

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 perçue, 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.