la date de facturation, qui est de 19,6 % à la date de publication du présent document.

Les redevances sont établies et facturées mensuellement par Réseau Ferré de France.

Les factures sont adressées par Réseau Ferré de France dans les conditions définies dans le contrat conclu avec le demandeur.

Réseau Ferré de France projette de mettre en place un nouveau système d'information qui permettrait la géo localisation des trains par GPS-GSM.

6.6.1.1 Prestations minimales

Les redevances d'accès, de réservation et de circulation sont acquittées conformément aux règles décrites dans le présent document. Les modalités de facturation sont adaptées au fur et à mesure du développement du système d'information de Réseau Ferré de France et des modalités transitoires peuvent donc être prévues dans le contrat conclu avec Réseau Ferré de France.

■ **Redevance d'accès**

La redevance est acquittée à terme à échoir par le STIF pour le service Transilien et par l'État pour les autres services. Les factures doivent être acquittées au plus tard le 12 de chaque mois, de décembre 2010 à novembre 2011.

■ **Redevance de réservation**

Bien qu'elle soit exigible dès l'attribution du sillon, la redevance de réservation est acquittée par l'entreprise ferroviaire, dans les conditions suivantes :

- un acompte de 20% de la redevance est facturée dès la date de publication de l'horaire de service sur la base des sillons fermes attribués à cette date ;
- une provision de 80% de la redevance est facturée chaque début de mois M-2. Son montant est calculé sur la base d'une estimation des sillons attribués pour le mois M ; des réservations de l'Horaire de service pour le mois M. Cette provision est ajustée trimestriellement sur la base des réservations constatées sur les mois précédents ;
- une facture définitive est établie chaque début de mois M+1 en fonction des réservations de sillons et des demandes d'annulation effectivement enregistrées par Réseau Ferré de France dans son système d'information le dernier jour du mois M pour l'ensemble du mois M. La part mensuelle de l'acompte de 20% ainsi que la provision de 80% sont déduites de la facture définitive.

Le coefficient de modulation sur la capacité d'emport du PKR sur les sections de lignes à grande vitesse est calculé sur la base d'un déclaratif effectué par l'entreprise ferroviaire du matériel ayant circulé. Les modalités du déclaratif sont précisées dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

En cas de renonciation à la réservation du sillon attribué plus de deux mois avant la date programmée pour le début de l'utilisation du sillon, Réseau Ferré de France rembourse le montant de la redevance de réservation perçu, déduction faite des frais de dossier de demande de suppression de sillon.

En cas d'indisponibilité d'un sillon-jour du fait de Réseau Ferré de France, ce montant est remboursé après annulation par l'EF de sa demande de sillon.

Dans le cas où l'attributaire d'un sillon n'est pas une entreprise ferroviaire, cet attributaire sera facturé d'appels de fond de même montant (TTC) et selon les mêmes modalités que l'entreprise ferroviaire qui assure les trafics.

■ **Redevance de circulation**

Le paiement du montant de la redevance de circulation est exigible le jour du début de la circulation.

RFF facture la redevance de circulation chaque fin de mois M+1, à partir des trains-kilomètres déclarés par l'entreprise ferroviaire sur les circulations réelles du mois M, le relevé correspondant devant parvenir à RFF au plus tard le 26 du mois M+1. Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 4.5.2 de l'annexe 5, RFF met en place la Fiche d'Identification Train, dont l'objectif est de se substituer à partir de l'HDS 2012 aux déclarations actuelles des entreprises ferroviaires.

Pour les sections de lignes de catégories tarifaires E et E-pr, à défaut de déclaratif remis par l'entreprise ferroviaire, Réseau Ferré de France se basera sur les données dont il dispose dans les réservations de sillons

■ **Compensation fret**

La compensation fret de l'ensemble des prestations d'un mois M est déduite de la facture de circulation du mois considéré.

En cas de régularisation de prestations sur des mois antérieurs, la compensation fret est déduite directement des factures de régularisation.

■ **Frais de dossier de demande de modification ou de suppression de sillon**

Réseau Ferré de France les facture au demandeur chaque début du mois M+1 à partir des demandes effectivement enregistrées dans son système d'information. Pour les demandes reçues conformément au document d'exploitation 2666 « Capacité de dernière minute », les frais de dossier sont facturés pour chaque sillon-jour.

Ces frais ne sont pas dus en cas de modification ou de suppression de sillon-jour du fait de Réseau Ferré de France.

6.6.1.2. Accès aux équipements

■ **Redevances pour l'accès aux installations de traction électrique (RCE) et pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE)**

- Pour l'accès aux installations de traction électrique (RCE).
Réseau Ferré de France facture ces redevances aux entreprises ferroviaires chaque fin de mois M+1 à partir des trains-kilomètres électriques enregistrés dans le système d'information attesté ou certifié de l'entreprise ferroviaire sur les circulations électriques réelles du mois M, le relevé correspondant devant parvenir à Réseau Ferré de France au plus tard le 26 du mois M+1 ;
- Pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE).
Réseau Ferré de France facture ces redevances aux entreprises ferroviaires chaque fin de mois M+1 :
 - pour les engins électriques non-équipés de compteurs : à partir des trains-kilomètres électriques enregistrés dans le système d'information attesté ou certifié de l'entreprise ferroviaire sur les circulations électriques réelles du mois M, le relevé correspondant devant parvenir à Réseau Ferré de France au plus tard le 26 du mois M+1 ;
 - pour les engins électriques équipés de compteurs (voir [point 2.8.4](#)) : à partir de la consommation d'énergie télé-relevée.

Réseau Ferré de France pourra périodiquement adresser aux entreprises ferroviaires une facture de régularisation de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction tenant compte des coûts réellement supportés par lui et de la totalité des circulations ayant effectivement emprunté le réseau au cours de la période correspondante.

■ **Redevance pour l'accès aux installations ferroviaires des chantiers de transport combiné**

Ces redevances sont facturées dans les conditions suivantes :

- Facturation de la redevance par nombre de trains accédant aux installations ferroviaires des chantiers de transport combiné :
 - une provision est facturée chaque fin de mois M-1 sur la base d'un montant forfaitaire défini contractuellement ;
 - une facture définitive est établie à la fin du mois M+1 sur la base de la déclaration de l'entreprise ferroviaire reprenant les données réelles concernant les trains ayant accédé aux installations ferroviaires des chantiers de transport combiné au plus tard le 20 du mois M + 1 pour l'ensemble de ce mois M. Le montant de la provision est déduit de la facture définitive.
- Facturation de la redevance par chantier de transport combiné :
 - une facture définitive est établie chaque fin de mois M-1 sur la base du montant forfaitaire défini à l'annexe 10.3.

■ **Redevance pour l'accès aux gares de triage**

Ces redevances sont facturées dans les conditions suivantes :

- Calcul de la redevance par nombre de trains accédant aux gares de triage :
 - une provision est facturée chaque fin de mois M-1 sur la base d'un montant forfaitaire défini contractuellement ;
 - une facture définitive est établie à la fin du mois M+1 sur la base de la déclaration de l'entreprise ferroviaire reprenant les données réelles concernant les trains ayant accédé aux gares de triage au plus tard le 20 du mois M + 1 pour l'ensemble de ce mois M. Le montant de la provision est déduit de la facture définitive.
- Calcul de la redevance par gare de triage :
 - une facture définitive est établie chaque fin de mois M-1 sur la base du montant forfaitaire défini à l'annexe 10.3.

■ **Redevance pour l'accès aux voies de service**

Ces redevances sont facturées dans les conditions suivantes :

- une provision est facturée chaque fin de mois M-1 sur la base d'un montant forfaitaire défini dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure. Cette provision peut être nulle ;
- une facture définitive est établie à la fin du mois M+1 sur la base de la déclaration de l'entreprise ferroviaire reprenant les données réelles concernant les voies de service au plus tard le 20 du mois M + 1 pour l'ensemble de ce mois M. Le montant de la provision est déduit de la facture définitive.

Si le déclaratif n'est pas communiqué à RFF dans les délais prévus, un montant défini contractuellement (hors accès aux voies de service pour utilisation de longue durée) sera facturé définitivement. L'entreprise ferroviaire renonce alors à tout recours sur le montant facturé.

■ **Autres redevances facturées par Réseau Ferré de France**

Les redevances suivantes sont facturées selon les mêmes modalités que celles de la redevance de réservation :

- redevance pour l'accès des trains de fret à la section 38080 Montérolier-Buchy–Motteville ;
- redevance pour l'accès des trains de fret à la ligne « Saint-Pierre-d'Albigny–Modane Frontière » ;
- redevance pour l'accès des trains de l'autoroute ferroviaire alpine à la ligne « Saint-Pierre-d'Albigny–Modane Frontière » ;
- redevance pour l'accès des trains électriques aux sections 53003 A 'Pasilly–Le Creusot » et 53003 B « Le Creusot-Mâcon ».

Toute autre redevance est facturée par Réseau Ferré de France aux entreprises ferroviaires chaque fin de mois M-1 sur la base du montant forfaitaire défini à l'annexe 10.3 et des prestations demandées par le client dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

6.6.1.3 Prestations complémentaires et connexes

■ **Redevance pour la fourniture de courant de traction**

Réseau Ferré de France facture cette redevance aux entreprises ferroviaires à partir des trains-kilomètres électriques enregistrés dans le système d'information attesté ou certifié de l'entreprise ferroviaire sur les circulations électriques réelles du mois M, le relevé correspondant devant parvenir à Réseau Ferré de France au plus tard le 26 du mois M+1. La facturation des montants afférents est traitée dans le cadre de la régularisation de la RCTE.

Réseau Ferré de France pourra périodiquement adresser aux entreprises ferroviaires une facture de régularisation de la redevance tenant compte des coûts réellement supportés par lui.

■ **Redevances pour la réalisation d'études pour les transports exceptionnels et redevance pour la mise à disposition de biens immobiliers**

Le mode de facturation des redevances de réalisation d'études pour les transports exceptionnels ou les marchandises dangereuses et de mise à disposition de biens immobiliers est prévu par le contrat conclu avec le demandeur.

■ **Redevance pour le fonctionnement des gares de triage**

Ces redevances sont facturées dans les conditions suivantes :

- Calcul de la redevance par nombre de trains accédant aux gares de triage :
 - une provision est facturée chaque fin de mois M-1 sur la base d'un montant forfaitaire défini contractuellement ;

- une facture définitive est établie à la fin du mois M+1 sur la base de la déclaration de l'entreprise ferroviaire reprenant les données réelles concernant les trains ayant accédé aux gares de triage au plus tard le 20 du mois M + 1 pour l'ensemble de ce mois M. Le montant de la provision est déduit de la facture définitive.
- Calcul de la redevance par gare de triage :
 - une facture définitive est établie chaque fin de mois M-1 sur la base du montant forfaitaire défini à l'annexe 10.3.

■ ***Redevance pour l'ouverture supplémentaire des lignes, gares et postes non ouverts en permanence***

Réseau Ferré de France facture aux entreprises ferroviaires ces redevances chaque début de mois M à partir des demandes effectuées.

Ce prix pourrait être diminué ou même annulé par RFF en cas d'accord commercial entre l'entreprise ferroviaire et RFF. Par un tel accord commercial, l'entreprise ferroviaire s'engagerait à une activité ferroviaire nouvelle qui soit suffisamment soutenue.

■ ***Redevances pour la réalisation d'études de faisabilité***

Réseau Ferré de France facture aux demandeurs ces redevances chaque début de mois M+1 à partir des études effectivement enregistrées dans son système d'information.

■ ***Redevance pour la location du système de transmission de consommation d'énergie de traction***

Réseau Ferré de France facture aux entreprises ferroviaires cette redevance dans le cadre de la régularisation de la RCTE.

6.6.2 Conditions de règlement et de contestation des factures

Les conditions de règlement et de contestation des factures figurent dans les conditions générales applicables aux contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national et aux contrats d'attribution de sillons sur le réseau ferré national en annexe 3.1 du présent document de référence du réseau.