

## Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

Version consolidée au 23 juillet 2025

TITRE I<sup>er</sup> : DROIT D'ACCÈS AU RÉSEAU FERROVIAIRE. (Articles 1 à 4-1)

TITRE II : LICENCE D'ENTREPRISE FERROVIAIRE. (Articles 5 à 13)

TITRE III : CERTIFICAT DE SÉCURITÉ. (Articles 13-1 à 16) (abrogé)

TITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES AUX GARES DE VOYAGEURS. (Articles 13-1 à 16)

TITRE IV : DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU ET RÉPARTITION DES CAPACITÉS  
D'INFRASTRUCTURE. (Articles 16-2 à 26)

TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES À LA TARIFICATION (Articles 27 à 36)

TITRE VI : DISPOSITIONS DIVERSES (Articles 37 à 40)

TITRE VIII : DISPOSITIONS DIVERSES. (abrogé)

Annexes (abrogé)

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre,

Vu la convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne le 9 mai 1980 et publiée par le décret n° 87-722 du 25 août 1987, ensemble le décret n° 91-497 du 15 mai 1991 portant publication des appendices à ladite convention tels que modifiés et applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991, et le décret n° 95-814 du 20 juin 1995 portant publication des dispositions complémentaires aux règles uniformes de ladite convention ;

Vu le règlement 1191/69/CEE en date du 26 juin 1969 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, modifié par le règlement 1893/91/CEE du 20 juin 1991 ;

Vu la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du 26 février 2001 ;

Vu la directive 95/18/CE du Conseil en date du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la directive 2001/13/CE du 26 février 2001 ;

Vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

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

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

Vu le décret n° 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la Société nationale des chemins de fer français, modifié par les décrets n° 88-199 du 29 février 1988, n° 88-563 du 5 mai 1988 et n° 96-1058 du 2 décembre 1996 ;

Vu le décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français, modifié par les décrets n° 94-606 du 19 juillet 1994 et n° 99-11 du 7 janvier 1999 ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles, modifié par les décrets n° 97-463 du 9 mai 1997 et n° 97-1205 du 19 décembre 1997, ensemble le décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 pris pour l'application au ministre de l'équipement, des transports et du logement du 1° de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, modifié par le décret n° 99-11 du 7 janvier 1999 ;

Vu le décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de l'établissement public Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional ;

Vu l'avis du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français en date du 29 janvier 2003 ;

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

Le conseil des ministres entendu,

## Article préliminaire

Modifié par Décret n° 2021-776 du 16 juin 2021 - art. 2

I. - Le présent décret s'applique à la gestion du réseau ferroviaire mentionné à l'article L. 2122-1 du code des transports, à son utilisation pour les services nationaux et internationaux, à la répartition des capacités d'infrastructure ainsi qu'à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de cette infrastructure par les gestionnaires d'infrastructure.

Le présent décret ne s'applique pas aux embranchements particuliers. Toutefois un accès non discriminatoire à ces embranchements doit être garanti lorsqu'il est nécessaire pour avoir accès à des installations de service qui sont essentielles pour la fourniture de services de transport et lorsqu'ils desservent ou peuvent desservir plus d'un client final.

II. - Au sens du présent décret, on entend par :

- 1° "Gestionnaire d'infrastructure", toute entité ou entreprise responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et chargée de la participation à son développement conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;
- 1° bis "Gestionnaire des gares de voyageurs", la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;
- 2° "Entreprise ferroviaire", toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence mentionnée à l'article L. 2122-10 du code des transports, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;
- 3° "Infrastructure ferroviaire", l'ensemble des éléments mentionnés à l'annexe I de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) y compris les quais à voyageurs définis comme l'espace aménagé le long des voies servant à l'embarquement des voyageurs dans les trains ou à leur débarquement ;
- 4° "Réseau", l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire d'infrastructure ;
- 5° "Réseau ferroviaire", la définition figurant à l'article L. 2122-1 du code des transports ;
- 6° "Capacités d'infrastructure" et "sillon", les définitions figurant à l'article L. 2122-3 du code des transports ;
- 7° "Candidat", la définition figurant à l'article L. 2122-11 du code des transports ; tout gestionnaire d'infrastructure peut subdiviser, selon des critères qui lui sont propres, les candidats en candidats connus et candidats potentiels ;
- 8° "Répartition", l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire d'infrastructure ;

- 9° "Document de référence du réseau", le document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure ;
- 10° "Accord-cadre", un contrat définissant les droits et obligations d'un candidat et d'un gestionnaire d'infrastructure en ce qui concerne les capacités d'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
- 11° "Infrastructure spécialisée", une infrastructure désignée par le gestionnaire de l'infrastructure et à utiliser par des types déterminés de trafic lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent ;
- 12° "Infrastructure saturée", une section de l'infrastructure pour laquelle les demandes de capacités d'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
- 13° "Plan de renforcement des capacités", une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, visant à réduire les contraintes en matière de capacités d'infrastructure qui ont entraîné la déclaration d'un élément de l'infrastructure comme infrastructure saturée ;
- 14° "Coordination", la procédure mise en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités d'infrastructure ;
- 15° "La Liaison Fixe", la liaison fixe transmanche mentionnée à l'article L. 2111-8 du code des transports ;
- 16° "La commission intergouvernementale de la Liaison Fixe", la commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986 ;
- 17° "Prestations régulées", les prestations définies au 9° du I de l'article préliminaire du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 cité précédemment.

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

Aux titres IV et V, à l'exception de l'article 24-1, et sauf disposition contraire, lorsque les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau sont exercées par plusieurs entités ou entreprises, la référence au gestionnaire d'infrastructure est entendue comme faite à celui qui exerce la fonction de répartition des capacités.

NOTA :

Se reporter aux dispositions mentionnées à l'article 5 du décret n° 2021-776 du 16 juin 2021.

## **TITRE I<sup>er</sup> : DROIT D'ACCÈS AU RÉSEAU FERROVIAIRE. (Articles 1 à 4-1)**

### **Article 1**

Modifié par Décret n°2019-677 du 28 juin 2019 - art. 1

Tout gestionnaire d'infrastructure accorde à toute entreprise ferroviaire et satisfaisant aux conditions énoncées à l'article 4 un droit d'accès à son réseau dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, ce droit incluant l'accès par ce réseau aux installations de service mentionnées aux articles L. 2123-1 du code des transports et 1<sup>er</sup> du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.

NOTA :

Conformément à l'article 3 du décret n° 2019-677 du 28 juin 2019, ces dispositions s'appliquent aux demandes d'accès au réseau ferroviaire pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs déposées en vue de l'exploitation de ces services à compter du 12 décembre 2020.

### **Article 1-1 (abrogé)**

Abrogé par Décret n°2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

### **Article 2 (abrogé)**

Abrogé par Décret n° 2019-677 du 28 juin 2019 - art. 1

### **Article 3**

Modifié par Décret n° 2016-1468 du 28 octobre 2016 - art. 2

- I. - Tout gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises ferroviaires de manière équitable, non discriminatoire et transparente, y compris pour l'accès par son réseau aux installations de service mentionnées à l'article L. 2123-1 du code des transports et à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, les prestations minimales suivantes : le traitement de leurs demandes de capacités d'infrastructure, le droit d'utiliser les capacités qui leur sont attribuées, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris des branchements et aiguilles du réseau, la gestion opérationnelle des circulations, y compris la signalisation et la régulation, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités leur ont été attribuées. Le cas échéant, il fournit également l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique pour le courant de traction ainsi que la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains.

- II. - La fourniture des prestations minimales mentionnées au I donne lieu à la perception de redevances d'infrastructure dans les conditions prévues au titre V.
- III.- L'usage des installations de service accessibles par le réseau est régi par les dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.
- IV. - Lorsque le gestionnaire d'infrastructure prescrit, dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations, l'accès et l'usage de voies à l'occasion d'une circulation utilisant un sillon, la prestation relative à cet accès et à cet usage est réputée incluse dans la prestation prévue au I pour le calcul de la redevance d'infrastructure prévue au II.

Les prestations minimales comprennent également, pour la Liaison Fixe, le service de manœuvre en cas de panne technique et l'accès aux voies d'urgence en cas d'incident, lesquelles sont également réputées incluses dans la prestation prévue au I pour le calcul de la redevance d'infrastructure prévue au II.

- V.- Si le gestionnaire d'infrastructure fournit la prestation complémentaire de courant de traction sur l'infrastructure ferroviaire ou sur les installations de service relevant du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, il la fournit dans des conditions non discriminatoires et transparentes à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande. Lorsque cette prestation n'est proposée que par le gestionnaire d'infrastructure, elle est une prestation régulée au sens du 9° du I de l'article préliminaire du décret du 20 janvier 2012 mentionné ci-dessus. La fourniture de cette prestation donne alors lieu à la perception d'une redevance calculée dans les conditions fixées par l'article 3 dudit décret.

Les redevances perçues au titre de la fourniture du courant de traction et des prestations minimales mentionnées au I relatives, d'une part à l'utilisation du système ferroviaire d'alimentation électrique pour le courant de traction, d'autre part à la couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains sont séparées sur les factures.

- VI. - L'utilisation du système ferroviaire électrique pour le courant de traction prévue au I donne lieu en outre au remboursement par l'entreprise ferroviaire au gestionnaire d'infrastructure des coûts de transport et de distribution acquittés par ce dernier auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique. Elle donne lieu à une refacturation à l'euro par le gestionnaire d'infrastructure de ces coûts, augmentés des autres frais encourus.
- VII. - Si le gestionnaire d'infrastructure fournit les prestations connexes d'accès au réseau de télécommunications ou de fourniture d'informations complémentaires, il les fournit dans des conditions non discriminatoires et transparentes à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

Lorsque cette prestation n'est proposée que par le gestionnaire d'infrastructure, elle est une prestation régulée au sens du 9° du I de l'article préliminaire du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012. La fourniture de ces prestations donne alors lieu à la perception d'une redevance calculée dans les conditions fixées par l'article 3 de ce décret.

Les modalités d'application du présent article sont définies, en tant que de besoin, par arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'économie et du budget.

#### **Article 4**

Modifié par Décret n° 2019-677 du 28 juin 2019 - art. 1

Pour accéder au réseau ferroviaire en vue d'y exercer une activité de transport de marchandises, une activité de transport de voyageurs, une activité de traction seule ou plusieurs de ces activités, les entreprises doivent être titulaires :

- 1° D'une licence d'entreprise ferroviaire délivrée par le ministre chargé des transports ou par l'autorité compétente de l'Etat membre de l'Union européenne ou de l'Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, où cette entreprise est établie, correspondant aux activités effectuées ;
- 2° D'un certificat de sécurité unique valable pour les services envisagés et l'infrastructure empruntée, délivré dans les conditions fixées par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires pour le réseau ferré national et les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables ou d'une autorisation d'exploitation délivrée dans les conditions fixées par le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés pour les autres infrastructures.

Elles doivent également être attributaires des capacités d'infrastructure nécessaires au service envisagé et disposer des moyens techniques et des personnels nécessaires pour assurer la traction des convois.

Celles qui assurent des services de transport de voyageurs mettent en place des plans d'urgence coordonnés afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, en cas de perturbation majeure des services.

Elles doivent enfin, pour accéder à la Liaison Fixe en vue d'y exercer une activité mentionnée au premier alinéa, satisfaire aux règles d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure approuvées par la commission intergouvernementale de la Liaison Fixe ou, en cas de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sans accord fondé sur l'article 50 du traité sur l'Union européenne, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, et aux exigences législatives ou réglementaires ou d'un accord international en matière de sûreté.

#### **Article 4-1**

Création Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que les candidats connus et, à leur demande, les candidats potentiels puissent exprimer, avant l'adoption du plan d'entreprise mentionné à l'article L. 2122-7-1 du code des transports, leur avis sur le contenu de ce plan pour ce qui est des conditions

d'accès et d'utilisation, de la nature, des conditions de mise à disposition et du développement de l'infrastructure.

## **TITRE II : LICENCE D'ENTREPRISE FERROVIAIRE. (Articles 5 à 13)**

### **Article 5**

L'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire est subordonnée au respect des conditions définies aux articles 6 à 9 et relatives à la capacité professionnelle, à la capacité financière, à l'honorabilité et à la couverture des risques.

### **Article 6**

Modifié par Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 63 () JORF 20 octobre 2006

Les demandeurs de licence satisfont à la condition de capacité professionnelle s'ils justifient qu'ils disposent des connaissances, de l'expérience et d'une organisation de gestion leur permettant d'exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces du type de transport désigné dans la licence.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'application du présent article et précise notamment la nature des informations exigées.

### **Article 7**

Modifié par Décret n° 2015-960 du 31 juillet 2015 - art. 1

Les demandeurs de licence satisfont à la condition de capacité financière s'ils peuvent faire face à leurs obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, pour une période de douze mois.

A cet effet, ils justifient qu'ils disposent soit d'un capital social dépassant un seuil adapté au service envisagé soit d'une sûreté personnelle ou réelle équivalente et qu'ils n'ont pas d'arriérés d'impôts considérables ou récurrents ou de cotisations sociales.

Ils fournissent également un compte prévisionnel de résultat et un bilan retraçant l'actif et le passif propres à chaque activité pour laquelle la licence est demandée.

Un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et des transports fixe le seuil mentionné ci-dessus et précise la nature des pièces justificatives à fournir pour apprécier la condition de capacité financière.

### **Article 8**

Modifié par Décret n° 2019-677 du 28 juin 2019 - art. 1

Les personnes physiques qui assurent la direction permanente et effective des entreprises ferroviaires ainsi que ces entreprises elles-mêmes doivent attester de leur honorabilité.

Cette condition d'honorabilité n'est pas remplie lorsque ces personnes physiques ou morales ont fait l'objet soit d'une procédure collective, soit d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 de leur casier judiciaire ou sur une pièce équivalente et entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle, soit d'une condamnation prononcée en récidive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou sur une pièce équivalente, dans le domaine régi par la législation des transports, le droit social, le droit du travail ou, lorsque le demandeur de licence effectue des services de transport de marchandises soumises à des procédures douanières, la législation douanière.

NOTA :

Conformément à l'article 3 du décret n° 2019-677 du 28 juin 2019, ces dispositions s'appliquent aux demandes d'accès au réseau ferroviaire pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs déposées en vue de l'exploitation de ces services à compter du 12 décembre 2020.

### **Article 9**

Modifié par Décret n° 2015-960 du 31 juillet 2015 - art. 1

Les demandeurs de licence doivent justifier qu'ils ont pris les dispositions utiles pour couvrir en cas d'accident leur responsabilité civile à l'égard de leurs clients, des gestionnaires d'infrastructure et des autres tiers. Les stipulations de la Convention pour le transport international ferroviaire susvisée leur sont applicables.

Les contrats d'assurance ou de garantie souscrits en application du précédent alinéa peuvent prévoir des plafonds de garantie. Le montant minimal de ces plafonds est fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

### **Article 10**

Modifié par Décret n° 2015-960 du 31 juillet 2015 - art. 1

Les demandeurs d'une licence adressent au ministre chargé des transports un dossier, rédigé en langue française, établissant qu'ils remplissent les conditions définies aux articles 6 à 9. Le ministre prend sa décision dans le délai de deux mois à compter de la date à laquelle le dossier est complet. Il la communique sans délai à l'intéressé.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les modalités d'application du présent article, notamment la composition du dossier de la demande.

### **Article 11**

Modifié par Décret n° 2015-960 du 31 juillet 2015 - art. 1

La licence d'entreprise ferroviaire demeure valide tant que son titulaire satisfait aux conditions définies aux articles 6 à 9.

Le ministre chargé des transports procède au réexamen de la licence tous les cinq ans. Toutefois il peut, en cas de doute sérieux, vérifier à tout moment le respect des conditions susmentionnées. Pour les besoins de ces vérifications, il détermine les informations que le titulaire de la licence est tenu de lui communiquer et les modalités de ces communications.

Lorsque le ministre constate qu'il existe un doute sérieux sur le respect d'une ou de plusieurs de ces conditions par le titulaire d'une licence délivrée par une autorité d'un autre Etat membre, il en informe sans délai cette autorité.

### **Article 12**

Modifié par Décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 - art. 2

I. - En cas de manquement grave ou répété aux obligations prévues aux articles 6 à 9, le ministre chargé des transports peut, après avoir mis le titulaire de la licence en mesure de présenter ses observations, prononcer le retrait de la licence.

Lorsque le manquement constaté porte uniquement sur les obligations prévues à l'article 7 et ne met pas en cause la sécurité, le ministre peut mettre en demeure le titulaire de la licence de régulariser sa situation financière dans un délai de six mois au plus.

II. - Le titulaire d'une licence doit présenter une nouvelle demande de licence :

- a) En cas de modification affectant sa situation juridique, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle ; il peut poursuivre ses activités pendant l'instruction de sa demande à moins que le ministre chargé des transports, par décision motivée, ne s'y oppose pour des raisons de sécurité ;
- b) Lorsqu'il a interrompu ses activités pendant au moins un an ou ne les a pas commencées six mois après la délivrance de la licence ; toutefois, dans le cas de démarrage d'activité, un délai plus long peut lui être accordé compte tenu de la spécificité des services en cause ;
- c) Lorsqu'il envisage d'assurer des services de transport autres que ceux pour lesquels il a obtenu sa licence.

III. - Un arrêté du ministre chargé des transports définit les modalités d'application du présent article.

### **Article 13**

Modifié par Décret n° 2015-960 du 31 juillet 2015 - art. 1

Le ministre chargé des transports informe sans délai l'Agence ferroviaire européenne de ses décisions d'attribution, de suspension ou de retrait de licence et de ses mises en demeure.

**TITRE III : CERTIFICAT DE SÉCURITÉ. (Articles 13-1 à 16)**  
(abrogé)

**TITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES AUX GARES DE VOYAGEURS. (Articles 13-1 à 16)**

**Article 13-1**

Modifié par Décret n° 2021-776 du 16 juin 2021 - art. 2

- I. - Pour la détermination des redevances relatives aux biens et services en gare gérés par le gestionnaire des gares de voyageurs, les gares de voyageurs sont réparties en trois catégories :
- a) Les gares de voyageurs d'intérêt national sont celles dont la fréquentation par des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Leur périmètre de gestion correspond à une gare de voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs ;
  - b) Les gares de voyageurs d'intérêt régional sont celles dont la fréquentation par des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs est inférieure au seuil défini au a et dont la fréquentation est au moins égale à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Leur périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble des gares de cette catégorie ;
  - c) Les gares de voyageurs d'intérêt local sont les autres gares de voyageurs. Leur périmètre de gestion correspond, dans chaque région, à l'ensemble de ces gares.

Le gestionnaire des gares de voyageurs établit une liste des gares relevant de chaque catégorie compte tenu de leur fréquentation moyenne annuelle évaluée lors des deux dernières années civiles. Cette liste est valable trois ans. Le rattachement d'une gare nouvelle à l'une des catégories est opéré compte tenu de la fréquentation prévisionnelle de cette gare. Les modalités d'évaluation de la fréquentation sont déterminées par arrêté du ministre chargé des transports.

- II. - Les redevances liées aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs sont établies annuellement par le gestionnaire des gares de voyageurs aux fins de couvrir l'ensemble des charges prévisionnelles correspondant à la réalisation de ces prestations pour chacun des périmètres de gestion des gares définis au I.

Ces charges comprennent pour les biens et services en gare de voyageurs :

- a) L'ensemble des charges courantes d'entretien et d'exploitation ;
- b) Le financement de la dotation aux amortissements des investissements, y compris les investissements de renouvellement et de mise aux normes, nets des subventions reçues ;
- c) Le coût des capitaux engagés correspondant aux charges d'emprunt et frais financiers y afférents et au coût d'immobilisation du capital pour la partie autofinancée, nécessaire au financement pérenne des investissements.

Les prévisions de charges prises en compte pour la détermination des redevances tiennent compte des coûts constatés en comptabilité pour l'exercice le plus récent et des objectifs de performance et de productivité pour la gestion des gares de voyageurs.

Lorsque des charges occasionnées par la réalisation de prestations non régulées rendues dans une gare sont communes avec les charges correspondant à la réalisation de prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs, seule la quote-part liée à la réalisation de celles-ci est prise en compte pour la détermination des redevances.

Les charges à prendre en compte pour l'établissement des redevances sont appréciées, sur l'ensemble des bâtiments et installations d'une gare, incluant notamment, les accès routiers voyageurs, les ouvrages destinés aux usagers des trains et, quand elles dépendent de la gare ou qu'elles sont mises à disposition de ses usagers, les cours de gares de voyageurs, y compris leurs accès routiers, et les infrastructures de stationnement.

Pour la détermination des redevances, il est tenu compte de l'utilisation réelle de l'infrastructure sur les trois dernières années et des perspectives de développement du trafic.

III. - Nonobstant les règles énoncées à l'article 3 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, la part de la redevance correspondant à la mise à disposition d'espaces ou de locaux, établie par référence aux charges telles que définies au II du présent article, peut être modulée dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires et en prenant en considération la localisation des espaces par rapport aux flux de voyageurs et les prix du marché de l'immobilier dans le périmètre environnant la gare pour des locaux ou espaces à usage comparable.

IV. - Sur chacun des périmètres de gestion définis au I, une comptabilité analytique distingue les charges liées aux prestations régulées, les charges liées aux prestations non régulées et la quote-part des charges communes liées à des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs. Elle permet de retracer les produits et les charges liés aux prestations régulées sur chacun de ces périmètres. Elle est communiquée sur demande à l'Autorité de régulation des transports ainsi qu'aux autorités organisatrices et aux entreprises ferroviaires concernées.

Le résultat courant positif, déterminé pour chaque périmètre de gestion défini au I, provenant des activités liées aux prestations non régulées assurées directement ou indirectement par le gestionnaire des gares de voyageurs dans les gares de voyageurs du réseau ferré national vient en déduction, à hauteur de 50 %, des charges prises en compte, conformément au II, pour ce même périmètre de gestion, pour la fixation des redevances liées aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs.

Ce résultat est net de l'ensemble des charges d'exploitation directement liées à ces activités et intègre une rémunération des capitaux mobilisés ainsi que le financement de la dotation aux amortissements.

V. - L'exploitant de l'installation de service peut ne pas appliquer les dispositions prévues au IV sur les périmètres de gestion correspondant aux gares relevant des catégories b et c, dès lors que la part de l'activité non régulée dans le chiffre d'affaires constaté pour l'exercice comptable le

plus récent au titre de chacun de ces périmètres est inférieur à 2 %. Pour la détermination des redevances liées aux prestations régulées dans ces gares, sont déduits en totalité des charges à prendre en compte, conformément au II, les revenus courants provenant des activités liées aux prestations non régulées assurées directement ou indirectement par le gestionnaire des gares de voyageurs.

NOTA :

Se reporter aux dispositions mentionnées à l'article 5 du décret n° 2021-776 du 16 juin 2021.

#### **Article 14 (abrogé)**

Abrogé par Décret n° 2006-1279 2006-10-16 art. 67 JORF 20 octobre 2006

#### **Article 14 (abrogé)**

Abrogé par Décret n° 2019-677 du 28 juin 2019 - art. 1

#### **Article 14-1**

Modifié par Décret n° 2021-776 du 16 juin 2021 - art. 2

I. - Pour l'application du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire et de l'article L. 2123-3-2 du code des transports, le gestionnaire des gares de voyageurs établit chaque année un document de référence des gares de voyageurs qu'il gère. Ce document précise notamment, pour chaque gare de voyageurs du réseau ferré national, les prestations régulées qui y sont rendues, les conditions dans lesquelles elles sont rendues, notamment les horaires et périodes pendant lesquels elles sont fournies, et les tarifs des redevances associées.

Les conditions générales du contrat mentionné à l'article L. 2123-2 du code des transports devant être conclu entre le gestionnaire des gares de voyageurs et l'entreprise ferroviaire sont annexées au document de référence des gares.

II. - Le gestionnaire des gares de voyageurs soumet le projet de document de référence des gares pour avis aux autorités organisatrices compétentes et aux entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferré national et effectuant du transport de voyageurs. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans un délai de deux mois suivant la transmission du projet.

Le document de référence des gares de voyageurs justifie, pour chaque périmètre de gestion défini au I de l'article 13-1, par référence aux principes de détermination des redevances prévues au II de ce même article :

- a) La méthodologie utilisée pour déterminer ces redevances et leurs modulations, y compris les principes comptables retenus ;
- b) La définition de la clé de répartition entre les charges affectées au transport régional et celles relatives aux autres types de transport ;

- c) La prévision des coûts liés aux installations et aux services en distinguant les charges directement liées aux prestations régulées et les charges communes ;
- d) Les hypothèses relatives à la demande de prestations régulées ;
- e) Les hypothèses ayant permis de déterminer la clé de répartition utilisée pour la prévision des quotes-parts de charges communes affectées respectivement aux prestations régulées et non régulées ;
- f) Les programmes d'investissements ainsi que la structure des financements correspondants justifiant les amortissements et le calcul du coût des capitaux engagés prévus à l'article 13-1.

Le document de référence des gares de voyageurs s'inscrit dans une perspective pluriannuelle et permet une comparaison des coûts affectés aux gares sur les deux années antérieures.

III. - Le gestionnaire des gares de voyageurs soumet le projet de document de référence des gares de voyageurs pour avis à l'Autorité de régulation des transports. La publication de ce projet de document vaut saisine de l'Autorité. L'Autorité rend un avis conforme sur les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées dans un délai de quatre mois suivant sa saisine. Elle rend également, dans le même délai, un avis motivé sur les éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares. Avant la date de publication mentionnée au deuxième alinéa du II de l'article 17, le gestionnaire des gares de voyageurs transmet à SNCF Réseau le document de référence des gares de voyageurs comprenant les projets de tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées accompagnés d'une mention précisant que leur caractère exécutoire est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports conformément au II de l'article L. 2133-5 du code des transports.

Trois mois au moins avant l'entrée en vigueur de l'horaire annuel de service prévu à l'article 21, SNCF Réseau publie les tarifs des redevances dues au titre des prestations régulées conformes à l'avis de l'Autorité qui sont alors exécutoires.

NOTA :

Se reporter aux dispositions mentionnées à l'article 5 du décret n° 2021-776 du 16 juin 2021.

#### **Article 15 (abrogé)**

Abrogé par Décret n° 2006-1279 2006-10-16 art. 67 JORF 20 octobre 2006

#### **Article 15**

Modifié par Décret n° 2021-966 du 20 juillet 2021 - art. 12

A la demande d'Ile-de-France Mobilités en Ile-de-France ou d'une région, le gestionnaire des gares de voyageurs propose à l'autorité organisatrice des transports concernée une convention pluriannuelle afin de déterminer les conditions d'utilisation et de gestion des gares de voyageurs mentionnées aux b et c de l'article 13-1 et relevant du ressort territorial de cette autorité organisatrice au titre des services de transport organisés par celle-ci.

La convention pluriannuelle mentionnée à l'alinéa 1er précise les projets d'investissements de développement et de renouvellement et de mise aux normes et les modalités de leur financement, conformément à l'article 14-1.

NOTA :

Conformément à l'article 12 du décret n° 2021-966 du 20 juillet 2021, ces dispositions entrent en vigueur à compter du 25 décembre 2023.

#### **Article 16 (abrogé)**

Abrogé par Décret 2006-1279 2006-10-16 art. 67 JORF 20 octobre 2006

#### **Article 16**

Modifié par Décret n°2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Lorsque la gestion d'une gare est assurée dans le cadre d'un contrat ou d'une convention mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 du code des transports, le gestionnaire de la gare est tenu pour l'application des dispositions du chapitre II du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire d'établir et de publier un document de référence de la gare dans les mêmes conditions que celles prévues aux I et II de l'article 14-1.

#### **Article 16-1 (abrogé)**

Abrogé par Décret n°2021-776 du 16 juin 2021 - art. 2

### **TITRE IV : DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU ET RÉPARTITION DES CAPACITÉS D'INFRASTRUCTURE. (Articles 16-2 à 26)**

#### **Article 16-2**

Création Décret n°2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Pour l'application de l'article L. 2122-4-3 du code des transports, la fonction de gestion de l'infrastructure relative à la répartition des capacités d'infrastructure recouvre l'adoption de toutes les décisions relatives à la définition et à l'évaluation de la disponibilité des capacités et à l'attribution de sillons individuels.

#### **Article 17**

Modifié par Décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 - art. 22

I. - Le gestionnaire d'infrastructure établit et publie un document de référence du réseau. Ce document comprend :

1° Un chapitre exposant la consistance et les caractéristiques de l'infrastructure mise à la

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

2° Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances d'infrastructure. A ce titre, il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour déterminer les coûts et les redevances d'infrastructure. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances prévues ou décidées au cours des cinq prochaines années, conformément aux dispositions de l'article 35 du présent décret. Il indique les conditions et les modalités d'exigibilité, de facturation, de paiement, de remboursement et d'exonération des redevances d'infrastructure. Il contient aussi les informations utiles relatives à l'accès par le réseau aux prestations régulées au sens du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire et les règles applicables à cet accès. Il établit également les critères de détermination du défaut d'utilisation des capacités attribuées mais non utilisées en vue de la perception du droit mentionné à l'article 33-3 ;

3° Un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités d'infrastructure. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités d'infrastructure mises à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, notamment les contraintes prévisibles imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment :

- a) Les procédures d'introduction par les candidats des demandes de capacités auprès du gestionnaire d'infrastructure ;
- b) Les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire ;
- c) Les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus ;
- d) Les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus ;
- e) Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée ;
- f) Des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures ;
- g) Les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.

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

- 4° Un chapitre contenant des informations sur la demande de licence d'entreprise ferroviaire et sur les titres de sécurité mentionnés à l'article 4 du présent décret ou indiquant les sites internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique ;
- 5° Un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et sur le système d'amélioration des performances mentionné à l'article 34 ;
- 6° Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service mentionnées à l'article 3 du présent décret et à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire et sur la tarification de leur utilisation. Lorsque les installations de service sont exploitées par le gestionnaire d'infrastructure, ce chapitre précise leurs principales caractéristiques, la nature des prestations régulées qui y sont offertes, en distinguant les prestations d'accès aux installations de service, les services qui y sont rendus, les modalités de tarification de ces prestations et services et des exemples types de tarifs, les coordonnées des personnes à contacter pour obtenir la réalisation de chaque prestation et les conditions générales du contrat à intervenir entre l'exploitant de l'installation de service et l'entreprise ferroviaire ou le candidat. Lorsque les installations de service ne sont pas exploitées par le gestionnaire d'infrastructure, ce dernier intègre au document de référence du réseau les informations figurant sur les sites internet des exploitants des installations de service concernés ou indique les adresses des sites internet sur lesquels les informations sont mises à disposition.

Ce chapitre présente, pour le réseau ferré national, la liste des gares de voyageurs du réseau ferré national gérées par la société SNCF Gares & Connexions, soit qu'elle en assure directement la gestion soit qu'elle la confie à un tiers, à l'exclusion des gares faisant l'objet d'un transfert de gestion en application des dispositions de l'article L. 2111-1-1 du code des transports, regroupées selon les catégories définies au I de l'article 13-1, et les principes de tarification applicables ainsi qu'une description de la méthode utilisée pour la mettre en œuvre ; l'ensemble des informations détaillées nécessaires à l'utilisation de ces gares figure dans le document de référence des gares de voyageurs prévu à l'article 14-1 et annexé au document de référence du réseau ;

- 7° Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres mentionnés à l'article 20 entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat ;
- 8° Des précisions sur les principes et les règles relatifs aux garanties financières pouvant être exigées des candidats en vertu des articles 19-1 et 23-1.

II. - Le gestionnaire d'infrastructure soumet le projet de document de référence du réseau à l'avis du ministre chargé des transports, des candidats et des organisations nationales

représentatives des usagers des transports ferroviaires. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans les deux mois suivant la transmission du projet. Les projets de modifications des éléments mentionnés à l'article 31 figurent dans le projet de document de référence du réseau.

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

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

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

### **Article 18**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Le gestionnaire d'infrastructure répartit les capacités de manière équitable, non discriminatoire et transparente et dans le respect du droit de l'Union.

Lorsqu'il répartit les capacités d'infrastructure, il :

- a) Définit et évalue les capacités disponibles, le cas échéant en coopération avec les autres gestionnaires d'infrastructure en vue d'une répartition efficace de capacités impliquant plusieurs réseaux. S'agissant des infrastructures spécialisées mentionnées à l'article 25-1, leur capacité est considérée comme étant disponible pour l'utilisation de tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question ;
- b) Prévoit la prise en compte des capacités d'infrastructure nécessaires aux besoins de la défense et, le cas échéant, les règles de priorité spécifiques pour des lignes spécialement affectées à un type de trafic ;
- c) Attribue aux candidats, selon les modalités définies aux articles suivants, chaque sillon correspondant à la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points du réseau pendant une période de temps donnée ;
- d) Détermine les graphiques de circulation qui décrivent l'ensemble des sillons sur l'infrastructure du réseau, ainsi que les intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur le réseau ou sur chaque section du réseau ;

e) Arrête, selon les modalités prévues à l'article 21, l'horaire de service qui retrace l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés sur une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit. Des adaptations de l'horaire peuvent intervenir à d'autres dates si les nécessités du trafic intérieur le justifient.

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

Le gestionnaire d'infrastructure peut prendre en compte, dans les conditions définies dans le document de référence du réseau, les niveaux d'utilisation antérieurs des sillons pour déterminer des priorités de répartition des capacités.

#### **Article 18-1 (abrogé)**

Abrogé par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

#### **Article 19**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Tout transfert de capacités d'infrastructure entre candidats qui ne relève pas de la mise à disposition mentionnée au deuxième alinéa de l'article L. 2122-12 du code des transports est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

Le gestionnaire d'infrastructure est en mesure d'indiquer en permanence à tout candidat les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux candidats et aux entreprises ferroviaires utilisant le réseau.

Il respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui sont communiquées pour instruire les demandes de capacités, conclure et appliquer le contrat prévu à l'article L. 2122-11 du code des transports, conformément au décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

#### **NOTA :**

Aux termes de l'article 35 de l'ordonnance n° 2015-855 du 15 juillet 2015, les références aux directives 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991, 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 sont remplacées par des références à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

### **Article 19-1**

Création Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Les conditions dans lesquelles un gestionnaire d'infrastructure peut imposer des garanties financières à un candidat pour le paiement des redevances d'infrastructure ferroviaire ou rejeter sa demande de capacités d'infrastructure au motif qu'il ne justifie pas de sa capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de ces capacités sont définies dans le règlement d'exécution (UE) 2015/10 de la Commission du 6 janvier 2015, pris en application du troisième paragraphe de l'article 41 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). Ces garanties financières ne dépassent pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat.

### **Article 20**

Modifié par Décret n° 2016-1468 du 28 octobre 2016 - art. 2

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

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

L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Il peut prévoir des indemnités en cas de modification ou de résiliation anticipée du contrat pour non-respect des engagements.

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

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

Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement. Le candidat peut, dans ce cas, obtenir une définition détaillée des caractéristiques des capacités, notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons, qui sont mises à sa disposition pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire d'infrastructure peut réduire

les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, est inférieure à un seuil fixé par le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des opérateurs.

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

Les accords-cadres conclus avant le 15 mars 2003 ne sont pas soumis aux articles 1er à 11 du règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Pour les accords-cadres conclus avant le 28 avril 2016, l'article 6, paragraphe 2, ainsi que les articles 7, 8, 9, 10, 11 et 13 du règlement d'exécution n° 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire ne s'appliquent qu'à compter du 28 avril 2021. Cette clause ne vaut pas pour les accords-cadres modifiés après le 28 avril 2016 et dont la modification entraînerait soit une augmentation du volume des sillons attribués, soit une prolongation de la durée de l'accord-cadre.

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

## **Article 21**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Le gestionnaire met en œuvre, pour l'établissement, une fois par année civile, de l'horaire de service, une procédure de programmation et de coordination.

Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires d'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les gestionnaires d'infrastructure des autres Etats membres de l'Union européenne. Ils veillent, dans la mesure du possible, à ce que ces sillons soient respectés dans la suite de la procédure.

Les demandes de capacités, y compris pour effectuer des travaux d'entretien programmés, sont adressées au gestionnaire d'infrastructure dans les conditions et selon les modalités prévues par le document de référence du réseau ou, en cas d'accord-cadre, par les stipulations de cet accord.

Les demandes portent sur une durée au plus égale à celle de l'horaire de service. A l'issue de l'instruction des demandes de sillons, le gestionnaire d'infrastructure établit, au plus tard quatre mois avant son entrée en vigueur, un projet d'horaire de service. Ce projet tient compte des demandes

formulées, des priorités dans l'utilisation du réseau, des périodes nécessaires pour l'entretien programmé du réseau et les travaux d'investissement et, le cas échéant, de la nécessité de réserver des capacités afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes prévisibles de capacités mentionnées à l'article 23.

Le gestionnaire d'infrastructure s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités d'infrastructure, notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau et de tenir compte de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités.

Lorsque plusieurs demandes sont faites pour un même service, le gestionnaire d'infrastructure peut mettre en réserve un sillon qui sera accordé à l'entreprise ferroviaire qui assurera le service. A cette fin il peut, pour l'instruction des demandes d'attribution de sillons, demander des informations complémentaires portant sur la nature du service projeté. Il communique le projet d'horaire de service aux candidats connus et aux candidats potentiels qui souhaitent formuler des commentaires sur l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de cet horaire. Ceux-ci disposent d'un mois pour présenter leurs observations. Le gestionnaire d'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées. Le délai d'un mois étant expiré, le gestionnaire d'infrastructure leur communique une proposition définitive de sillons.

A l'issue de la procédure de programmation et de coordination, le gestionnaire d'infrastructure arrête l'horaire de service définitif et le rend public.

#### **Article 21-1**

Modifié par Ordonnance n°2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure est confronté, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination mentionnée à l'article 21, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par un processus de coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

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

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

- les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
- les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;

- les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au deuxième alinéa ;
- des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Ces informations sont fournies sans révéler volontairement l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elle le soit.

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

Sans préjudice des voies de recours existantes et des compétences de l'Autorité de régulation des transports, en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges assure leur règlement rapide. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables décompté à partir de la réception du recours.

## **Article 22**

Modifié par Décret n° 2019-677 du 28 juin 2019 - art. 1

Lorsqu'une ligne ou une section de ligne du réseau ferroviaire a été déclarée saturée dans les conditions prévues à l'article 26, que les redevances prévues à l'article 33-1 n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'analyse des capacités a été réalisée conformément au même article, le gestionnaire d'infrastructure affecte les sillons en fonction de critères de priorité.

Ces critères et les procédures à suivre pour affecter les sillons sont exposés dans le document de référence du réseau.

Sur le réseau ferré national, ces critères privilégient, dans l'ordre ci-après, les services suivants :

- les services utilisant des sillons préétablis ainsi que tout autre service que le gestionnaire d'infrastructure estime être importants pour la collectivité ;
- les services nationaux ou internationaux qui, sur tout ou partie de leur trajet, sont effectués sur des infrastructures spécialisées mentionnées à l'article 25-1 ;
- les services de transport internationaux de marchandises ;
- les services de fret ferroviaire en provenance et à destination des ports ;
- les services effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec une autorité organisatrice de transports ;
- les services assurant des dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire. (1)

Les gestionnaires d'infrastructure coopèrent pour assurer la cohérence de l'application de ces critères.

NOTA :

(1) Le neuvième alinéa de l'article 22 du décret du 7 mars 2003 susvisé, ajouté par le 7° de l'article 1er du présent décret, peut être modifié par décret.

### **Article 23**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Les demandes présentées après la publication de l'horaire de service pour obtenir l'attribution de sillons pendant la période couverte par cet horaire ne peuvent être satisfaites que pour la durée restante de l'horaire de service en cours et sur les capacités du réseau disponibles après les attributions de sillons effectuées en application de l'article 21.

Des demandes de sillons ponctuels peuvent également être présentées à tout moment pendant la période de validité de l'horaire de service en cours.

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

Le gestionnaire d'infrastructure se prononce dans un délai aussi court que possible, inférieur à un mois, sur les demandes présentées en application du premier alinéa et inférieur à cinq jours ouvrables sur les demandes ponctuelles de sillons. L'absence de réponse dans ces délais vaut rejet de la demande.

Lorsque plusieurs demandes sont faites pour un même service, il peut faire application du cinquième alinéa de l'article 21.

### **Article 24**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Le contrat prévu à l'article L. 2122-11 du code des transports porte sur les conditions administratives, techniques et financières de l'attribution des sillons et de l'utilisation de l'infrastructure. Il mentionne le montant et les modalités de paiement des redevances d'infrastructure et des autres rémunérations.

### **Article 24-1**

Création Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Sans préjudice, pour le réseau ferré national, des articles 13 et 14 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, en cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire d'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

En cas d'urgence et de nécessité absolue motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, il peut en outre exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir cette situation normale dans les meilleurs délais. Les modalités d'indemnisation éventuelle des entreprises ferroviaires sont précisées dans le contrat passé en application de l'article 24.

### **Article 25**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

I. - Le gestionnaire d'infrastructure peut supprimer des sillons attribués :

- 1° Sans préavis, en cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ;
- 2° Si l'utilisation d'un sillon, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil fixé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

II. - Il peut également modifier ou supprimer des sillons attribués :

- 1° Pour permettre l'exécution sur l'infrastructure ferroviaire de travaux d'entretien non programmés lors de l'élaboration de l'horaire de service mentionné à l'article 21 ;
- 2° Pour accorder, à la demande du ministre chargé des transports, la priorité à des transports nécessaires aux besoins de la défense.

III. - La décision mentionnée au 2° du I et aux 1° et 2° du II est communiquée dès que possible par le gestionnaire d'infrastructure aux entreprises ferroviaires intéressées avec un préavis minimum de quinze jours.

Cette décision mentionne la durée de la modification ou de la suppression, cette dernière pouvant être temporaire ou définitive dans le cas prévu au 2° du I.

Le gestionnaire d'infrastructure informe immédiatement le ministre chargé des transports lorsque les modifications ou suppressions de sillons sont motivées par les besoins de la défense nationale.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans le contrat passé en application de l'article 24.

### **Article 25-1**

Création Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire d'infrastructure peut, après

consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécialisées à utiliser par des types déterminés de trafic.

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

Lorsqu'une infrastructure a été désignée infrastructure spécialisée, les trafics ainsi déterminés peuvent bénéficier d'une priorité lors de la répartition des capacités et il est fait état de cette désignation et de cette priorité dans le document de référence du réseau.

### **Article 26**

Modifié par Décret n° 2018-462 du 7 juin 2018 - art. 2

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure constate, à l'issue de la procédure de programmation et de coordination des capacités et de la consultation des candidats, l'impossibilité de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités sur une section de l'infrastructure pendant certaines périodes, il déclare immédiatement cette section "infrastructure saturée". Il en va de même pour les sections susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

Sauf si un plan de renforcement des capacités prévu au troisième alinéa a déjà été mis en œuvre, il procède, dans un délai de six mois à compter de la déclaration de saturation, à l'analyse des capacités afin de déterminer les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée et de proposer des méthodes permettant de satisfaire les demandes supplémentaires. Cette analyse détermine les raisons de cette saturation et les mesures qui pourraient être prises à court et moyen terme pour y remédier. Elle porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

Sur la base de l'analyse des capacités et après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée, il soumet pour approbation, dans un délai de six mois suivant l'achèvement de cette analyse, au ministre chargé des transports un plan de renforcement des capacités qui indique les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure, les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des modifications probables des redevances d'utilisation de l'infrastructure. Il définit, sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, les actions à mener pour renforcer les capacités d'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. En l'absence de réponse du ministre chargé des transports dans un délai de deux mois à compter de la réception du plan de renforcement de capacité, ce dernier est réputé approuvé.

NOTA :

Conformément à l'article 3 du décret n° 2018-462 du 7 juin 2018, ces dispositions entrent en vigueur pour l'horaire de service 2019.

## **TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES À LA TARIFICATION (Articles 27 à 36)**

### **Article 27**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

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

### **Article 28 (abrogé)**

Abrogé par Décret n° 2010-1023 du 1<sup>er</sup> septembre 2010 - art. 35 (Ab)

### **Article 28**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Sans préjudice des actes législatifs ou réglementaires qui lui sont applicables, le gestionnaire d'infrastructure établit les règles de tarification des prestations minimales et des prestations complémentaires et connexes et il perçoit les redevances d'infrastructure conformément aux règles du présent décret.

### **Article 29 (abrogé)**

Abrogé par Décret n°2010-1023 du 1er septembre 2010 - art. 34

### **Article 29**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Le gestionnaire d'infrastructure est en mesure de prouver à l' Autorité de régulation des transports et aux entreprises ferroviaires que les redevances d'infrastructure qu'il facture réellement à toute entreprise ferroviaire sont conformes à la méthode, aux règles et aux barèmes définis dans le document de référence du réseau mentionné à l'article 17.

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

Le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que le système de tarification soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau. Il s'assure que le système de tarification en vigueur est appliqué de manière non discriminatoire et que les redevances d'infrastructure sont équivalentes pour une utilisation équivalente de l'infrastructure et que des services comparables fournis sur le même segment de marché sont soumis aux mêmes redevances. Il montre, dans le document de référence du réseau, que son système de tarification répond à ces exigences, dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

Il établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. Cette méthode est mise à jour de temps à autre sur la base des meilleures pratiques internationales.

### **Article 30**

Modifié par Décret n° 2018-462 du 7 juin 2018 - art. 2

Sans préjudice des articles 31 à 33-2, les redevances d'infrastructure perçues pour les prestations minimales et pour l'accès par le réseau aux installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, ce coût étant calculé selon les modalités prévues par le règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015.

Afin d'éviter des variations disproportionnées indésirables, les redevances perçues en application du présent article et de l'article 33-2 sont exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes.

Les redevances perçues en application du présent article et des articles 33-1 et 33-2 sont déterminées de telle sorte que l'importance relative des montants facturés au titre de ces redevances aux différents services ferroviaires reste en rapport avec les coûts imputables aux différents services ferroviaires.

NOTA :

Conformément à l'article 3 du décret n° 2018-462 du 7 juin 2018, ces dispositions entrent en vigueur pour l'horaire de service 2019.

### **Article 31**

Modifié par Décret n° 2018-462 du 7 juin 2018 - art. 2

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

1° Le gestionnaire d'infrastructure procède, sur la base des données dont il dispose et conformément aux règles de l'art en la matière, à une évaluation préalable de la pertinence des majorations pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments suivantes et en retenant les plus pertinentes :

- les services de transport de voyageurs et les services de fret ;
- les services domestiques et les services internationaux ;
- les services réguliers et les services occasionnels ;
- les services de transport de voyageurs à l'échelle urbaine ou régionale et les services de transport de voyageurs à l'échelle nationale ;

- le transport combiné et le transport conventionnel de marchandises ;
- les trains complets et les trains de wagons isolés ;
- les trains transportant des marchandises dangereuses et les autres trains de marchandises ;

2° Le gestionnaire d'infrastructure définit la liste des segments de marché. Elle contient au moins les trois segments suivants : services de fret, services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de passagers. Le gestionnaire d'infrastructure peut procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

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

3° Le gestionnaire d'infrastructure définit le niveau des majorations des redevances pour les segments de marché de la liste mentionnée au 2°. Ces majorations sont calculées sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification du gestionnaire d'infrastructure respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

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

4° La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau mentionné à l'article 17 et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans.

NOTA :

Conformément à l'article 3 du décret n° 2018-462 du 7 juin 2018, ces dispositions entrent en vigueur pour l'horaire de service 2019.

### **Article 31-1**

#### **Création Décret n° 2025-679 du 21 juillet 2025 - art. 1**

I. - Pour procéder à la différenciation plus poussée de la tarification des marchés selon le type d'activités voyageurs ou marchandises, mentionnée au 2° du I de l'article 31, le gestionnaire d'infrastructure peut demander à l'Autorité de régulation des transports, en application de l'article L. 2122-4-2 du code des transports, de se faire communiquer par les candidats mentionnés à l'article L. 2122-11 du même code, les catégories de données suivantes :

1° La fréquentation pour les activités relevant des transports de voyageurs ;

2° L'offre de transport ;

3° Le matériel utilisé ;

4° Les charges d'exploitation et d'investissement ;

5° Les recettes d'exploitation.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise, parmi les catégories mentionnées au présent I, la nature et le niveau de détail, y compris la maille géographique, des données qui peuvent être communiquées.

- II. - L'Autorité de régulation des transports garantit l'anonymat des données recueillies selon les modalités précisées au III, notamment au regard du nombre de candidats présents par segment de marché considéré, selon la maille géographique mentionnée au I.

L'Autorité de régulation des transports ne transmet pas les données recueillies et en informe le gestionnaire d'infrastructure lorsqu'elle estime, soit qu'il est par nature impossible d'en garantir l'anonymat, eu égard notamment à leur nature et au nombre de candidats présents sur le segment de marché concerné, soit que l'agrégation et l'anonymisation des données communiquées par les candidats ne suffisent pas à en empêcher l'identification ultérieure.

- III. - Toute demande de communication des données mentionnées au I est adressée par le gestionnaire d'infrastructure à l'Autorité de régulation des transports sous forme écrite au plus tard le 1<sup>er</sup> février. Elle précise la nature et le détail des données sollicitées et justifie de la nécessité de leur communication pour établir la tarification du réseau ferroviaire. Elle peut porter sur les données des deux années précédentes.

L'Autorité de régulation des transports transmet aux candidats la liste des données sollicitées au plus tard le 1<sup>er</sup> mars. Elle peut refuser de transmettre la demande ou en réduire le périmètre si celle-ci est insuffisamment justifiée ou excessive par rapport aux besoins du gestionnaire d'infrastructure pour établir la tarification d'un ou des segments, ou en cas d'impossibilité d'anonymisation. En cas de refus de transmission ou de réduction du périmètre de la demande, l'Autorité de régulation des transports en informe sans délai le gestionnaire d'infrastructure.

Les candidats transmettent à l'Autorité de régulation des transports les données disponibles au plus tard le 1<sup>er</sup> juin. Au sens du présent décret, une donnée disponible s'entend comme une donnée existante ou nécessitant des opérations limitées de traitement et de mise en forme.

Lorsqu'une donnée demandée n'est pas disponible, le candidat le notifie à l'Autorité de régulation des transports dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande de communication, en indiquant, le cas échéant, la liste des données approchantes disponibles. Dans ce cas, l'Autorité de régulation des transports indique au candidat, dans un délai d'un mois à compter de la réception de cette notification, si tout ou partie des données approchantes sont en adéquation avec les besoins du gestionnaire d'infrastructure. Le candidat transmet les données ainsi considérées comme adéquates au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet.

Les données sont transmises par les candidats à l'Autorité de régulation des transports sans contrepartie financière, par voie électronique, sauf impossibilité technique dûment justifiée. Les

données constituées sous la forme de bases de données sont transmises dans un format réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé. La transmission des données est accompagnée de la documentation permettant d'assurer leur intelligibilité, leur interprétation et leur exploitation, ainsi que, le cas échéant, de la mention des traitements opérés pour les produire.

L'Autorité de régulation des transports transmet au gestionnaire d'infrastructure les données sous forme agrégée et anonymisée au plus tard le 1er août.

IV. -Le présent article n'est pas applicable aux services de transport ferroviaire de voyageurs faisant l'objet d'un contrat de service public mentionné à l'article L. 2121-14 du code des transports.

### **Article 32**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

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

### **Article 33**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Sans préjudice des règles de l'Union relatives aux aides d'Etat, le gestionnaire d'infrastructure ne peut consentir des réductions sur les redevances d'infrastructure que dans les conditions suivantes :

- 1° Les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire d'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue ;
- 2° Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances d'infrastructure perçues pour une section déterminée de l'infrastructure ;
- 3° Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Ils sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.

Par dérogation au 1°, le gestionnaire d'infrastructure peut instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

### **Article 33-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Les redevances d'infrastructure mentionnées à l'article 30 peuvent inclure, au titre de la rareté des capacités, une redevance perçue durant les périodes de saturation constatées ou prévisibles sur les sections de l'infrastructure déclarées saturées en application de l'article 26.

Le gestionnaire d'infrastructure cesse de percevoir cette redevance sur ces sections lorsqu'il ne présente pas de plan de renforcement des capacités ou lorsqu'il tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le plan de renforcement des capacités mentionné au troisième alinéa de l'article 26.

Toutefois, l'Autorité de régulation des transports peut autoriser le gestionnaire d'infrastructure à continuer de percevoir cette redevance dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article L. 2122-4-7 du code des transports et à l'article L. 2133-5-2 du même code. Elle rend sa décision dans les deux mois de sa saisine. L'absence de réponse de l'Autorité au terme de ce délai vaut autorisation.

### **Article 33-2**

Création Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

I. - Les redevances d'infrastructure mentionnées à l'article 30 peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Ces modifications sont différenciées en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Elles ne doivent pas entraîner une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire d'infrastructure.

Ce dernier garantit la traçabilité de l'origine et de l'application des redevances liées aux coûts environnementaux et conserve les informations nécessaires, qui sont communiquées au ministre chargé des transports à sa demande.

II. - Lorsque les modifications visent à prendre en compte le coût induit par le bruit, elles sont différenciées en fonction de l'ampleur du bruit engendré, selon les modalités prévues dans le règlement d'exécution (UE) 2015/429 de la Commission du 13 mars 2015.

Ces modifications favorisent la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

### **Article 33-3**

Création Décret n°2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Afin d'encourager une utilisation efficace des capacités, le gestionnaire d'infrastructure peut percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon occasionnelle, de l'utiliser en tout ou partie.

Le gestionnaire est tenu de percevoir ce droit lorsque des candidats s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie.

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

Ce droit est payé soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée conformément à l'article L. 2122-11 du code des transports.

### **Article 34**

Modifié par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

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

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

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

Dans la mesure du possible, ces retards, rangés dans l'une des catégories et sous-catégories mentionnées au c du 2 de l'annexe VI de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), sont imputés à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions normales de circulation.

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

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

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

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

### **Article 35**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Le gestionnaire d'infrastructure peut établir les redevances d'infrastructure sur une période pluriannuelle.

En vue de l'examen de ces redevances par l' Autorité de régulation des transports en application de l'article L. 2133-5 ou de l'article L. 2133-6 du code des transports, tout gestionnaire d'infrastructure fournit à cette autorité toute information nécessaire sur l'établissement de son système de tarification et sur les redevances perçues des candidats. Il détaille les modalités de calcul et les formules d'indexation sur la période concernée.

### **Article 36**

Modifié par Décret n° 2019-677 du 28 juin 2019 - art. 1

I. - Le délai mentionné au IV de l'article L. 2133-5 du code des transports est fixé à trois mois.

II. - La date mentionnée au V de l'article L. 2133-5 du code des transports est fixée à trois mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service concerné.

## **TITRE VI : DISPOSITIONS DIVERSES (Articles 37 à 40)**

### **Article 37**

A modifié les dispositions suivantes

Abroge Décret n°2001-1116 du 27 novembre 2001 - art. 6 (Ab)

Article 38

A modifié les dispositions suivantes

Modifie Décret n°97-1198 du 19 décembre 1997 - art. ANNEXE (M)

Article 39

Modifié par DÉCRET n°2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

Les dispositions du présent décret peuvent être modifiées par décret en Conseil d'Etat.

Article 40

Le Premier ministre, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire et

le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## **TITRE VIII : DISPOSITIONS DIVERSES. (abrogé)**

### **Article 36 (abrogé)**

Abrogé par Décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 - art. 1

### **Annexes (abrogé)**

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,  
Jean-Pierre Raffarin

Le ministre de l'équipement, des transports,  
du logement, du tourisme et de la mer,  
Gilles de Robien

Le ministre de la fonction publique,  
de la réforme de l'Etat  
et de l'aménagement du territoire,  
Jean-Paul Delevoye

Le secrétaire d'Etat aux transports  
et à la mer,  
Dominique Bussereau