Concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux

# Document de référence de la Ligne Tours-Bordeaux

## Horaire de Service 2027

| Version modifiée n°3 approuvée par | Date |
|---|---|
| Lionel EPELY | 08/06/2026 |

# Tables des matières

0. Préambule ..... 6

1. Informations générales ..... 8

2. Conditions d'accès à la ligne ..... 12

2.1. Introduction ..... 13

2.2. Conditions Générales d'accès ..... 13
2.2.1 Candidats à l'accès à la Ligne ..... 13
2.2.2 Licence d'entreprise ferroviaire ..... 13
2.2.3 Certificat de sécurité unique ..... 13
2.2.4 Attestation d'assurance ..... 14

2.3. Conditions commerciales générales ..... 14
2.3.1 Contrat d'Utilisation de la Ligne et d'attribution des sillons sur la Ligne ..... 14
2.3.2 Accords-cadres ..... 14
2.3.3 Déclaration de capacité-cadre ..... 14
2.3.4 Accords de qualité sillons ..... 16

2.4. Règles opérationnelles ..... 16
2.4.1 Langue ..... 16
2.4.2 Documentation ..... 16
2.4.3 Conditions techniques d'admission des matériels roulants ..... 16
2.4.3.1. Vérification de la compatibilité des matériels roulants avec les infrastructures de la Ligne ..... 16
2.4.3.2. Dispositions pour le suivi et l'observation des matériels roulants ..... 17
2.4.4 Dispositions relatives au personnel des entreprises ferroviaires ..... 17

2.5. Conditions d'accès spécifiques ..... 18
2.5.1 Transports exceptionnels ..... 18
2.5.2 Marchandises dangereuses ..... 18
2.5.3 Circulations dérogatoires ..... 18
2.5.4 Trains de reconnaissance de la Ligne ..... 18
2.5.5 Trains spéciaux ..... 18

3. Infrastructure ..... 19

3.1. Introduction ..... 20

3.2. Principales caractéristiques géographiques ..... 20
3.2.1 Périmètre d'exploitation commerciale de la Ligne ..... 20
3.2.2 Gares ..... 21

3.3. Principales caractéristiques techniques ..... 21
3.3.1 L'infrastructure ..... 22
3.3.2 Systèmes de signalisation ..... 23
3.3.2.1. Espacement des trains ..... 24
3.3.2.2. Contrôle de vitesse ..... 24
3.3.3 Télécommunications ..... 24

3.4. Installations techniques ..... 24
3.4.1 Installations de traction électrique ..... 24
3.4.2 Poste de Commande à Distance (PCD) ..... 24

3.4.3 Détection de Boîtes Chaudes (DBC) 24
3.4.4 Centre de supervision (« Hypervision ») 25

3.5. Engagements de performances sur la Ligne 25
3.5.1 Engagements de LISEA 25
3.5.2 Système d'amélioration des performances (SAP) 26

3.6. Développement de l'infrastructure 26

4. Attribution des capacités 27

4.1. Introduction 28

4.2. Conditions pour la demande d'attribution de sillons 28
4.2.1 Demandeurs de capacités 28
4.2.2 Conditions contractuelles 28
4.2.3 Responsabilité des demandeurs de capacités 28

4.3. Coordination portant sur la répartition des capacités d'infrastructure de la Ligne 29
4.3.1 Coordination internationale 29
4.3.2 Coordination LISEA / SNCF RESEAU 29
4.3.2.1. L'instance de coordination 29
4.3.2.2. Périmètre de coordination et d'information 29
4.3.2.3. Principes de coordination LISEA / SNCF RESEAU 30

4.4. Processus d'attribution des sillons 31
4.4.1 Les étapes clés 31
4.4.2 La structuration des capacités d'infrastructure 31
4.4.2.1. Méthodologie 32
4.4.2.2. Les livrables 33
4.4.3 La construction de l'Horaire de Service 33
4.4.3.1. Demande de sillons 34
4.4.3.2. Instruction et traitement de la demande de sillons 34
4.4.3.3. Réponses à la demande de sillons 35
4.4.4 Traitement des demandes tardives de sillon 35
4.4.5 Adaptation de l'Horaire de Service 35
4.4.6 Gestion de la capacité « de dernière minute » 35

4.5. Désignation de l'entreprise ferroviaire par le candidat autorisé 35

4.6. Allocation de capacité pour les besoins de maintenance 36

4.7. Trains présentant des conditions d'accès spécifiques 36

4.8. Non utilisation des sillons attribués 36

4.9. Régulation du trafic et gestion des situations perturbées 37

4.10. Le comité de suivi Atlantique 37

5. Services 38

5.1. Introduction 39

5.2. Prestations minimales 39
5.2.1 Traitement des demandes de capacités d'infrastructure 39
5.2.2 Droit d'utilisation des sillons attribués 39
5.2.3 Gestion du trafic et des circulations 39
5.2.4 Accès aux installations de traction électrique 39
5.2.5 Couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE - Composante A) 40
5.2.6 Autres informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service ferroviaire pour lequel les capacités d'infrastructure ont été accordées 40

5.3. Prestations complémentaires 40
5.3.1 Fourniture du courant de traction 40

5.4. Prestations connexes 40
5.4.1 Transport et distribution de l'énergie de traction (RCTE – Composante B) 40
5.4.2 Accompagnement à la vérification de la compatibilité du matériel roulant 41
5.4.3 Mise à disposition des données issues des équipements de la Ligne 41

6. Tarification 42

6.1. Introduction 43

6.2. Principes de Tarification de la Ligne 43
6.2.1 Structure du barème des redevances 43
6.2.2 Période de validité 43
6.2.3 Aide au développement 43
6.2.3.1. Services librement organisés 43
6.2.3.1. Services conventionnés 46
6.2.4 Tarification différenciée 46

6.3. Tarifs 47
6.3.1 Redevances pour les prestations minimales 47
6.3.1.1. Redevance de réservation – RR 47
6.3.1.2. Redevance de circulation – RC 49
6.3.1.3. Redevance pour l'accès aux installations de traction électrique – RCE 49
6.3.1.4. Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction - RCTE « composante A » 50
6.3.2 Redevances pour les prestations complémentaires 50
6.3.2.1. Redevance pour la fourniture de l'énergie de traction – RFE 50
6.3.3 Redevances pour les prestations connexes 50
6.3.3.1. Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – RCTE « composante B ». 50
6.3.3.2. Accompagnement à la vérification de la compatibilité du matériel roulant 51

6.4. Tarification spéciale 51
6.4.1 Trains de fret à grande vitesse 51
6.4.2 Trains spéciaux 51

6.5. Evolution pluriannuelle des tarifs de la Ligne 51

6.6. Facturation 51
6.6.1 Facturation de la redevance de réservation 52
6.6.1.1. La facturation de l'acompte 52
6.6.1.2. La facturation du solde 52
6.6.1.3. La régularisation 52
6.6.2 Facturation de la redevance de circulation et de la redevance pour l'accès et l'utilisation des installations électriques 52
6.6.3 Facturation de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction 53
6.6.4 Délai de paiement des factures 53

6.7. Conditions de Paiement 53

6.8. Réclamation 53

7. ANNEXES 54

# Liste des Annexes

ANNEXE 1. _____ Glossaire
ANNEXE 2. ____ Modèle de Contrat d'Utilisation de la Ligne et du Contrat d'Attribution des sillons sur la Ligne
ANNEXE 3. _____ Modèle d'Accord-Cadre
ANNEXE 4. _____ Spécifications techniques d'interopérabilité
ANNEXE 5. _____ Liste indicative des matériels roulants acceptés sur la Ligne
ANNEXE 6. _____ Schémas descriptifs de la Ligne
ANNEXE 7. _____ Principes de tarification de la Ligne
ANNEXE 8. _____ Règles d'évolution des tarifs de la Ligne
ANNEXE 9. _____ Liste des points remarquables (PR) de la Ligne
ANNEXE 10. _____ Trame d'accord de qualité sillons entre LISEA et la société XXX
ANNEXE 11_____ Suivi des modifications

# 0. PREAMBULE

La Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) prolonge depuis juillet 2017 la LGV Atlantique Paris Montparnasse - Tours (ouverte en 1990) jusqu'à Bordeaux. Elle permet des liaisons rapides au départ et à destination de toutes les villes du Sud-Ouest de la France, et positionne Bordeaux à 2h de Paris. LISEA (société concessionnaire de cette ligne) est une société dont les actionnaires sont VINCI Concessions (42,05%), Meridiam (41,95%) et la Caisse des Dépôts (16%). Elle a en charge l'exploitation et la maintenance de la LGV jusqu'en 2061.

La ligne à grande vitesse SEA a été déclarée d'utilité publique par décret du 18 juillet 2006 pour la section Angoulême-Bordeaux et par décret du 10 juin 2009 pour la section Tours-Angoulême.

Elle constitue un axe Nord – Sud de 302 kilomètres à double voie permettant d'accueillir les trains de voyageurs roulant à la vitesse maximale de 320 km/h. Elle est raccordée au nord à la LGV Paris – Tours à Saint-Avertin, et au sud à la ligne classique à Ambarès-et-Lagrave.

La Ligne comporte de nombreux raccordements permettant de desservir les principales villes situées le long du tracé dans les gares de centre-ville, offrant ainsi de nombreuses correspondances avec le réseau régional.

Cette infrastructure s'inscrit dans un schéma global d'aménagement du territoire aux enjeux nationaux et internationaux. Elle renforce l'axe transeuropéen qui relie, par la façade atlantique, les régions du nord et de l'est de l'Europe au sud-ouest de la France et à l'Espagne. La LGV constitue la colonne vertébrale de la région Nouvelle-Aquitaine, et offre aux territoires qu'elle traverse de nouvelles opportunités de mobilité et de développement.

LISEA est le gestionnaire de cette infrastructure pour une durée de 50 ans. Sa mission consiste à exploiter et maintenir cette nouvelle infrastructure ferroviaire.

Le Document de Référence de la LGV SEA Tours-Bordeaux présente aux entreprises ferroviaires et candidats autorisés les conditions pour l'accès et l'utilisation de l'infrastructure. Il décrit l'ambition de LISEA de mettre à disposition de ses clients une infrastructure performante pour un service de qualité, en coordination avec l'ensemble des acteurs ferroviaires.

# 1. INFORMATIONS GENERALES

# 1.1. INTRODUCTION

La société LISEA SAS est le concessionnaire de la LGV SEA Tours-Bordeaux. Au titre du contrat de concession conclu le 16 juin 2011 avec SNCF RESEAU et approuvé par le décret n°2011-761 du 28 juin 2011 LISEA assure le financement, la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation de la LGV.
En sa qualité de gestionnaire d'infrastructure, LISEA élabore le Document de Référence de la LGV SEA Tours-Bordeaux, lequel contient l'ensemble des informations nécessaires à son accès et à son utilisation dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes. Le Document de Référence de la LGV SEA Tours-Bordeaux est dénommé « DRL SEA », et la LGV SEA Tours-Bordeaux est dénommée « la Ligne ».

# 1.2. OBJECTIFS DU DRL SEA

En application de l'article 20 du décret 2006-1534, LISEA élabore le DRL SEA qui contient les informations nécessaires aux entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser la Ligne pour y assurer des prestations de transport de voyageurs et de marchandises à grande vitesse, et plus généralement à toutes les parties intéressées par le transport ferroviaire.
Le contenu du présent document est défini en application du même article 20 du décret 2006-1534, et est structuré selon le modèle standard de Document de Référence adopté par les Gestionnaires d'Infrastructures européens.

# 1.3. CADRE JURIDIQUE

## 1.3.1 Contexte

Le DRL SEA est un document élaboré chaque année en application des textes législatifs et règlementaires qui régissent le système ferroviaire français. Les principaux textes applicables au DRL SEA pour le Service Annuel 2027 sont listés ci-dessous :

- La directive n°2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen ;
- Le code des transports ;
- Le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RESEAU ;
- 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 ;
- Le décret n°2015-143 du 10 février 2015 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- Le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;
- Le décret n°2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- Le décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
- Le décret n°2011-761 du 28 juin 2011 approuvant le contrat de concession passé entre Réseau ferré de France et la société LISEA pour le financement, la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux et des raccordements au réseau existant ;
- Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire
- Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

Certaines données fournies dans le présent document peuvent évoluer en fonction des modifications législatives et règlementaires et notamment des transpositions des directives européennes. Il est précisé que les textes législatifs ou réglementaires adoptés après la publication du DRL SEA sont applicables selon les modalités qu'ils prévoient sans que l'actualisation du DRL ne soit nécessaire.

### 1.3.2 Responsabilités

Les informations présentes dans le DRL SEA permettent à toute entité mentionnée à l'article L 2122-11 du Code des transports et répondant aux conditions d'accès à la Ligne d'y présenter des demandes d'attribution de sillons et d'y circuler sans discrimination.
A cette fin LISEA élabore un document le plus exact, complet et clair possible sur la base des informations disponibles à la date de sa publication. Cependant, LISEA n'est pas responsable du contenu des sites externes auxquels le présent document fait référence. En cas de divergence entre le contenu de sites externes et les informations ici présentées, seules ces dernières font foi.
LISEA invite tout demandeur de capacités, en ceux compris les entreprises ferroviaires et candidats autorisés, à faire part de leurs observations sur le document.

### 1.3.3 Portée

Le DRL SEA précise les différentes règles et conditions concernant l'accès à la Ligne et à son utilisation :

- les conditions d'accès à la Ligne,
- la description des infrastructures de la Ligne,
- la procédure de demande et d'attribution de sillons,
- les prestations proposées par LISEA,
- la tarification.

Il présente l'ensemble des règles devant être respectées par les demandeurs de capacités et par LISEA.
Il est précisé que le DRL SEA sera une des pièces contractuelles du Contrat d'Utilisation / d'attribution des sillons de la Ligne qui sera conclu entre les entreprises ferroviaires et/ou candidats autorisés, et LISEA.

### 1.3.4 Procédure de recours

En vertu de l'article L 1263-2 du Code des transports, un recours peut être déposé par toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure devant l'Autorité de Régulation des Transports (ART) dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès à la Ligne au regard notamment des dispositions contenues dans le présent document.

## 1.4. PERIODE DE VALIDITE, MISE A JOUR

### 1.4.1 Période de validité

L'ensemble des dispositions contenues dans le document s'appliquent à compter de sa publication, pour des demandes de réservations des capacités de la Ligne dans le cadre de l'Horaire de Service 2027, débutant le 13 décembre 2026 et expirant le 11 décembre 2027.

L'ART dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de publication du DRL pour émettre son avis motivé. Sur la base de cet avis, LISEA peut ajuster le contenu du DRL.

### 1.4.2 Mise à jour

Le DRL SEA peut faire l'objet de mises à jour régulières par LISEA. Ces mises à jour sont communiquées à SNCF RESEAU pour intégration dans le Document de Référence du Réseau ferré national (DRR). Ces dernières entrent en vigueur après que SNCF RESEAU les ait rendues publiques.

Les mises à jour du DRL sont réalisées dans les conditions prévues par l'article 17 du décret n° 2003-194 et peuvent faire l'objet d'un avis motivé de l'ART le cas échéant. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées. Pour chaque procédure de consultation, les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas rendus dans les délais prévus.

# 1.5. PUBLICATION

Pour chaque Horaire de Service, le DRL SEA est transmis à SNCF RESEAU, qui en assure l'intégration dans le DRR (Document de Référence du Réseau).
Le DRL SEA est ainsi rendu public au plus tard le 13 décembre 2026, dans le cadre de la publication du DRR du Réseau Ferré National 2027. Dès sa publication officielle, il est également mis à disposition des entreprises ferroviaires, sur le site internet de LISEA : www.lisea.fr. En application de la règlementation européenne en vigueur, le DRL SEA est rédigé en deux langues de l'Union Européenne, en l'espèce le français et l'anglais. En cas de divergence entre les deux versions du document, celle rédigée en français fera foi.

# 1.6. CONTACTS

## 1.6.1 Service clients LISEA

Pour toute entreprise qui souhaiterait obtenir des précisions ou formuler des observations sur le contenu du DRL SEA, LISEA met à disposition un service clients, accessible à l'adresse suivante : http://www.lisea.fr/nous-contacter/
La direction commerciale de LISEA répondra aux observations et aux demandes qui lui seront formulées dans les meilleurs délais.

## 1.6.2 SNCF RÉSEAU

Pour toute observation ou demande de précision concernant le Réseau Ferré National (RFN) autre que la Ligne, les entreprises intéressées sont priées de s'adresser à SNCF RÉSEAU selon les modalités décrites dans le DRR.

# 2. CONDITIONS D'ACCES A LA LIGNE

# 2.1. INTRODUCTION

La Ligne est accessible à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande, pour elle-même ou désignée par un candidat autorisé, sous réserve de satisfaire aux exigences règlementaires de sécurité ainsi qu'aux conditions d'accès décrites dans ce chapitre.

# 2.2. CONDITIONS GENERALES D'ACCES

En application des décrets n°2003-194, 2006-1534 et 2019-525, toute entreprise ferroviaire souhaitant avoir accès à la Ligne pour y effectuer des services de transport ferroviaire doit être en possession :

- D'une licence d'entreprise ferroviaire
- D'un certificat de sécurité unique valable pour les services concernés, pour l'utilisation effective de l'infrastructure
- D'une attestation d'assurance
- D'un contrat d'utilisation de la Ligne conclu avec LISEA

## 2.2.1 Candidats à l'accès à la Ligne

En application de la règlementation en vigueur, LISEA donne accès à la Ligne à toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat de l'Union Européenne, ou appliquant des règles équivalentes à celle de l'Union Européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, en vue d'y exploiter les services ferroviaires suivants :

- des services de transport de voyageurs à grande vitesse sur le territoire national ;
- des services de transport international à grande vitesse avec une desserte sur le territoire national (ce droit d'accès des entreprises ferroviaires s'exerce dans le respect de l'article L.2121-12 du Code des transports dans sa rédaction antérieure à la loi n°2018-515 du 27 juin 2018) ;
- des services de transport international à grande vitesse de transit sur le territoire national ;
- des services de transport de fret à grande vitesse, dont les matériels roulants répondent aux critères d'interopérabilité applicables aux matériels à grande vitesse.

Si les entreprises ferroviaires voulant accéder à la Ligne souhaitent plus d'informations, elles peuvent contacter le service clients de LISEA dont les coordonnées figurent au 1.6.1.

## 2.2.2 Licence d'entreprise ferroviaire

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

## 2.2.3 Certificat de sécurité unique

Le certificat de sécurité unique est délivré par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) ou par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) dans les conditions fixées par le décret 2019-525 (article 75) et l'arrêté du 14 avril 2008 modifié par l'arrêté du 6 avril 2010, ou par une autorité de sécurité d'un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

Pour réaliser un service de transport sur la Ligne, une entreprise ferroviaire doit notamment avoir pris connaissance de la documentation d'exploitation ferroviaire objet du point 2.4.2.

### 2.2.4 Attestation d'assurance

L'attestation d'assurance, ou un document équivalent, doit couvrir la période pour laquelle l'entreprise ferroviaire souhaite l'accès à la Ligne. Son montant couvre notamment les dommages que les activités de l'entreprise ferroviaire pourraient causer à LISEA.
L'entreprise ferroviaire doit, au plus tard à la conclusion du contrat d'utilisation de la Ligne et avant l'entrée en vigueur de chaque Horaire de Service pour lequel elle a obtenu des sillons, présenter à LISEA un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite.
Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de l'assurance. L'entreprise ferroviaire notifie à LISEA toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

## 2.3. CONDITIONS COMMERCIALES GENERALES

### 2.3.1 Contrat d'Utilisation de la Ligne et d'attribution des sillons sur la Ligne

Les candidats autorisés signent avec LISEA un Contrat d'Utilisation de la Ligne.
Toute utilisation de la Ligne, par une entreprise ferroviaire désignée par un candidat autorisé ou pour son propre compte, nécessite la conclusion préalable entre LISEA et l'entreprise ferroviaire de ce Contrat d'Utilisation de la Ligne.
Lors de la conclusion d'un Contrat d'Utilisation / d'attribution de la Ligne entre LISEA et un demandeur de capacités, ce contrat sera établi sur la base du contrat d'utilisation de la Ligne annexé au DRL et adapté à la qualité du demandeur.

### 2.3.2 Accords-cadres

Un accord-cadre peut être conclu entre LISEA et tout demandeur de capacité couvrant plusieurs services annuels consécutifs, afin d'attribuer à ce dernier un volume défini de la capacité de la Ligne. L'accord-cadre décrit le volume et les caractéristiques des capacités auxquelles il peut prétendre pendant la période de validité de cet accord-cadre.
Un accord-cadre définit en outre les droits et obligations de chacune des parties en ce qui concerne les capacités visées.
Un modèle d'accord cadre figure en ANNEXE 3. Ce modèle d'accord cadre sert de base de départ et pourra être aménagé pour tenir compte des spécificités du(des) demandeur(s) de capacité.
Pour plus d'informations sur ce dispositif, les demandeurs de capacités sont invités à prendre contact avec la Direction Commerciale de LISEA.

### 2.3.3 Déclaration de capacité-cadre

LISEA publie une déclaration de capacité cadre pour répondre aux exigences issues 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.
Selon l'article 3 du règlement d'exécution n° 2016/545, la déclaration de capacité-cadre publiée par le gestionnaire d'infrastructure contient les informations suivantes :

- Capacité-cadre déjà attribuée et le nombre de sillons
- Capacité indicative encore disponible, pour la conclusion d'accords-cadres sur une infrastructure faisant déjà l'objet d'accord cadre
- Capacité maximale disponible pour les accords-cadres pour chaque section de ligne et la méthode de calcul utilisée pour évaluer cette capacité maximale.

Capacité maximale disponible pour les accords-cadres
LISEA met à disposition des demandeurs de capacité pour le transport de voyageurs à grande vitesse et de fret à grande vitesse une capacité maximale totale de :

- Sens Tours-Bordeaux : 6 sillons par heure de 06h30 à 12h00 et de 13h30 à 00h15.
- Sens Bordeaux-Tours : 6 sillons par heure de 05h30 à 10h30 et de 12h00 à 22h30.

Soit respectivement un total de 97 et 99 sillons disponibles par jour et par sens, ou 196 sillons deux sens confondus.
Cette capacité maximale totale résulte de l'accord portant sur la coordination de la répartition des capacités d'infrastructures conclu avec SNCF Réseau concomitamment à la signature du contrat de concession en application de l'article 22 du décret n° 2006-1534 du 6 Décembre 2006. Cet accord définit la nature, le volume et les caractéristiques des sillons que SNCF Réseau et LISEA s'engagent à tracer sur leurs infrastructures respectives en vue de leur attribution à des demandeurs de capacités.
La capacité cadre maximale disponible pour les accords-cadres correspond à un maximum de 70% de la capacité maximale totale en application de l'article 8 du règlement d'exécution 2016/545 qui précise que « *le gestionnaire d'infrastructure répartit une capacité-cadre représentant au maximum 70% de la capacité maximale d'une période de contrôle sur une ligne* ». Conformément à cette réglementation, LISEA met à disposition des demandeurs de capacité-cadre pour le transport de voyageurs à grande vitesse et de fret à grande vitesse une capacité cadre maximale totale de :

- Sens Tours-Bordeaux : 4 sillons par heure 06h30 à 12h00 et de 13h30 à 00h15.
- Sens Bordeaux-Tours : 4 sillons par heure de 05h30 à 10h30 et de 12h00 à 22h30.

**Capacité totale disponible et capacité-cadre sur la LGV SEA (en sillons.jours)**

| Sens impair Tours > Bordeaux | | | | Sens pair Bordeaux > Tours | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Plage horaire* | | *Capacité totale* | *Capacité-cadre* | *Plage horaire* | | *Capacité totale* | *Capacité-cadre* |
| *05:30* | *06:00* | 0 | 0 | *05:30* | *06:00* | 3 | 2 |
| *06:01* | *06:30* | 0 | 0 | *06:01* | *06:30* | 3 | 2 |
| 06:31 | 07:00 | 3 | 2 | 06:31 | 07:00 | 3 | 2 |
| 07:01 | 07:30 | 3 | 2 | 07:01 | 07:30 | 3 | 2 |
| 07:31 | 08:00 | 3 | 2 | 07:31 | 08:00 | 3 | 2 |
| 08:01 | 08:30 | 3 | 2 | 08:01 | 08:30 | 3 | 2 |
| 08:31 | 09:00 | 3 | 2 | 08:31 | 09:00 | 3 | 2 |
| 09:01 | 09:30 | 3 | 2 | 09:01 | 09:30 | 3 | 2 |
| 09:31 | 10:00 | 3 | 2 | 09:31 | 10:00 | 3 | 2 |
| 10:01 | 10:30 | 3 | 2 | 10:01 | 10:30 | 3 | 2 |
| 10:31 | 11:00 | 3 | 2 | 10:31 | 11:00 | 0 | 0 |
| 11:01 | 11:30 | 3 | 2 | *11:01* | *11:30* | 0 | 0 |
| 11:31 | 12:00 | 3 | 2 | *11:31* | *12:00* | 0 | 0 |
| 12:01 | 12:30 | 0 | 0 | *12:01* | *12:30* | 3 | 2 |
| 12:31 | 13:00 | 0 | 0 | 12:31 | 13:00 | 3 | 2 |
| 13:01 | 13:30 | 0 | 0 | 13:01 | 13:30 | 3 | 2 |
| *13:31* | *14:00* | 3 | 2 | 13:31 | 14:00 | 3 | 2 |
| *14:01* | *14:30* | 3 | 2 | 14:01 | 14:30 | 3 | 2 |
| *14:31* | *15:00* | 3 | 2 | 14:31 | 15:00 | 3 | 2 |
| 15:01 | 15:30 | 3 | 2 | 15:01 | 15:30 | 3 | 2 |
| 15:31 | 16:00 | 3 | 2 | 15:31 | 16:00 | 3 | 2 |
| 16:01 | 16:30 | 3 | 2 | 16:01 | 16:30 | 3 | 2 |
| 16:31 | 17:00 | 3 | 2 | 16:31 | 17:00 | 3 | 2 |
| 17:01 | 17:30 | 3 | 2 | 17:01 | 17:30 | 3 | 2 |
| 17:31 | 18:00 | 3 | 2 | 17:31 | 18:00 | 3 | 2 |
| 18:01 | 18:30 | 3 | 2 | 18:01 | 18:30 | 3 | 2 |
| 18:31 | 19:00 | 3 | 2 | 18:31 | 19:00 | 3 | 2 |
| 19:01 | 19:30 | 3 | 2 | 19:01 | 19:30 | 3 | 2 |
| 19:31 | 20:00 | 3 | 2 | 19:31 | 20:00 | 3 | 2 |
| 20:01 | 20:30 | 3 | 2 | 20:01 | 20:30 | 3 | 2 |
| 20:31 | 21:00 | 3 | 2 | 20:31 | 21:00 | 3 | 2 |
| 21:01 | 21:30 | 3 | 2 | 21:01 | 21:30 | 3 | 2 |
| 21:31 | 22:00 | 3 | 2 | 21:31 | 22:00 | 3 | 2 |
| 22:01 | 22:30 | 3 | 2 | 22:01 | 22:30 | 3 | 2 |
| 22:31 | 23:00 | 3 | 2 | 22:31 | 23:00 | 3 | 2 |
| 23:01 | 23:30 | 3 | 2 | 23:01 | 23:30 | 3 | 2 |
| 23:31 | 00:00 | 3 | 2 | *23:31* | *00:00* | 0 | 0 |
| 00:01 | 00:30 | 1 | 1 | *00:01* | *00:30* | 0 | 0 |
| **Total par jour** | | **97** | **65** | **Total par jour** | | **99** | **66** |

La capacité-cadre maximale est de 65 et 66 sillons par sens par jour, soit 131 sillons par jour 2 sens confondus[1].
La Ligne est fermée entre 00:30 et 05:30 pour maintenance, mais toute Entreprise Ferroviaire désirant circuler de nuit peut en faire la demande auprès de la Direction Commerciale de LISEA, qui étudiera la demande et pourra le cas échéant étudier une attribution de sillons sur cette période nocturne, en particulier les nuits du week-end.

Capacités-cadres attribuées

À date de la publication du présent Document de Référence de la Ligne SEA pour le Service Annuel 2027, aucune capacité cadre n'a été attribuée mais des discussions sont en cours avec plusieurs candidats déclarés et une attribution a été faite pour l'Horaire de Service 2028 et les suivants. Pour plus d'informations sur ce

[1] Les plages de surveillance de la Ligne inscrites dans le graphique capacitaire sont les suivantes : sens impair Voie 1, de 11h45 à 12h45 à Saint-Avertin et de 13h à 13h45 à Ambarès ; sens pair Voie 2 : de 10h10 à 11h10 à Ambarès et de 11h15 à 12h15 à Saint-Avertin.

dispositif et sur la déclaration de capacité-cadre, les demandeurs de capacités sont invités à contacter la Direction Commerciale de LISEA.

### 2.3.4 Accords de qualité sillons

Un accord qualité sillon pourra être conclu entre LISEA et tout demandeur de capacité.
Un modèle d'accord de qualité sillons est présenté en annexe (ANNEXE 10).

## 2.4. REGLES OPERATIONNELLES

### 2.4.1 Langue

Toutes les opérations liées à l'utilisation de la Ligne sont effectuées en langue française.

### 2.4.2 Documentation

L'utilisation de la LGV SEA Tours-Bordeaux est soumise à la connaissance et au respect de la documentation d'exploitation notamment prévue par :

- les spécifications techniques d'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse (STI), relatifs aux systèmes de l'infrastructure, de l'énergie, du contrôle-commande, du matériel roulant et de l'exploitation, dont la liste est précisée en ANNEXE 4 ;
- l'article 14 du décret 2019-525 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Cette documentation mise à disposition des entreprises ferroviaires contient :

- la documentation d'exploitation, publiée par LISEA, applicable à la LGV SEA Tours-Bordeaux ;
- les consignes locales d'exploitation de la Ligne, notamment les Renseignements Techniques (RT).

Toute entreprise ferroviaire qui souhaite opérer des services de transport ferroviaire, a l'obligation, sous sa responsabilité, de prendre connaissance de cette documentation. L'ensemble de cette documentation est disponible sur simple demande adressée à LISEA. Pour tout renseignement complémentaire sur le contenu et les modalités pratiques d'accès à cette documentation, les entreprises ferroviaires peuvent s'adresser au service clients de LISEA.

### 2.4.3 Conditions techniques d'admission des matériels roulants

La Ligne a été conçue pour permettre la circulation des trains à grande vitesse figurant en ANNEXE 5 (liste indicative). Elle permet la circulation des matériels roulants répondant à la Spécification Technique d'Interopérabilité 2008/232/CE relative aux matériels roulants.
Sont admis sur la Ligne les trains à grande vitesse avec des performances suffisamment élevées pour être en mesure de garantir qu'une seule panne intervenant en cours de transit et affectant les équipements participant à la fonction de traction n'empêchera pas le train de sortir de la Concession sans assistance. Par ailleurs, l'utilisation des freins à courant de Foucault en freinage de service est interdite sur la Ligne.

#### 2.4.3.1. Vérification de la compatibilité des matériels roulants avec les infrastructures de la Ligne

L'utilisation des sillons qu'une entreprise ferroviaire s'est vu attribuer est soumise à la vérification préalable par l'entreprise ferroviaire de la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure de la Ligne. À cet effet, l'entreprise ferroviaire étudie, sous sa seule et entière responsabilité, la compatibilité entre le matériel roulant qu'elle souhaite engager sur la Ligne et les infrastructures qui la composent. Pour ce faire, LISEA met à disposition des entreprises ferroviaires un descriptif des caractéristiques des infrastructures de la Ligne (RINF) disponible sur le site web de l'ERA. Ce descriptif est mis à jour en continu sous la responsabilité de LISEA (rinf@lisea.fr).

Les interlocuteurs habituels de LISEA sont à disposition pour toute question, en particulier la direction commerciale.

LISEA rappelle qu'elle n'est pas en possession des études de compatibilité des matériels circulant déjà sur SEA et ne dispose pas d'une procédure de commande d'étude de compatibilité. L'EF doit contacter la direction commerciale de LISEA qui traitera la demande au cas par cas.

La sécurité des circulations est garantie par le document d'utilisation du réseau référencé « information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure » (INS-LIEXP-R2903). Le processus de gestion du changement LISEA prévoit, si un changement a un impact sur la compatibilité du matériel roulant, de vérifier si une modification du RINF est à réaliser. LISEA attend la mise en place effective du dispositif ERA d'information aux EF lors d'une modification du RINF. LISEA n'envisage aucune modification de son infrastructure pouvant impacter la compatibilité du matériel roulant dans le court ou moyen terme.

Le décret n°2019-525 du 27 mai 2019 dispose en effet dans son article 190 : « Avant qu'une entreprise ferroviaire utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, elle vérifie :

1) Que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux sections 1 et 2 du présent chapitre ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu et qu'il est dûment enregistré ;
2) Que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des spécifications techniques d'interopérabilité applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet. Ce gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations peut fixer, dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de compatibilité ;
3) Que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité et la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic ».

#### 2.4.3.2. Dispositions pour le suivi et l'observation des matériels roulants

Les entreprises ferroviaires sont responsables de la qualité et de la sécurité des matériels roulants qu'elles engagent sur la Ligne. Elles s'assurent que leurs matériels sont et demeurent compatibles avec l'infrastructure sur lesquelles elles se sont vu attribuer des sillons, selon la procédure décrite précédemment.
Dans le cadre de l'amélioration continue de l'exploitation de la Ligne, LISEA se dote d'un centre de supervision ayant notamment pour objectif d'observer en temps réel l'état de certains organes de roulement et de frottement des trains (roues et pantographes) en circulation sur la Ligne.
Dans le but d'améliorer la qualité des services ferroviaires sur la Ligne, les éventuelles anomalies constatées pourront être transmises aux entreprises ferroviaires selon les modalités définies par LISEA.
LISEA anime une instance trimestrielle avec la participation obligatoire des EF pour le suivi et le traitement des incidents ERTMS : ce partage d'information avec les EF a pour but d'améliorer le fonctionnement de l'ERTMS et de valider le plan d'actions suite aux différentes anomalies rencontrées (anomalie sol, anomalie bord).

### 2.4.4 Dispositions relatives au personnel des entreprises ferroviaires

Les entreprises ferroviaires doivent respecter la règlementation en vigueur.
Elles s'assurent que le personnel à bord de leurs trains circulant sur la Ligne a reçu une formation lui permettant de s'acquitter de ses fonctions. Sur demande des entreprises ferroviaires, LISEA pourra étudier la mise à disposition d'informations complémentaires que les entreprises jugeraient nécessaires au bon accomplissement de leur programme de formation. Ces informations sont délivrées dans des conditions définies par LISEA, et ne sauraient engager la responsabilité de LISEA dans la formation du personnel de l'entreprise ferroviaire intéressée.

# 2.5. CONDITIONS D'ACCES SPECIFIQUES

## 2.5.1 Transports exceptionnels

Un transport est considéré comme exceptionnel dès lors que ses dimensions, sa masse ou son conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire.

Les transports exceptionnels ne sont pas autorisés sur la Ligne.

## 2.5.2 Marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses sont toutes les matières et objets définis par le règlement international pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses (RID), dont le transport est interdit ou autorisé uniquement sous certaines conditions. Dans ce cas le transport s'effectue en application de l'arrêté du 20 Décembre 2013 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »).
Le transport de marchandises dangereuses n'est pas autorisé sur la Ligne.

## 2.5.3 Circulations dérogatoires

Des circulations dérogatoires peuvent être effectuées sur la ligne pour réaliser des essais sur le matériel roulant ou sur l'infrastructure, dans les conditions prévues par le document d'exploitation LISEA INS-LIEXP-R2606 « circulations dérogatoires ». Ils doivent faire l'objet d'une autorisation de l'EPSF, sur proposition de LISEA, basée sur un dossier préalablement transmis par le demandeur d'essais.
Le demandeur d'essais doit offrir des garanties suffisantes en termes de connaissance des règles d'exploitation de la Ligne, de méthodologie et d'instrumentation.
L'étude de la faisabilité des trains dérogatoires ne préjuge pas de la réponse apportée par LISEA sur l'attribution des sillons nécessaires aux essais, dont les modalités de demande et d'attribution sont décrites au chapitre 4 « Attribution des capacités ».
LISEA établira un devis sous ces conditions et sur la base de l'étude de faisabilité.

## 2.5.4 Trains de reconnaissance de la Ligne

La Ligne est conçue pour la circulation de trains à grande vitesse. Cette caractéristique suppose la vérification quotidienne de l'intégrité de l'infrastructure pour permettre son exploitation à vitesse maximale après l'interruption nocturne des circulations. Pour l'Horaire de Service 2027, et sans préjudice des possibles évolutions de la règlementation en matière de sécurité ferroviaire, cette vérification est assurée par une procédure de reconnaissance des infrastructures au moyen notamment de la circulation de trains de reconnaissance.
La circulation des trains de reconnaissance nécessite l'utilisation de sillons dont la demande doit être faite selon les modalités décrites au point 4.4.3.1. La circulation de ces trains fait l'objet de conditions contractuelles spécifiques entre LISEA et l'entreprise ferroviaire qui serait amenée à réaliser cette opération pour le compte de LISEA.

## 2.5.5 Trains spéciaux

Certains trains spéciaux sont admis sur la Ligne : les trains de travaux, les trains de mesures.
En particulier, la circulation des matériels roulants spécialisés ou à destination exclusive des opérations de maintenance et d'entretien de la Ligne nécessite l'autorisation de LISEA, dans les conditions définies :

- dans la règle d'exploitation particulière LISEA INS-LIEXP-R2702 « Processus autorisant la circulation et le travail des véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le système ferroviaire SEA ».

# 3. INFRASTRUCTURE

# 3.1. INTRODUCTION

Ce chapitre permet aux entreprises ferroviaires souhaitant accéder à la Ligne d'en connaître les principales caractéristiques.

Les informations qui y figurent ne valent que pour le Service Annuel auquel le DRL SEA fait référence. Dans le cas où certaines de ces caractéristiques évolueraient au cours du Service Annuel, LISEA en informera les entreprises ferroviaires et candidats autorisés dans le cadre de la procédure de *Mise à jour* du document.

Conformément à la Décision d'Exécution de la Commission Européenne du 16 mai 2019 (2019/777/EU), l'infrastructure de la LGV SEA Tours-Bordeaux est décrite en détail (valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-systèmes) dans le Registre de l'Infrastructure (RINF) du RFN publié sur le site web de l'ERA qui seul fait foi en matière de description de l'infrastructure. En complément, le service clients de LISEA reste à disposition des entreprises ferroviaires pour communiquer le RINF aux entreprises ferroviaires, qui le rend disponible dans un délai de 7 jours ouvrés.

# 3.2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES GEOGRAPHIQUES

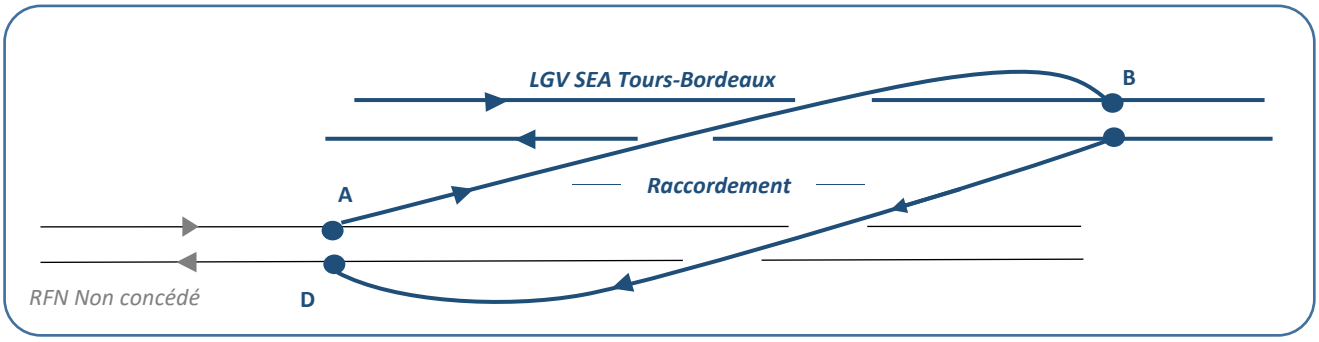
## 3.2.1 Périmètre d'exploitation commerciale de la Ligne

La Ligne, est constituée d'un linéaire à double voie de 302 km, son extrémité nord se situant sur la commune de St Avertin (Indre-et-Loire), et son extrémité sud sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave (Gironde).
Elle est composée 9 sections courantes de LGV et de 8 raccordements au RFN non concédé d'une longueur cumulée de 35 km.
Le tableau suivant détaille les points kilométriques encadrant la Ligne. Il précise par ailleurs son découpage en sections élémentaires (SEL), sections sur lesquelles s'appuient les principes de tarification de la Ligne.

| Intitulé SEL | Impair | | | | Pair | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Pk SNCF RESEAU* | Pk SEA Début | Pk SEA Fin | **Longueur (km)** | *Pk SNCF RESEAU* | Pk SEA Début | Pk SEA Fin | **Longueur (km)** |
| SEA_1 | *222,994* | 0,000 | 16,798 | **16,798** | *222,994* | 0,000 | 16,021 | **16,021** |
| Raccordement « Monts Sud » | *252,134* | 0,401 | 5,670 | **5,670** | *251,762* | 0,000 | 5,268 | **5,268** |
| SEA_2 | | 16,798 | 36,270 | **19,472** | | 16,021 | 36,422 | **20,401** |
| Raccordement « La Celle-Saint-Avant » | *279,425* | 0,000 | 4,075 | **4,075** | *279,425* | 0,364 | 3,615 | **3,615** |
| SEA_3 | | 36,270 | 86,042 | **49,772** | | 36,422 | 85,425 | **49,003** |
| Raccordement « Migné-Auxances » | *333,326* | 0,000 | 6,159 | **6,159** | *333,136* | 0,206 | 6,569 | **6,569** |
| SEA_4 | | 86,042 | 103,494 | **17,452** | | 85,425 | 105,300 | **19,875** |
| Raccordement « Fontaine-le-Comte Nord » | *11,267* | 0,000 | 4,073 | **4,073** | *11,267* | 0,271 | 1,977 | **1,977** |
| SEA_5 | | 103,494 | 108,081 | **4,587** | | 105,300 | 108,482 | **3,182** |
| Raccordement « Fontaine-le-Comte Sud » | *8,251* | 0,000 | 3,439 | **3,439** | *8,150* | 0,000 | 4,002 | **4,002** |
| SEA_6 | | 108,081 | 172,115 | **64,034** | | 108,482 | 172,115 | **63,633** |
| Raccordement « Juillé » | | | | | *418,190* | 0,000 | 2,559 | **2,559** |
| SEA_7 | | 172,115 | 179,374 | **7,259** | | 172,115 | 179,374 | **7,259** |
| Raccordement « Villognon » | *427,564* | 0,000 | 4,444 | **4,444** | | | | |
| SEA_8 | | 179,374 | 214,269 | **34,895** | | 179,374 | 214,269 | **34,895** |
| Raccordement « La Couronne » | *457,440* | 0,000 | 5,823 | **5,823** | *457,708* | 0,299 | 5,591 | **5,591** |
| SEA_9 | *571,091* | 214,269 | 301,848 | **87,579** | *570,142* | 214,269 | 300,896 | **86,627** |

Une carte descriptive de ces sections élémentaires de la Ligne est présentée en ANNEXE 6 du présent document.

NB : La longueur des raccordements de la Ligne correspond à la distance entre leurs aiguilles sur le RFN non concédé et leurs aiguilles sur la Ligne. Dans le schéma ci-dessous, cela correspond à la distance entre A et B, et entre C et D.




### 3.2.2 Gares

La Ligne ne comporte aucune gare sur son tracé.
Sous réserve de répondre aux conditions d'accès fixées par SNCF RESEAU, les entreprises ferroviaires peuvent accéder aux gares ferroviaires par l'emprunt des sections de raccordements de la Ligne réalisés à cet effet.
Les entreprises qui souhaiteraient obtenir des informations sur l'offre de services fournie dans les gares sont priées de se référer au Document de Référence des Gares (DRG) annexé au DRR de SNCF RESEAU.
Le tableau suivant présente les points d'entrée/sortie les plus proches de la Ligne de et vers les gares du territoire traversé par la Ligne :

| Gares | Sections de Raccordement | |
|---|---|---|
| | Nord > Sud | Sud > Nord |
| Tours/St Pierre des Corps | - | Raccordement « Monts Sud » |
| Châtellerault | Raccordement « La Celle-St-Avant » | - |
| Futuroscope | Raccordement « La Celle-St-Avant » | - |
| Poitiers | *LGV > Poitiers :*<br>Raccordement « Migné-Auxances »<br>*Poitiers > LGV :*<br>Raccordement « Fontaine-le-Comte Sud » | *LGV > Poitiers :*<br>Raccordement « Fontaine le Comte Sud »<br>*Poitiers > LGV* :<br>Raccordement « Migné-Auxances » |
| La Rochelle | Raccordement « Fontaine-le-Comte Nord » | Raccordement « Fontaine-le-Comte Nord » |
| Angoulême | *LGV > Angoulême* :<br>Raccordement « Villognon »<br>*Angoulême > LGV :*<br>Raccordement « La Couronne » | *LGV > Angoulême :*<br>Raccordement « La Couronne »<br>*Angoulême > LGV :*<br>Raccordement « Juillé » |
| Libourne | Raccordement « Villognon » | Raccordement « Juillé » |

## 3.3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Toute entreprise ferroviaire qui souhaite prendre connaissance de la description détaillée de la Ligne est priée de consulter le RINF disponible sur le site web de l'ERA. Ce document, également mis à disposition des Entreprises Ferroviaires dans un délai de 7 jours ouvrés par le service clients de LISEA, donne les caractéristiques de chaque sous-système et partie de sous-système de la Ligne telles que définies dans la réglementation en vigueur. Il est mis à jour dès que nécessaire par LISEA qui en est responsable de l'exhaustivité et de l'exactitude en continu. Il reste à disposition des entreprises ferroviaires pour leur faciliter l'étude de la compatibilité de leurs matériels roulants avec les itinéraires qu'elles planifieraient d'utiliser. Le processus de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec les infrastructures de la Ligne est néanmoins décrit au paragraphe 2.4.3.1. L'ANNEXE 6 présente un schéma de la Ligne.

### 3.3.1 L'infrastructure

Les caractéristiques de l'infrastructure sont les suivantes :

- Ecartement des voies : Ecartement UIC de 1,435 mètre
- Gabarit : GC, fiche UIC 506
- Typologie de la voie : Les sections de LGV sont en double voie banalisée. Les sections de raccordements sont en double voie banalisée, sauf les raccordements suivants : « La Celle-St-Avant », « Fontaine le Comte Nord », « Juillé » et « Villognon » lesquels sont en tout ou partie en voie unique banalisée.
- Limite de vitesse sur la section courante : 320 km/h sous ERTMS Niveau 2, 300 km/h sous TVM 300 SEA (Transmission Voie Machine)

La vitesse maximale des sections de raccordement est précisée dans les tableaux ci-dessous :

**Pour les circulations circulant en ERTMS Niveau 2 :**

| | Vitesse de sortie depuis la LGV | Vitesse d'insertion depuis le RFN non concédé |
|---|---|---|
| Jonction LGV A/ LGV SEA de Saint-Avertin | *270 km/h (*) (**)* | |
| Raccordement de Monts Sud | *230 km/h* | *V1 220 km/h*<br>*V2 160 km/h* |
| Raccordement de la Celle-St-Avant | *230 km/h V1*<br>*170 km/h V2* | *160 km/h* |
| Raccordement de Migné-Auxances | *230 km/h* | *170 km/h* |
| Raccordement de Fontaine-le-Comte Nord | *230 km/h V1*<br>*170 km/h V2* | *160km/h* |
| Raccordement de Fontaine-le-Comte Sud | *170km /h V1*<br>*230 km/h V2* | *160 km/h* |
| Raccordement de Juillé | *170 km/h* | *210 km/h* |
| Raccordements de Villognon | *230 km/h* | *160 km/h* |
| Raccordement de La Couronne | *230 km/h* | *160 km/h* |
| Jonction LGV SEA/ligne classique à Ambarès-et-Lagrave | *160 km/h (*)* | |

*(*) Points de débranchement et de jonction confondus*

*(**) 220 km/h tant que la TVM 300 est en service côté LGV Atlantique*

**Pour les circulations circulant en TVM :**

| | Vitesse de sortie depuis la LGV | Vitesse d'insertion depuis le RFN non concédé |
|---|---|---|
| Jonction LGV A/ LGV SEA de Saint-Avertin | *270 km/h (*)* | |
| Raccordement de Monts Sud | *220 km/h* | *V1 220 km/h*<br>*V2 160 km/h* |
| Raccordement de la Celle-St-Avant | *220 km/h V1*<br>*160 km/h V2* | *160km/h* |
| Raccordement de Migné-Auxances | *220 km/h* | *160 km/h* |
| Raccordement de Fontaine-le-Comte Nord | *220 km/h V1*<br>*160 km/h V2* | *160km/h* |
| Raccordement de Fontaine-le-Comte Sud | *160km /h V1*<br>*220 km/h V2* | *160 km/h* |
| Raccordement de Juillé | *160 km/h* | *210 km/h* |
| Raccordements de Villognon | *220 km/h* | *160 km/h* |
| Raccordement de La Couronne | *220 km/h* | *160 km/h* |
| Jonction LGV SEA/ligne classique à Ambarès-et-Lagrave | *160 km/h (*)* | |

*(*) Points de débranchement et de jonction confondus*

- Limites de charge : La ligne est conçue pour supporter une charge maximale de 17 tonnes/essieu, calculée au sens de la norme EN 15663 pour les matériels nouveaux, et NF F 01-301 pour les matériels conçus avant la parution de la norme EN 15663. Au-delà de ces limites, LISEA en lien avec l'Entreprise Ferroviaire, pourra réaliser une étude spécifique qui sera facturée après établissement d'un devis.
- Courant de traction : La Ligne est électrifiée en courant de 2x25 000 V courant alternatif 50 Hz.

Elle vient se raccorder au Nord à la LGV Atlantique (LN2 - Contournement de Tours) électrifiée en 25 000 V courant alternatif 50 Hz.
Elle est également raccordée à la ligne classique entre Tours et Bordeaux électrifiée en 1 500 V courant continu, ainsi qu'à la ligne classique entre Poitiers et La Rochelle, électrifiée en 25 000 V courant alternatif 50 Hz.
La Ligne comporte 7 sections de séparation 1 500 V / 25 000 V, au droit des raccordements à la ligne classique Tours-Bordeaux.

- Longueur maximale des trains acceptés sur la Ligne : La Ligne est conçue pour accepter des trains d'une longueur maximale de 475 mètres, correspondant à la longueur de deux rames TGV Atlantique.
- Pentes / Rampes maximales : 35/1000.
- Zones avec des rampes supérieures à 25/1000.

| Sens PAIR | | Section de freinage | Sens IMPAIR | |
|---|---|---|---|---|
| Rampes caractéristiques | Pentes caractéristiques | | Pentes caractéristiques | Rampes caractéristiques |
| | | SAINT AVERTIN - AMBARES (sauf raccordement) | | |
| **35,000** | **35,000** | Section de THURE ( SEI 54 Km 61,3) à section de MARIGNY-BRIZAY (SEI 55 Km 61,3) | **35,000** | **35,000** |
| 22,000 | 28,000 | Section d'ASNIERE SUR NOUERE (SEI63 km 198,9) à section de CLAIX (SEI 64 Km 214,7) | 22,000 | **28,000** |
| | | RACCORDEMENT DE MIGNE AUXANCES ( R1MA) | | |
| 17,000 | 10,000 | Signalisation de cabine Km 6,1 (Aig 7031) | 0,000 | 19,000 |
| **27,000** | 0,000 | Signalisation au Sol Km0,2 (Aig 4301) | 20,000 | 19,000 |
| | | RACCORDEMENT DE MIGNE AUXANCES ( R2MA) | | |
| 17,000 | 17,000 | Signalisation de cabine Km 6,7 (Aig 7029) | 0,000 | 23,000 |
| **27,000** | 0,000 | Signalisation au Sol Km0,2 (Aig 4302) | 19,000 | 6,000 |
| | | RACCORDEMENT DE JUILLE ( RJ) | | |
| 18,000 | 6,000 | Signalisation de cabine Km 2,5 (Aig 6113) | 7,000 | 6,000 |
| **28,000** | 0,000 | Signalisation au Sol Km0,0 (Aig 1852) | 6,000 | 2,000 |
| | | RACCORDEMENT DE LA COURONNE ( R1CO) | | |
| 17,000 | **28,000** | Signalisation au Sol 0,00 (Aig 4621) | 0,000 | 19,000 |
| 0,000 | 5,000 | Sagnalisation de cabine Km 5,8 (Aig 4604) | 11,000 | **28,000** |
| | | RACCORDEMENT DE LA COURONNE ( R2CO) | | |
| 17,000 | **28,000** | Signalisation au Sol 0,2 (Aig 4623) | 0,000 | 11,000 |
| 0,000 | 5,000 | Sagnalisation de cabine Km 5,8 (Aig 4602) | 7,000 | **28,000** |

- PCV / PCVE : La ligne est équipée de 6 Points de Changement de Voie (PCV) et de 4 Points de Changements de Voie avec Evitement (PCVE). Les PCVE de la Ligne disposent de quai de transbordement.
- Zone SEVESO : Il n'existe pas de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), le tracé de la LGV SEA étant en dehors des zones SEVESO. Le dossier préliminaire de sécurité de la Ligne approuvé par l'EPSF le 5 Décembre 2011 recense 4 sites « SEVESO seuil haut » et 2 sites « SEVESO seuil bas » à proximité de la Ligne, mais le tracé de la LGV SEA est en dehors de leurs zones d'impacts.
- Ouvrages d'art de la Ligne : les ouvrages d'art de la LGV SEA Tours-Bordeaux ne supposent pas de restriction particulière par rapport aux exigences de compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure de la Ligne.

### 3.3.2 Systèmes de signalisation

La LGV SEA Tours-Bordeaux est équipée de la signalisation ERTMS Niveau 2, subset 2.3.0.d, conformément à la STI 2006/860/CE relative au sous-système contrôle-commande et signalisation. Elle est également équipée de la signalisation TVM 300 SEA pour les engins équipés TVM 300 et TVM 430.
Les deux systèmes de signalisation sont juxtaposés sur l'ensemble de la LGV SEA Tours-Bordeaux.
Le processus de délivrance des clés de cryptage à l'exploitation de l'ERTMS est réalisé avec le concours de SNCF Réseau, en tant que gestionnaire national du KMS (Key Management System), tel que décrit dans la partie 2.3.10 du DRR de SNCF Réseau.

#### 3.3.2.1. Espacement des trains

La signalisation de Ligne permet un intervalle minimum entre deux trains de même sens de :

| Système de signalisation | Espacement minimal pour des sillons de même sens |
|---|---|
| ERTMS Niveau 2 | 3 minutes |
| TVM 300 SEA | 4 minutes |

Les normes d'espacement de sillons convergents et divergents au droit des sections de raccordement au RFN non concédé sont détaillées dans le Référentiel des Normes de tracé de sillons, mis à disposition des entreprises ferroviaires par la direction commerciale de LISEA sur demande.

#### 3.3.2.2. Contrôle de vitesse

Pour les matériels roulants équipés du système de signalisation ERTMS Niveau 2, le contrôle de vitesse sur la Ligne est assuré par le système de signalisation ERTMS Niveau 2.
Pour les autres matériels roulants admissibles, le contrôle de vitesse est assuré par le système de signalisation TVM 300 SEA.
Les raccordements au RFN non concédé sont par ailleurs équipés d'un contrôle de vitesse par balises (KVB).

### 3.3.3 Télécommunications

La télécommunication est assurée par le GSM-R (Global System for Mobile communication – Railways).
Tous les trains circulant sur la Ligne doivent être équipés du GSM-R conformément aux spécificités techniques EIRENE Functional Requirements Specification (FRS) V7.4.0 et EIRENE System Requirements Specification (SRS) V15.4.0 disponibles sur le site Internet de l'ERA et de l'UIC.

## 3.4. INSTALLATIONS TECHNIQUES

### 3.4.1 Installations de traction électrique

Les installations de traction électrique de la Ligne comprennent les sous-stations et les caténaires. L'ensemble de ces installations électriques est commandé par le Central Sous Station Centre-Ouest (CSS CO) de SNCF RESEAU basé à Rennes (Ille-et-Vilaine).

### 3.4.2 Poste de Commande à Distance (PCD)

La commande et le contrôle des installations de signalisation de la Ligne sont assurés depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) SEA situé à Bordeaux (Gironde), par SNCF RESEAU dans les conditions prévues par la convention de gestion du trafic et des circulations.

### 3.4.3 Détection de Boîtes Chaudes (DBC)

La Ligne est équipée de détecteurs de boîtes chaudes qui ont pour rôle de détecter les anomalies liées à l'échauffement d'une ou plusieurs boîtes d'essieux.
Le deuxième schéma qui figure en ANNEXE 6 localise ces détecteurs de boites chaudes sur l'ensemble de la Ligne.
La direction commerciale de LISEA se tient à disposition des EF qui souhaiteraient avoir accès à ces données pour leurs circulations, ce service étant fourni selon un devis ad hoc à établir.

### 3.4.4 Centre de supervision (« Hypervision »)

Afin d'améliorer la disponibilité, la performance et la qualité de son infrastructure LISEA équipe la Ligne d'un centre de supervision nommé « Hypervision ». En plus de l'observation du comportement des installations techniques de la Ligne, cette Hypervision permet l'observation de certains organes de roulement et de frottement des trains y circulant, sur le plan notamment :

- de la circularité des roues ;
- de l'état des pantographes.

La direction commerciale de LISEA se tient à disposition des EF qui souhaiteraient avoir accès à ces données pour leurs circulations (vidéopanto, circularité des roues), ce service étant fourni selon un devis ad hoc à établir.

## 3.5. ENGAGEMENTS DE PERFORMANCES SUR LA LIGNE

### 3.5.1 Engagements de LISEA

Au titre du contrat de concession conclu entre SNCF RESEAU, autorité concédante, et LISEA, société concessionnaire, LISEA est tenu à l'égard de SNCF RESEAU au respect d'objectifs de performance et de disponibilité de la Ligne.
Ce contrat décrit entre autres les engagements pris par LISEA en termes de qualité de service : ils traduisent la recherche d'un haut niveau de performance en matière de régularité des circulations, de fiabilité et de disponibilité de la ligne, et de confort.
Ces engagements et les indicateurs correspondants font l'objet d'un suivi régulier entre LISEA et SNCF RESEAU. En cas de non atteinte des résultats, Ils peuvent déclencher le paiement de pénalités de LISEA à SNCF RESEAU.
Les indicateurs suivis sont repris dans le tableau suivant :

| Indicateurs | Définition | Objectifs |
|---|---|---|
| Régularité | La régularité de la Ligne est mesurée à partir des retards occasionnés dans la circulation des trains commerciaux circulant sur tout ou partie de la Ligne et liés à des évènements ayant pour origine des faits générés par la gestion de LISEA. | 1 min / milliers de trains.km |
| Disponibilité | Lors de la survenance d'un incident, l'indisponibilité de la Ligne dépend de la durée pendant laquelle le service normal ne peut pas être assuré avant que les conséquences de l'incident aient été suffisamment réduites par une remise en état normal ou palliatif de l'installation.<br>Cette durée est définie comme « le temps de relève » de l'incident. | 120 min en moyenne |
| Fiabilité | L'Indicateur de fiabilité 1 (F1) est égal au nombre d'incidents très perturbateurs imputables à LISEA. Les incidents très perturbateurs sont des incidents ayant entraîné des pertes de temps cumulées supérieures à 200 minutes, pour un ou plusieurs trains. | 3 incidents |
| | L'Indicateur de fiabilité 2 (F2) est égal au nombre d'incidents de toutes natures, pour 100 kilomètres de voie simple, ayant des conséquences sur les circulations et dont l'origine est de la responsabilité de LISEA. | 15 incidents pour 100 km de voies simples (environ 100 incidents par an) |
| Confort | Le niveau de confort de la Ligne est évalué à partir de la qualité géométrique de la voie et la qualité du nivellement longitudinal.<br>Les indicateurs représentatifs de la qualité du nivellement longitudinal sont :<br>▪ le NL : Valeur instantanée (écart type sur 200 m de voie du nivellement longitudinal de la plus mauvaise des files de rail), conformément à la définition donnée dans l'IN 1896 (« Normes de maintenance de l'écartement et de la géométrie pour les Lignes à Grande Vitesse (V TAGV > 220 km/h) »), | 0,62 |
| | ▪ le « NL état » qui correspond au pourcentage de kilomètres de zones de 200 m, de valeurs du NL supérieures à 0,90 par rapport au linéaire total contrôlé. | 10% |

### 3.5.2 Système d'amélioration des performances (SAP)

Conformément à l'article 35 de la Directive Européenne 2012/34/UE, LISEA a mis en place sur son réseau un Système d'Amélioration des Performance (SAP) qui prévoit, entre chacune des entreprises ferroviaires candidates et le gestionnaire d'infrastructure, un engagement mutuel à délivrer un service de qualité aux utilisateurs.
LISEA a conçu, en concertation avec les parties prenantes, les principes du SAP. Ces principes ont été partagés avec les prestataires de LISEA (mainteneur, exploitant ferroviaire, etc.), avec le GI d'interface SNCF RESEAU, avec les EF circulant à ce jour sur la Ligne et avec l'ART. Les objectifs principaux des groupes de travail étaient les suivants :

- Respecter les principes de la directive européenne,
- Définir une méthodologie de calcul de régularité GI / EF cohérente avec les particularités de la Ligne,
- S'assurer de la cohérence du SAP LISEA avec celui du GI d'interface SNCF RESEAU,
- Mettre en place une gouvernance du SAP.

LISEA a par ailleurs mis en place l'Instance de Pilotage du SAP (IPSAP) avec les parties prenantes ainsi qu'une application pour le calcul des indicateurs SAP pour le GI et chaque EF.

Les principes du SAP sont tenus par LISEA à disposition de toute EF en faisant la demande.

Le SAP ne fait pas l'objet d'incitations financières entre les parties.

## 3.6. DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

La Ligne ne fait pas l'objet de développement d'infrastructure pour 2027, 2028, 2029, 2030 et 2031. En 2032, il est prévu la mise en service de la LGV+ ATLANTIQUE (ERTMS niveau 2) par SNCF Réseau, ce qui impliquera le traitement des interfaces avec l'infrastructure SEA.

# 4. ATTRIBUTION DES CAPACITES

# 4.1. INTRODUCTION

En sa qualité de gestionnaire d'infrastructure, LISEA est responsable de la répartition des capacités d'infrastructure de la LGV SEA Tours-Bordeaux.
Le présent chapitre a pour but d'exposer les mécanismes de répartition des capacités de la Ligne, et de présenter aux demandeurs de capacités les modalités pour effectuer leurs réservations de sillons.

# 4.2. CONDITIONS POUR LA DEMANDE D'ATTRIBUTION DE SILLONS

## 4.2.1 Demandeurs de capacités

Toute entreprise ferroviaire répondant aux caractéristiques exposées au paragraphe 2.2.1 a le droit de formuler des demandes d'attribution de sillons de la Ligne.
Les candidats autorisés tels que définis à l'article L 2122-11 du Code des transports, peuvent également présenter des demandes d'attribution de sillons, en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport ferroviaire qu'ils organisent.

## 4.2.2 Conditions contractuelles

Préalablement à l'attribution de capacité, tout demandeur doit avoir conclu avec LISEA le Contrat d'Utilisation / d'attribution de sillons de la Ligne. En tout état de cause, l'attribution de sillons vaut acceptation du Contrat d'Utilisation / d'attribution de sillons de la Ligne, ainsi que de l'ensemble des dispositions présentées dans le DRL SEA.
La conclusion du Contrat d'Utilisation / d'attribution de sillons de la Ligne est requise pour la conclusion de tout autre contrat ayant pour objet des services liés à l'utilisation de l'infrastructure.
Le Contrat d'Utilisation / d'attribution de sillons de la Ligne figure en ANNEXE 2.

## 4.2.3 Responsabilité des demandeurs de capacités

LISEA rappelle qu'il est de la responsabilité des demandeurs de capacités de s'assurer des moyens à mettre en œuvre pour une utilisation de l'infrastructure conforme aux caractéristiques des sillons qui leur ont été accordés.
A ce titre, ils élaborent leurs demandes de réservation sous leur responsabilité. La consistance des informations nécessaires à l'instruction de ces demandes et à l'élaboration du graphique de circulation est détaillée dans les chapitres suivants. LISEA précise en particulier qu'il est de la responsabilité des demandeurs de capacités de communiquer à LISEA toute modification de la composition des trains prévus pour l'utilisation des sillons attribués sur la Ligne. Par ailleurs, toute information complémentaire, susceptible d'avoir une influence sur l'instruction de la demande de sillons ou sur l'utilisation de l'infrastructure doit être communiquée à LISEA, sous la responsabilité du demandeur de capacité.
Il est rappelé qu'il est également de la responsabilité du demandeur de procéder en amont de la demande de capacité à la vérification de la compatibilité du matériel roulant utilisé avec l'infrastructure de la Ligne, conformément aux dispositions prévues au point 2.4.3.1.

# 4.3. COORDINATION PORTANT SUR LA REPARTITION DES CAPACITES D'INFRASTRUCTURE DE LA LIGNE

## 4.3.1 Coordination internationale

Tel que décrit au chapitre 1, tout demandeur de capacité peut désigner LISEA comme point d'entrée unique pour effectuer ses réservations de sillons intéressant plusieurs gestionnaires d'infrastructures. LISEA s'efforcera d'en apporter une réponse coordonnée avec les autres gestionnaires d'infrastructures concernés.

## 4.3.2 Coordination LISEA / SNCF RESEAU

La LGV SEA Tours-Bordeaux est raccordée au RFN non concédé, dont la gestion de l'infrastructure relève de SNCF RESEAU.
Afin d'assurer la continuité des services de transport, SNCF RESEAU et LISEA se coordonnent pour permettre une utilisation optimale de leurs infrastructures respectives, offrir aux opérateurs la meilleure qualité de service et de temps de parcours permis par la Ligne, et veiller à une utilisation rationnelle des capacités. Les deux Gestionnaires d'Infrastructure (GI) travaillent conjointement afin de proposer une organisation efficace au service de leurs clients.

### 4.3.2.1. L'instance de coordination

La coordination LISEA / SNCF RESEAU s'appuie sur une instance dont la gouvernance est assurée par les deux GI. Cette instance a notamment pour but de traiter conjointement de tous les sujets relatifs à l'attribution des sillons empruntant la Ligne et le RFN non concédé auquel elle se raccorde, sans préjudice des missions et responsabilités qui incombent à chacun des deux gestionnaires d'infrastructure SNCF RESEAU et LISEA.
Les décisions d'attribution de sillons prises par les GI sur leurs infrastructures respectives s'effectuent en coordination et en cohérence dans le but d'offrir un service de qualité.

### 4.3.2.2. Périmètre de coordination et d'information

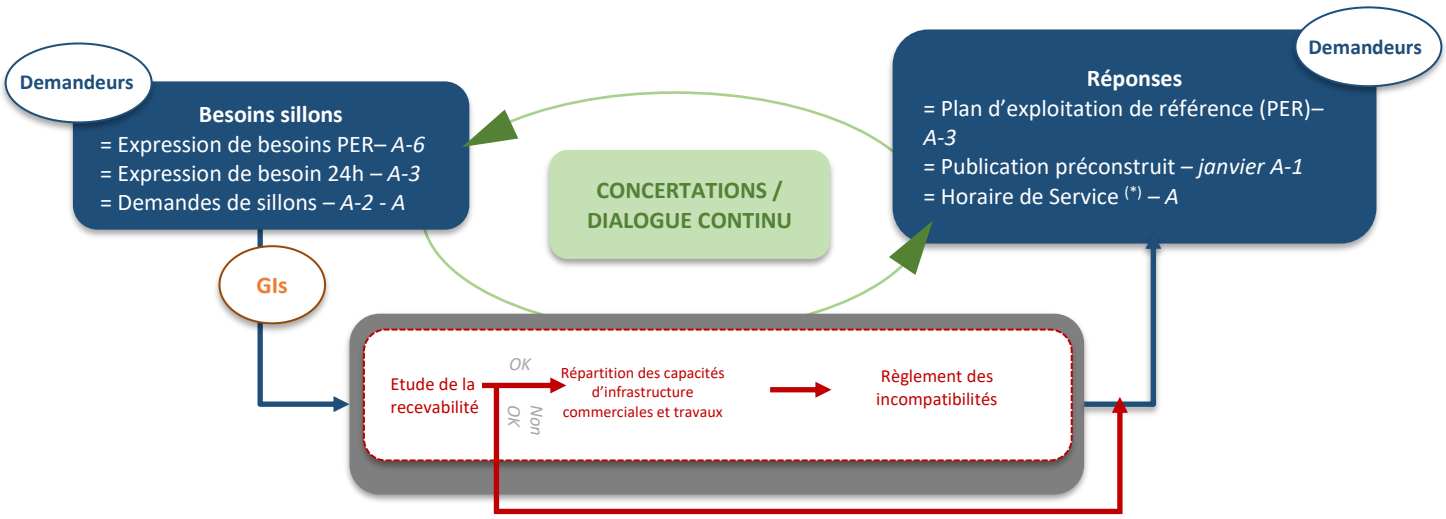
La LGV SEA est l'extension vers le Sud-Ouest de la France de la LGV Atlantique existante entre Paris Montparnasse et Tours.
Cette configuration conduit LISEA et SNCF RESEAU à coordonner leurs activités dans la zone géographique suivante :

- La LGV Atlantique de Paris à Tours
- La LGV SEA Tours-Bordeaux
- La ligne classique de Tours à Bordeaux
- La ligne classique de Poitiers à La Rochelle

Par souci de cohérence, SNCF RESEAU peut par ailleurs être amené à communiquer à LISEA les contraintes du RFN influant sur les caractéristiques des sillons de la LGV SEA Tours-Bordeaux. Cela concerne particulièrement les sillons dits intersecteurs (sillons de la Ligne qui ont pour origine et pour destination une gare hors Ile-de-France), les sillons circulant au-delà de Bordeaux (vers/depuis Toulouse, Tarbes ou Hendaye) et les contraintes d'occupation des voies dans les principales gares desservies par des trains utilisant des sillons de la Ligne.

### 4.3.2.3. Principes de coordination LISEA / SNCF RESEAU

Tout au long du processus d'attribution des sillons, détaillé dans la suite du document, SNCF RESEAU et LISEA se coordonnent selon les principes illustrés par le schéma suivant :




*(*) Hors gestion de la capacité de dernière minute*

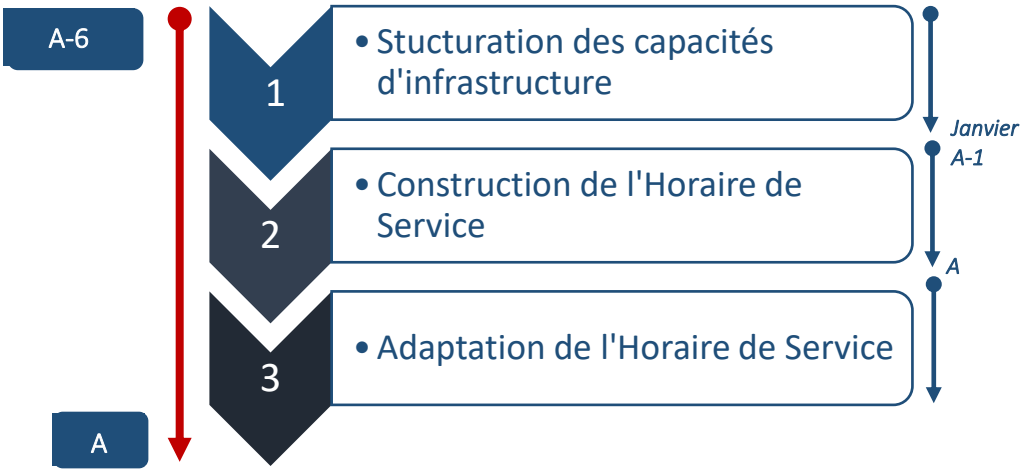
LISEA et SNCF RESEAU s'organisent pour maximiser la fluidité des échanges entre les demandeurs de capacités et les gestionnaires d'infrastructure. C'est à ce titre que tout demandeur de capacité de la Ligne est invité à communiquer ses expressions de besoin et ses demandes d'attribution de sillons de la Ligne au point de contact unique géré par les deux gestionnaires d'infrastructures.
Ces demandes font l'objet d'un traitement coordonné entre SNCF RESEAU et LISEA qui aboutit à une réponse coordonnée. Lorsqu'un demandeur de capacités commande un sillon nécessitant d'emprunter à la fois la Ligne et le réseau ferré national non concédé, il est précisé que la réponse est coordonnée entre LISEA et SNCF Réseau pour assurer le tracé de bout en bout du sillon commandé.

# 4.4. PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES SILLONS

## 4.4.1 Les étapes clés

Le processus d'attribution des sillons suit un mécanisme en 3 étapes :

- la structuration des capacités d'infrastructures ;
- la construction de l'Horaire de Service ;
- l'adaptation continue de l'Horaire de Service pendant la période de validité du Service Annuel.



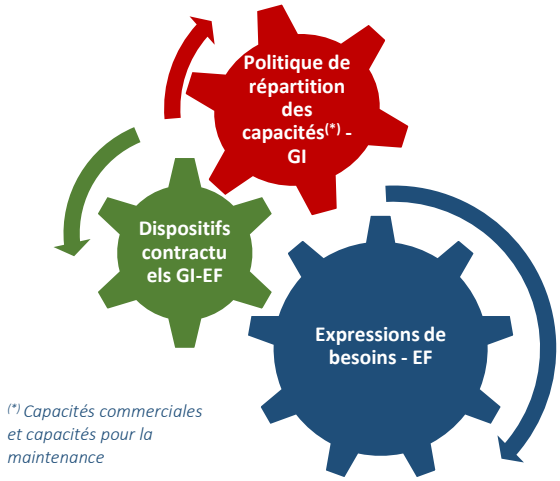

NB : Le processus d'attribution des sillons de la Ligne commence en année A-6, A étant l'année d'utilisation des sillons. L'ensemble des étapes de ce processus s'appliquent à l'Horaire de Service 2027, étant entendu que certaines de ces étapes se sont tenues en anticipation de la publication du DRL intervenant en fin A-2.

Conformément à ce qui est précisé dans le DRR 2027 de SNCF RESEAU, l'horaire de service (HDS) A visé dans ce document désigne l'HDS 2027, sauf pour la phase de structuration des capacités :
- où l'HDS A désigne l'HDS 2030 pour la conception du plan d'exploitation de référence (PER) ;
- où l'HDS A désigne l'HDS 2029 pour la préconstruction du graphique.

## 4.4.2 La structuration des capacités d'infrastructure

LISEA, en coordination avec SNCF RESEAU, planifie la répartition des capacités d'infrastructure de la Ligne, en vue de préparer de façon efficace la construction de l'Horaire de Service.
Cette planification amont, qui se déroule entre les années A-6 et janvier A-1 a pour but d'établir un catalogue de sillons préconstruits, qui traduira la combinaison des trois éléments suivants :

- les besoins exprimés par les demandeurs de capacités pour exploiter des services ferroviaires sur la Ligne ;
- les accords-cadres de capacités sillons conclus entre les opérateurs et LISEA (et le cas échéant SNCF RESEAU) ;
- La politique de répartition des capacités de l'infrastructure, coordonnée au besoin avec SNCF RESEAU.




*(*) Capacités commerciales et capacités pour la maintenance*

### 4.4.2.1. Méthodologie

Pour l'ensemble de ce processus, LISEA invite les demandeurs de capacités à s'appuyer sur les informations données dans le point 4.2.2.1 du DRR de SNCF RESEAU.

#### *i. Conception du plan d'exploitation de référence (PER)*

Les PER sont élaborés en s'appuyant sur les instances de travail multilatérales suivantes telles que décrites dans le DRR dans le paragraphe 4.2.2.1.1.

LISEA participe aux différentes plateformes territoriales et nationales concernant le trafic sur son périmètre.

#### *ii. La préconstruction du graphique*

LISEA recommande aux demandeurs de capacités de manifester leurs besoins le plus en amont possible lors de la conception du plan d'exploitation de référence (PER) afin de leur en apporter le meilleur traitement. LISEA et SNCF RESEAU accompagnent ces échanges d'une concertation permettant aux demandeurs de capacités de préciser leurs besoins et bénéficier de la meilleure concertation avec les GI. Cette concertation est ouverte à tous les demandeurs de capacités qui auront exprimés un besoin de sillons sur la Ligne. Ils peuvent à ce titre présenter leurs besoins jusqu'à l'achèvement de cette phase de planification (Janvier A-1)
LISEA et SNCF RESEAU pourront étudier sur demande du candidat, la mise en place d'un protocole de confidentialité des expressions de besoin.

#### *iii. Les dispositifs contractuels*

Afin de donner une plus grande visibilité à leurs réservations de capacité, LISEA peut conclure avec les demandeurs de capacités un accord-cadre, dont le dispositif sera au besoin coordonné avec SNCF RESEAU pour s'assurer des conditions de réservation des capacités concernées sur le réseau ferré non concédé. LISEA et SNCF RESEAU pourront à ce titre étudier et proposer, le cas échéant, des accords-cadres conjoints aux demandeurs de capacités intéressés.
En phase de planification amont des capacités d'infrastructure, LISEA accordera une priorité aux capacités pouvant satisfaire les termes du dit accord-cadre.

#### *iv. Les principes techniques*

- *Le Cadencement en réseau*

  LISEA applique les principes du cadencement en réseau définis dans le DRR : inscription de façon répétitive, systématique et symétrique des sillons, au plus près des besoins exprimés, visant à optimiser l'utilisation des infrastructures au bénéfice de l'ensemble de ses utilisateurs.

Ce système prévoit également la mise en place de nœuds de correspondances dans les grandes gares ferroviaires du Sud-Ouest, notamment Bordeaux, participant à une large diffusion de la maximisation des gains de temps au-delà des seules gares desservies par les trains à grande vitesse sur l'ensemble des territoires traversés par la LGV SEA Tours-Bordeaux.

- La mise en place des fenêtres travaux

  Le processus de répartition des capacités d'infrastructure de la Ligne est conçu de manière à minimiser l'impact des interruptions de ligne pour les opérations de maintenance. LISEA s'efforce de concentrer les temps nécessaires à la réalisation des travaux d'entretien courant. En coordination avec SNCF RESEAU, LISEA dispose dès la phase de planification les fenêtres travaux sur la Ligne afin de garantir la parfaite articulation entre les besoins de maintenance et les circulations commerciales.
  Dès l'année A-3, LISEA communique aux demandeurs de capacités ses intentions en termes d'interruption des circulations commerciales de la Ligne dans le cadre des concertations dédiées. LISEA invite les demandeurs de capacités à y exprimer les éventuelles contraintes que leur feraient peser les fenêtres travaux de la Ligne. En Janvier A-1, au terme du processus de planification et de concertation, LISEA les informe des caractéristiques des fenêtres travaux retenues sur la Ligne.
  Pour plus d'informations sur les principes de répartition des capacités travaux, les demandeurs de capacités sont invités à consulter le paragraphe 4.6.

#### *v. Les analyses socio-économiques à moyen et long terme*

LISEA répartit les capacités de la LGV SEA Tours-Bordeaux au plus près des expressions de besoins qui lui sont communiquées et s'appuie pour cela sur la réalisation d'analyses économiques valorisant au mieux les performances attendues de la Ligne.
Ces études peuvent porter sur les marchés que permet de servir la Ligne, comme sur la prévision, l'observation et l'évolution des trafics voyageurs et fret dans les territoires concernés.

#### 4.4.2.2. Les livrables

La planification amont des capacités doit permettre à LISEA et SNCF RESEAU d'offrir un catalogue de sillons cohérent, répondant au mieux aux besoins exprimés. Elle permet d'échanger sur les contraintes et exigences respectives de l'ensemble des parties prenantes, en vue d'atteindre un optimum technico-économique.
LISEA adoptera les règles de priorité applicables dans le cadre de la construction de l'Horaire de Service, tout en recherchant la solution la plus proche de l'expression de besoin des demandeurs.

Au terme du processus de planification amont, LISEA et SNCF RESEAU arrêtent pour leurs infrastructures respectives, et communiquent conjointement les éléments suivants :

- la trame systématique, graphique espace-temps ou réticulaire (en réseau) où sont représentés les sillons présentés comme récurrents sur une journée ouvrable de base par les opérateurs, et répondant au principe du cadencement en réseau. Cette trame est établie en cohérence avec les accords-cadres conclus entre LISEA et ses clients,
- le graphique de circulation préconstruit (« Graphique 24h »), s'appuyant sur la trame systématique et représentant l'ensemble des sillons d'un jour ordinaire, qu'ils soient issus de la trame systématique ou demandés « Hors Trame ». Ce « Graphique 24h » représente également les sillons activés pour les périodes de pointes (quotidienne, hebdomadaire et saisonnière).

### 4.4.3 La construction de l'Horaire de Service

L'Horaire de Service intègre l'ensemble des mouvements des trains et des matériels roulants sur un graphique espace-temps, pour un Service Annuel donné, en l'espèce celui allant de décembre 2026 à décembre 2027.
Afin de garantir la cohérence de la construction des sillons sur l'ensemble du réseau ferré national, les modalités d'instruction des demandes sont celles arrêtées par SNCF RESEAU dans le DRR, notamment quant au calendrier de la procédure d'attribution de capacités, aux procédures de construction du Graphique de circulation, de coordination des demandes et d'allocation des Sillons.

#### 4.4.3.1. Demande de sillons

En conformité avec la règlementation, les demandeurs de capacités peuvent présenter des demandes d'attribution de sillons à compter du 13 Décembre 2026. La période de demande de sillons pour la construction de l'Horaire expire le 13 avril 2026. Toute demande de sillons formulée après cette date (appelée « demande tardive de sillons ») sera traitée dans la capacité résiduelle du graphique, dans la mesure du possible entre la date de publication de l'Horaire de Service et le commencement du Service Annuel. En cas d'impossibilité, ces demandes tardives de sillons seront instruites en phase d'adaptation de l'Horaire de Service, comme précisé au paragraphe 4.4.4.

##### *i. Modalités pour la demande de sillons*

Comme indiqué au paragraphe 4.3.2.3, LISEA et SNCF RESEAU souhaitent mettre à disposition des demandeurs de capacités un point de contact unique pour formuler leurs demandes d'attribution de sillons. LISEA invite tout demandeur de capacités à présenter des demandes de sillons de la Ligne auprès de SNCF RESEAU, dans les modalités décrites dans le DRR. Le système d'information « GESICO » de SNCF RESEAU ne prévoyant pas de gérer l'information sur la composition des trains et leur capacité d'emport, celle-ci devra faire l'objet d'une déclaration particulière à LISEA lors de la demande.
Les demandeurs de capacité saisissent, dans le jalonnement de leurs demandes de sillons dans GESICO, au moins un point remarquable (PR) de la Ligne. La liste des PR de la Ligne est fournie en ANNEXE 9.

##### *ii. Consistance de la demande de sillon*

Toute demande de sillons doit faire apparaître les caractéristiques suivantes :

- L'origine et la destination du sillon
- Les souhaits d'heure de départ et d'arrivée
- Le jalonnement du sillon
- La composition du train (unité simple ou unité double)
- Le matériel roulant prévu y compris sa capacité d'emport totale (strapontins compris)
- Le régime de circulation du train
- Si le sillon est revendiqué comme appartenant au catalogue « Graphique 24h », résultant de la phase de planification amont
- La catégorie du train : TAGV, FRET GV, TER GV, HLP, TTX, ESSAI, etc.
- Toute autre information qui pourrait influer sur l'inscription du sillon au graphique de l'Horaire de Service

LISEA précise que le demandeur de capacités élabore sa demande sous sa responsabilité. Le service clients de LISEA est à sa disposition pour l'accompagner dans la présentation de ses demandes.
Pour faciliter l'instruction et le traitement de la commande de sillons, LISEA encourage les demandeurs de capacités à faire usage du catalogue de sillons élaboré à l'issue de la planification amont des capacités d'infrastructure.

#### 4.4.3.2. Instruction et traitement de la demande de sillons

LISEA est responsable du traitement et de l'instruction des demandes de réservation de sillons qui lui sont faites. À des fins de cohérence sur l'ensemble du Réseau ferré national et en application de la règlementation, LISEA confie à SNCF RESEAU la production du graphique de circulation pour la construction de l'Horaire de Service.

##### *i. Production*

La production du graphique de circulation pour l'Horaire de Service souscrit à la méthodologie décrite dans le DRR, sans distinction des réseaux ferrés concédé ou non concédé. Dans le respect des prérogatives de gestionnaire d'infrastructure de la Ligne qui incombent à LISEA, et dans l'esprit des principes de coordination pour la répartition des capacités d'infrastructure de la Ligne décrite au paragraphe 4.3.2, LISEA prend la décision d'attribution de sillons de la Ligne sur la base d'un suivi régulier de la production du graphique de circulations de la Ligne.

*ii. Coordination des demandes*

La coordination des demandes s'appuie sur les règles de priorité décrites dans le DRR.
S'ils se trouvent confrontés à des demandes concurrentes dans le cadre du processus de construction de l'Horaire de Service, LISEA et SNCF RESEAU s'efforcent de rechercher les solutions les plus adaptées aux demandes faites, dans les modalités de la production du graphique de circulations de la Ligne décrites précédemment. A cet effet, LISEA peut prendre part au processus de Dialogue Industriel animé par SNCF RESEAU et décrit dans le DRR.
Lorsque la situation ne peut être réglée par ce moyen, LISEA et SNCF RESEAU peuvent proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées, au plus près des besoins du demandeur de capacités.

#### 4.4.3.3. Réponses à la demande de sillons

Toute demande de réservation de sillon fait l'objet d'une réponse de la part de LISEA. Ces réponses sont transmises aux demandeurs de capacités à date de l'arrêté de l'Horaire de Service 2027 en septembre 2026. À des fins de cohérence sur l'ensemble du Réseau ferré national, la nature et les modalités de communication des réponses aux demandes d'attribution de sillons sont celles décrites dans le DRR.

### 4.4.4 Traitement des demandes tardives de sillon

Les demandes tardives de sillons sont instruites dans la capacité résiduelle du graphique de circulation pour l'Horaire de Service. Autrement dit, les décisions d'attribution de sillons en réponse à une demande tardive de sillon ne sont pas de nature à modifier les attributions de sillons communiquées en septembre 2026.
Les modalités de commande de sillons, instruction de la demande et réponse au demandeur sont identiques à celles prévues dans le cadre de la construction de l'Horaire de Service. Dans la nécessité de coordonner les demandes de réservations, LISEA confère néanmoins une priorité à l'ordre de réception des demandes, puis adopte les règles de priorité de traitement applicables à la construction de l'Horaire de Service.
Au plus tard en novembre 2026, les décisions d'attribution de sillons répondant aux demandes tardives de sillons sont communiquées aux demandeurs de capacités, dans les modalités décrites dans le DRR.

### 4.4.5 Adaptation de l'Horaire de Service

Les demandes de sillons adressées à LISEA entre septembre A-1 et décembre A sont traitées dans le cadre de l'Adaptation de l'Horaire de Service. Les modalités de demande de sillons, instruction de la demande et réponse à la demande sont identiques à celles du traitement des demandes tardives de sillons. En particulier, chaque demande de sillon est instruite sans préjudice des attributions de sillons communiquées à l'occasion de la construction de l'Horaire de Service et du traitement des demandes tardives de sillons.

### 4.4.6 Gestion de la capacité « de dernière minute »

Les demandes d'attribution de sillons présentées dans un intervalle de 7 jours ou moins avant leur utilisation prévue sont considérées comme des demandes « de dernière minute ». Ces demandes sont à adresser à SNCF RESEAU selon les modalités décrites dans le DRR.
Les décisions d'attribution de sillons sont prises par LISEA après que SNCF RESEAU en ait instruit les demandes dans les conditions prévues au DRR.

## 4.5. DESIGNATION DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE PAR LE CANDIDAT AUTORISE

Les demandeurs ayant obtenu des sillons en vue de les mettre à disposition d'une entreprise ferroviaire pour assurer les services de transport qu'ils organisent doivent informer LISEA du nom de l'entreprise ferroviaire à

qui ils ont mis les sillons à disposition au plus tard un mois avant toute circulation. Comme indiqué dans le DRR, les demandeurs sont invités à communiquer ces informations via l'outil GESICO administré par SNCF RESEAU. Tout changement d'entreprise ferroviaire désignée par le candidat autorisé doit obligatoirement faire l'objet d'une communication à LISEA dans les mêmes conditions.

## 4.6. ALLOCATION DE CAPACITE POUR LES BESOINS DE MAINTENANCE

LISEA a pour ambition de délivrer à ses clients une infrastructure performante, et de répondre à leurs exigences en matière de sécurité et de qualité de service. L'atteinte de ces objectifs nécessite un entretien régulier et poussé des infrastructures de la Ligne.
Pour l'Horaire de Service 2027, et sans préjudice des possibles évolutions de l'organisation de la maintenance de la Ligne, LISEA intervient sur les infrastructures de la Ligne selon les dispositifs suivants :

- Une surveillance de jour de la Ligne, pour laquelle LISEA prévoit une interruption des circulations commerciales du lundi au vendredi pendant une heure dans chaque sens ;
- Des opérations de maintenance courante dont la mise en œuvre oblige à rendre l'infrastructure inaccessible aux circulations commerciales sur un rythme de cinq nuits par semaine du lundi/mardi au vendredi/samedi pendant une période de 5 heures. Comme précisé au paragraphe 2.5.4, ces interruptions nocturnes de l'infrastructure pour des besoins de maintenance donnent lieu à une reconnaissance quotidienne de la Ligne avant qu'elle soit de nouveau ouverte aux circulations commerciales.

LISEA s'appuie sur la concertation relative à la répartition des capacités d'infrastructure de la Ligne en phase amont pour organiser ses besoins de maintenance, en cherchant à minimiser les éventuels impacts sur les circulations commerciales. LISEA veille également à articuler ses opérations de maintenance avec celles de SNCF RESEAU. Ainsi, LISEA adopte le principe des « fenêtres travaux », qui consiste à dédier des enveloppes capacitaires de l'infrastructure aux opérations de maintenance.
Après concertation et en clôture de la phase de planification amont des capacités d'infrastructure, en Janvier A-1, LISEA communique aux demandeurs de capacités les caractéristiques des fenêtres travaux de la Ligne, en ce comprises ses amplitudes temporelles et ses conditions d'interception.

## 4.7. TRAINS PRESENTANT DES CONDITIONS D'ACCES SPECIFIQUES

Les trains présentant des conditions d'accès spécifiques sont listés dans le paragraphe 2.5 du document. La réservation des capacités d'infrastructures nécessaires à leur circulation fait l'objet de devis spécifiques où sont notamment décrits, le cas échéant, les modalités pour la commande de sillons, pour l'instruction des demandes et pour les réponses associées.

## 4.8. NON UTILISATION DES SILLONS ATTRIBUES

En application de la règlementation, LISEA peut supprimer des sillons attribués pour assurer une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, lorsque le sillon attribué est considéré comme sous utilisé, il peut faire l'objet d'une suppression motivée de la part de LISEA.
Un sillon sous-utilisé est un sillon attribué dont le coefficient d'utilisation, calculé comme le ratio entre l'utilisation effective du sillon réservé sur l'ensemble de son parcours et le nombre de jours de réservation sur la période d'un mois, est inférieur à 75%.

## 4.9. REGULATION DU TRAFIC ET GESTION DES SITUATIONS PERTURBEES

Conformément à la règlementation en vigueur, LISEA confie à SNCF RESEAU la gestion du trafic et des circulations sur la Ligne, selon les consignes d'exploitation de portée nationale applicables à la Ligne et les consignes d'exploitation propres à la Ligne. La documentation afférente est mise à disposition des entreprises ferroviaires dans les conditions décrites au paragraphe 2.4.2.
En cas de perturbation, le rétablissement des conditions nominales d'exploitation de la Ligne peut nécessiter le concours des entreprises ferroviaires faisant circuler leurs trains sur la Ligne, notamment pour porter secours aux trains d'autres entreprises ferroviaires en situation de détresse sur la Ligne. L'article 13 du Contrat d'Utilisation / d'attribution des sillons de la Ligne, dont le modèle figure en ANNEXE 2 précise les conditions de mise à disposition des moyens des entreprises ferroviaire faisant circuler des trains sur la Ligne pour contribuer à la gestion des situations de perturbation.
En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée notamment par une défaillance ou un accident qui rend l'infrastructure momentanément inutilisable ou une situation où il existe un risque supposé pour la sécurité, les sillons attribués peuvent être supprimés ou modifiés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations.

## 4.10. LE COMITE DE SUIVI ATLANTIQUE

Pour les circulations qui empruntent, dans le cadre d'un même trajet, à la fois l'infrastructure de LISEA et celle de SNCF Réseau, il est institué un comité de suivi Atlantique (ci-après le « CSA »).
Le CSA a pour objet de traiter notamment des sujets suivants :

- recensement de l'ensemble des sillons.jours liés supprimés le mois précédent et de la personne morale responsable de cette suppression,
- détermination de la (ou des) cause(s) de la suppression des sillons.jours liés lorsque celle(s)-ci n'a(ont) pu être déterminée(s) lors des points quotidiens prévus opérationnellement entre les deux gestionnaires d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire,
- détermination des montants à verser à l'entreprise ferroviaire ou au(x) gestionnaire(s) d'infrastructure.
- Les modalités de fonctionnement du CSA sont décrites en ANNEXE 2.

# 5. SERVICES

# 5.1. INTRODUCTION

Les services sont assurés par LISEA conformément à la règlementation en vigueur, notamment l'article 3 du décret 2003-194 du 7 mars 2003 et l'article 2 du décret 2012-70 du 20 janvier 2012.
Ils se distinguent en quatre catégories de prestations :

- Les prestations minimales règlementées par le décret 2003-194 , et dont la fourniture est décrite au point 5.2 ;
- Les prestations de base fournies sur des installations de service associés à la Ligne sont décrites au point 5.3;
- Les prestations complémentaires, auxquelles toute entreprise ferroviaire peut prétendre de façon transparente et non discriminatoire, comme développé au point 5.4;
- Les prestations connexes, que LISEA fait le choix de délivrer, à la demande des entreprises ferroviaires. Ces prestations sont détaillées au point 5.5;

Pour tout complément d'information sur les prestations délivrées sur la Ligne, les entreprises ferroviaires sont invitées à prendre contact avec le service clients de LISEA.

# 5.2. PRESTATIONS MINIMALES

## 5.2.1 Traitement des demandes de capacités d'infrastructure

LISEA traite de manière transparente et non discriminatoire l'ensemble des demandes d'attribution de sillons. Les principes de répartition des capacités d'infrastructure (calendrier, modalités, etc.) sont par ailleurs décrits dans le chapitre 4 Attribution des capacités.

## 5.2.2 Droit d'utilisation des sillons attribués

Sous réserve de respecter les conditions décrites dans le DRL, notamment s'agissant de la sécurité et de l'exploitation, les entreprises ferroviaires sont libres de faire usage des sillons que LISEA leur a attribué, en respectant les obligations d'informations préalables à la circulation prévues au paragraphe 5.2.3.

## 5.2.3 Gestion du trafic et des circulations

Conformément à la réglementation en vigueur et au contrat de concession de la Ligne, SNCF RESEAU fournit aux entreprises ferroviaires, pour le compte de LISEA, la prestation de gestion du trafic et des circulations sur le périmètre de la concession, en ce compris la commande des aiguilles et branchements de la Ligne, la signalisation, la régulation, la gestion des circulations et la fourniture de toute information nécessaire à l'entreprise ferroviaire pour exploiter en toute sécurité le service de transport pour lequel la capacité d'infrastructure lui a été attribuée.
LISEA propose par ailleurs son concours aux entreprises ferroviaires dans la gestion de situations perturbées, notamment dans le dégagement de rames en détresse sur l'infrastructure.

## 5.2.4 Accès aux installations de traction électrique

Cette prestation consiste en l'utilisation par les matériels de l'entreprise ferroviaire des installations de traction électrique de la Ligne, y compris les installations d'alimentation, de transport et de distribution et d'acheminement de l'énergie jusqu'au point de consommation.

### 5.2.5 Couverture des pertes des systèmes électriques (RCTE - Composante A)

La composante A de la RCTE (Redevance Complémentaire de Transport d'Electricité) couvre les charges de fourniture de l'énergie électrique pour le besoin de compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'au point de captage des trains.
Ces pertes constituent une fraction de la RCTE facturée à chaque circulation électrique. Les modalités de tarification des pertes des systèmes électriques sont précisées au chapitre 6.3.1.4.
Les autres charges liées à l'énergie électrique incluses dans la RCTE (composante B) relèvent de l'acheminement de cette énergie et intègrent notamment le transport et la distribution de l'électricité en amont des installations de l'infrastructure du réseau ferré national (point 5.3.1).
Les composantes A et B sont distinguées au sein de la même redevance RCTE.

### 5.2.6 Autres informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service ferroviaire pour lequel les capacités d'infrastructure ont été accordées

LISEA assure la communication et la fourniture des informations relatives à la circulation des trains pour permettre aux entreprises ferroviaires d'assurer les conditions d'exploitation de leur service de transport.
Sur demande de l'entreprise ferroviaire, LISEA étudiera la fourniture de toute autre information que l'entreprise ferroviaire aura jugée utile à la mise en œuvre de ses services.

## 5.3. PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES

### 5.3.1 Fourniture du courant de traction

Les entreprises ferroviaires qui en font la demande peuvent s'approvisionner en énergie électrique auprès de LISEA. Cette prestation de fourniture d'énergie de traction peut être incluse dans le contrat d'utilisation de la Ligne conclu entre l'entreprise ferroviaire et LISEA, sur la base d'un devis établi au préalable.
Dans le cas où l'entreprise ferroviaire qui fait appel aux services de LISEA pour l'approvisionnement de son courant de traction ne disposerait pas d'engins équipés de compteur de consommation d'énergie télérelevable par LISEA, sa consommation électrique sera estimée et facturée en train.km parcourus. Cette estimation sera basée notamment sur le trafic total constaté et les consommations réelles supportées par LISEA.
Dans le cadre du décompte ferroviaire (DECOFER), LISEA exploite l'outil LISEApp Energie pour répondre aux besoins d'estimations des engins non équipés de compteurs et aux besoins de complétude des données de comptage fournies par les compteurs pour le compte de RTE.

## 5.4. PRESTATIONS CONNEXES

### 5.4.1 Transport et distribution de l'énergie de traction (RCTE – Composante B)

LISEA assure aux entreprises ferroviaires l'acheminement de l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation de leur service de transport ferroviaire, du Réseau Public de Transport d'Electricité exploité par Réseau de Transport Electricité (RTE).
La composante B de la RCTE couvre les coûts de transport et de distribution acquittés par LISEA auprès des gestionnaires des réseaux de transport ou de distribution d'énergie électrique.
LISEA développe, exploite et maintient des outils spécifiques pour la collecte, le suivi et la consolidation des données de consommation d'énergie pour la traction électrique. Les charges afférentes s'inscrivent dans le processus de décompte ferroviaire DECOFER, opéré par RTE (gestionnaire du réseau de transport d'électricité).

Leurs modalités de tarification sont précisées au point 6.3.3.1.

### 5.4.2 Accompagnement à la vérification de la compatibilité du matériel roulant

Toute entreprise ferroviaire qui souhaite utiliser la Ligne doit au préalable s'assurer de la compatibilité de son matériel roulant avec l'infrastructure, comme indiqué au paragraphe 2.4.3.1.
LISEA propose aux entreprises ferroviaires de les accompagner dans ce travail de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec les infrastructures sur lesquelles elles souhaitent les faire circuler.
Sur demande de l'entreprise ferroviaire, LISEA étudiera les conditions de délivrance de cette prestation, qui fera, le cas échéant, l'objet d'un contrat spécifique.

### 5.4.3 Mise à disposition des données issues des équipements de la Ligne

Toute Entreprise Ferroviaire qui souhaite disposer des données issues des équipements de la Ligne, comme les Détecteurs de Boites Chaudes (DBC) ou du Centre de supervision (« Hypervision ») peut en faire la demande à la direction commerciale de LISEA, comme indiqué dans les paragraphes 3.4.3 et 3.4.4.
La direction commerciale de LISEA se tient à disposition des EF qui souhaiteraient avoir accès à ces données pour leurs circulations, ce service étant fourni selon un devis ad hoc à établir.

# 6. TARIFICATION

# 6.1. INTRODUCTION

LISEA perçoit des redevances en contrepartie notamment de la réservation et de l'utilisation des capacités d'infrastructure de la LGV SEA Tours-Bordeaux.
Ce chapitre détaille les principes de tarification de la Ligne, les conditions d'établissement et le barème des redevances, ainsi que les modalités de facturation pour le Service Annuel 2027.

# 6.2. PRINCIPES DE TARIFICATION DE LA LIGNE

Les principes de tarification de la Ligne sont détaillés en ANNEXE 7.

## 6.2.1 Structure du barème des redevances

Le barème des redevances pour les prestations délivrées par LISEA se compose de quatre éléments :

- la redevance en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne, (RR) ;
- la redevance en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne, au titre d'un sillon attribué (RC) ;
- la redevance en contrepartie de l'accès aux installations de traction électrique de la Ligne (RCE) ;
- la redevance en contrepartie du transport et de la distribution de l'énergie de traction à l'endroit de la Ligne, « Redevance Complémentaire de Transport d'Electricité », (RCTE).

Les entreprises ferroviaires qui se fournissent en énergie de traction auprès de LISEA acquittent en supplément la « redevance en contrepartie de la fourniture d'énergie de traction » (RFE), sur la base d'un devis établi par LISEA, comme indiqué au paragraphe 6.3.2.1.

Le prix unitaire pour la redevance en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure s'exprime en euros/sillon.kilomètre (€/skm). Le prix unitaire pour les autres redevances, hormis la RFE, s'exprime en euros/train.kilomètre (€/tkm). Le montant de la redevance totale acquittée par les utilisateurs de la Ligne s'exprime en euros.

L'établissement des tarifs s'appuie sur le découpage géographique en sections élémentaires de la Ligne, laquelle est présentée dans le paragraphe 3.2.1. La longueur tarifaire de chaque section élémentaire correspond à la moyenne des longueurs des sections dans les deux sens de circulations.

La redevance totale en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne, de l'utilisation effective de la Ligne, de l'accès aux installations électriques de la Ligne et du transport et de la distribution de l'énergie de traction est égale à la somme des dites redevances sur chacune des sections élémentaires parcourues :

$$\boldsymbol{Redevance\ SEA\ /\ train = RR + RC + RCE + RCTE\ \ (+RFE)}$$

## 6.2.2 Période de validité

Les tarifs exposés dans le présent document sont valides à compter de la publication du DRR auquel est annexé le DRL SEA. Ces tarifs couvrent la période de l'Horaire de Service 2027. Le niveau des redevances fait l'objet d'une régularisation annuelle, dont les modalités sont précisées dans la suite du document.

## 6.2.3 Aide au développement

### 6.2.3.1. Services librement organisés

Afin d'inciter au développement du trafic sur la Ligne, et conformément à l'article 33 du décret modifié n°2003-194, LISEA a mis en place depuis l'Horaire de Service 2018 une réduction tarifaire temporaire désignée « aide au développement du trafic international » qui visait au développement de nouvelles Origines-Destinations internationales sur la Ligne Sud Europe Atlantique.

Afin de promouvoir un renforcement durable et ambitieux du plan de transport à même d'améliorer la qualité de la desserte, l'usage de l'infrastructure, la diffusion des effets de la grande vitesse aux territoires et l'amélioration du niveau de service offert aux voyageurs, LISEA met en place depuis l'Horaire de Service 2027 un dispositif étendu et significativement renforcé.

Les critères d'éligibilité à cette aide sont les suivants :

- Service librement organisé d'origine-destination internationale ou domestique, adressant un marché voyageurs ou fret à grande vitesse, exploité par une Entreprise Ferroviaire enregistrée en France et exploitant un service non conventionné par une Autorité Organisatrice ou une entité publique ;

- Service qui participe à l'amélioration globale de l'économie du Gestionnaire d'Infrastructure LISEA, en générant un accroissement du volume global de sièges.kms[2] sur la Ligne SEA. Ce dernier critère s'apprécie aux bornes de chaque Entreprise Ferroviaire de la manière suivante :
  - Correspond à la création de nouveaux services et de nouvelles offres répondant à une demande non couverte jusqu'à présent (à titre d'exemples, nouvelles liaisons directes sans arrêt à Poitiers vers La Rochelle ou sans arrêt à Bordeaux vers le Sud-ouest, nouvelles destinations, dédoublements de sillons en supprimant les coupe-accroche, création de trains de nuit etc.) ; et
  - Ne se substitue pas à des sillons existants, ne doit pas être une modification un ou ajustement de sillon existant, y compris en termes de politique d'arrêt, de raccourcissement ou rallongement de sillon, de modification de composition ou de matériel roulant. De plus, LISEA écartera de fait du périmètre de l'aide tout sillon équivalent ayant été supprimé lors des précédents services annuels, puis réintégré par l'Entreprise Ferroviaire qui fait la demande d'aide.

Ladite réduction n'est octroyée qu'en cas de circulation effective du sillon. En cas de décalage du lancement du service ou de l'offre éligible à l'aide au développement par l'Entreprise Ferroviaire, la réduction est reportée d'autant, sous réserve du respect des critères et sans que l'Entreprise Ferroviaire n'ait besoin de renvoyer sa demande.

L'aide au développement correspond à une réduction sur le montant de la Redevance de Réservation (RR) pour une durée de 12 mois par année d'application considérée, y compris entre deux services annuels, pour une durée totale de 5 ans ou 60 mois.

Cette réduction est dégressive pour accompagner la montée en puissance économique des nouvelles offres ferroviaires :

- 40% lors des 12 premiers mois ;
- 30% entre le 13ème et le 24ème mois inclus ;
- 20% entre le 25ème et le 36ème mois inclus ;
- 10% entre le 37ème et le 48ème mois inclus ;
- 5% entre le 49ème et le 60ème mois inclus.

À partir du moment où elle est appliquée sur une circulation effective, l'aide est alors valable pour 60 mois (5 ans) et chaque période non réalisée est perdue.

Afin d'encourager la conclusion d'accords-cadres pluriannuels permettant d'optimiser la trajectoire capacitaire de la Ligne, LISEA augmente cette aide au développement de 10% pour les Entreprises Ferroviaires titulaires d'un accord-cadre signé avec LISEA et approuvé par l'ART, et ce pour la durée de l'accord-cadre dont la durée maximale est fixée à 5 ans[3] :

- 50% lors des 12 premiers mois ;
- 40% entre le 13ème et le 24ème mois inclus ;

[2] L'unité de référence est le sièges.kms pour tenir compte de la longueur pondérée des sillons et de l'emport des trains, considérant la sensibilité de la Redevance de Réservation de LISEA au coefficient d'emport décrit précédemment.

[3] En cas de conclusion d'accord-cadre ultérieure à l'année d'éligibilité à l'aide au développement, la réduction supplémentaire de 10% s'applique à compter du démarrage du service régi par l'accord-cadre.

- 30% entre le 25ème et le 36ème mois inclus;
- 20% entre le 37ème et le 48ème mois inclus ;
- 15% entre le 49ème et le 60ème mois inclus.

Ce bonus ne s'applique qu'aux seules circulations couvertes par l'accord-cadre.

Pour bénéficier de ce dispositif, les Entreprises Ferroviaires doivent adresser, avant le 15 juin 2026 inclus, par courrier recommandé au Directeur Général Adjoint de LISEA M. Philippe JAUSSERAND, une demande pour bénéficier de cette aide démontrant, à travers une étude similaire à celle relative à la tarification différenciée, que la commande associée répond à ces critères. LISEA répondra par courrier à l'éligibilité ou non des sillons dans les 30 jours qui suivent cette demande. Si la réponse est positive, cette dernière sera publiée sur le site internet de LISEA.

L'aide au développement sera prise en compte dans la facturation dès la publication de l'Horaire de Service. Dans l'hypothèse d'un non-respect de tout ou partie des critères d'éligibilités mentionnés au DRL, LISEA appliquera en début d'année civile suivante une régularisation correspondante sur le périmètre du Service Annuel considéré.

Pour accompagner la trésorerie des Entreprises Ferroviaires développant leur offre, LISEA déduira en priorité la part de l'aide au développement applicable sur l'acompte de la Redevance de Réservation transmis en septembre N-1 (pour rappel 20% de la Redevance de Réservation), le solde éventuel étant ventilé sur les factures mensuelles RR restantes.

Ci-après un exemple sans accord-cadre :

- 40% de réduction de la RR lors des 12 premiers mois = pas d'acompte RR, le solde de 20% étant ventilé sur les factures mensuelles RR restantes
- 30% de réduction de la RR entre le 13ème et le 24ème mois inclus = pas d'acompte RR, le solde de 10% étant ventilé sur les factures mensuelles RR restantes
- 20% de réduction de la RR entre le 25ème et le 36ème mois inclus = pas d'acompte RR et pas de réduction sur les factures mensuelles RR restantes
- 10% de réduction de la RR entre le 37ème et le 48ème mois inclus = acompte RR de 10% et pas de réduction sur les factures mensuelles RR restantes
- 5% de réduction de la RR entre le 49ème et le 60ème mois inclus = acompte RR de 15% et pas de réduction sur les factures mensuelles RR restantes

Ci-après un exemple avec accord-cadre :

- 50% de réduction de la RR lors des 12 premiers mois = pas d'acompte RR, le solde de 30% étant ventilé sur les factures mensuelles RR restantes
- 40% de réduction de la RR entre le 13ème et le 24ème mois inclus = pas d'acompte RR, le solde de 20% étant ventilé sur les factures mensuelles RR restantes
- 30% de réduction de la RR entre le 25ème et le 36ème mois inclus = pas d'acompte RR, le solde de 10% étant ventilé sur les factures mensuelles RR restantes
- 20% de réduction de la RR entre le 37ème et le 48ème mois inclus = pas d'acompte RR et pas de réduction sur les factures mensuelles RR restantes
- 15% de réduction de la RR entre le 49ème et le 60ème mois inclus = acompte RR de 5% et pas de réduction sur les factures mensuelles RR restantes

La régularisation de la Redevance de Réservation se fait conformément au chapitre 6.3.1.1., en fonction du dernier prévisionnel des circulations (dernier état du théorique) et de la capacité d'emport réellement circulée en appliquant la réduction relative à la période concernée.

#### 6.2.3.1. Services conventionnés

LISEA souhaite promouvoir la mise en place d'un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) sur la Ligne, susceptible de diffuser les effets de la grande vitesse dans les territoires et de faire bénéficier des gains de temps de la Ligne aux trajets domicile-travail notamment. Cette aide s'inscrit dans le cadre de l'article 33 du décret modifié n°2003-194 et vise à encourager le développement de nouveaux services ferroviaires.

Pour ce faire, LISEA met en place à partir de l'Horaire de Service 2022 une aide au développement pour les dessertes conventionnées SRGV, correspondant à 50% de réduction sur la Redevance de Réservation. Cette aide est conditionnée à la circulation effective d'au moins 100 sillons par Horaire de Service.

Toute Entreprise Ferroviaire souhaitant opérer un tel service, ou plus généralement un plan de transport sous conventionnement avec une Autorité Organisatrice, peut solliciter cette aide auprès du Directeur Général Adjoint de LISEA M. Philippe JAUSSERAND, en en faisant la demande avant le 15 juin 2026 par courrier recommandé. Le critère de conventionnement est apprécié dans la mesure où l'exploitation du service nécessite pour être viable le versement par une autorité publique d'une subvention d'équilibre à l'Entreprise Ferroviaire supérieure ou égale à 25% de ses coûts. L'Entreprise Ferroviaire communiquera à LISEA la convention attestant du respect de ces critères. LISEA répondra par courrier à l'éligibilité ou non des sillons dans les 30 jours qui suivent cette demande. Si la réponse est positive, cette dernière sera publiée sur le site internet de LISEA. L'aide au développement de ce trafic conventionné sera valable pour une durée de 5 ans ou 60 mois, sous réserve de respecter les critères précités.

### 6.2.4 Tarification différenciée

Conformément à l'article L-2133-2 du code des Transports, toute Entreprise Ferroviaire peut demander à LISEA d'étudier une tarification différenciée qui s'appliquera comme une réduction sur la redevance de réservation. Celle-ci est justifiée par une démonstration approfondie basée sur l'appréciation de l'économie de l'Entreprise Ferroviaire, ses investissements, risques et engagements auprès de LISEA pour développer l'offre circulant sur la Ligne. Si cette négociation avec LISEA aboutit à une proposition de tarification différenciée, justifiée et proportionnée, les tarifs ainsi négociés sont transmis par LISEA à l'Autorité de Régulation des Transports, qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3 et celles de l'article L. 2131-4 du code des Transports. L'absence d'opposition de l'ART dans un délai de 2 mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord.

La tarification différenciée n'est pas cumulable ni avec le dispositif d'aide au développement des services librement organisés, ni avec l'aide au développement d'un Service Régional à Grande Vitesse conventionné. Il est du ressort de l'Entreprise Ferroviaire développant son offre de choisir entre l'un ou l'autre des dispositifs.

# 6.3. TARIFS

## 6.3.1 Redevances pour les prestations minimales

### 6.3.1.1. Redevance de réservation – RR

Le montant de la redevance en contrepartie de l'accès et de la réservation des capacités d'infrastructure de la LGV SEA Tours-Bordeaux (ci-après la « Redevance de réservation ») est détaillé dans le tableau suivant :

| Sections Elémentaires | Type de section | Point de mesure | Longueur (km) | Redevance de réservation RR *hors modulations* |
|---|---|---|---|---|
| SEA_1 | LGV | St Avertin | 16,410 | 34,590 €/tkm |
| SEA_2 | | Sorigny | 19,937 | |
| SEA_3 | | Maillé | 49,388 | |
| SEA_4 | | Chasseneuil | 18,664 | |
| SEA_5 | LGV | Fontaine le Comte Nord | 3,885 | 27,692 €/tkm |
| SEA_6 | | Fontaine le Comte Sud | 63,834 | |
| SEA_7 | | Juillé | 7,259 | |
| SEA_8 | | Villognon | 34,895 | |
| SEA_9 | | Claix | 87,103 | |
| « Monts Sud » Racc_1 | Raccordement | Monts Sud | 5,469 | 22,094 €/tkm |
| « La Celle-Saint-Avant » Racc_2 | | Maillé | 3,845 | |
| « Migné-Auxances » Racc_3 | | Chasseneuil | 6,364 | |
| « Fontaine-le-Comte Nord » Racc_4 | | Fontaine le Comte Nord | 3,025 | |
| « Fontaine-le-Comte Sud » Racc_5 | | La Touche | 3,721 | |
| « Juillé » Racc_6 | | Juillé | 2,559 | |
| « Villognon » Racc_7 | | Villognon | 4,444 | |
| « La Couronne » Racc_8 | | La Couronne | 5,707 | |

Le prix unitaire de la redevance de réservation fait l'objet de modulations en fonction de la période horaire du sillon, de l'origine/destination du sillon, et de la capacité d'emport du train pour lequel le sillon est réservé. Ainsi, la redevance de réservation est égale à la formule suivante :

$$\boldsymbol{RR/sillon} = \sum_{SEL\ i} (\boldsymbol{RR}_{SEL\ i\ \textit{hors modulation}} \times \boldsymbol{L}_{SEL\ i} \times \boldsymbol{C}_{Horaire\ SEL\ i} \times \boldsymbol{C}_{OD} \times \boldsymbol{C}_{Emport})$$

$L_{SEL\ i} = Longueur\ de\ la\ section\ élementaire\ i\ (km)$

$C_{Horaire\ SEL\ i} = Coefficient\ de\ modulation\ horaire\ au\ passage\ de\ la\ section\ élémentaire\ i$

$C_{OD} = Coefficient\ de\ modulation\ OD$

$C_{Emport} = Coefficient\ de\ modulation\ à\ l'emport$

***i. Modulation de la Redevance de réservation selon la période horaire du sillon – $C_{Horaire}$***

La modulation horaire est appliquée, par section élémentaire, en fonction de la période de circulation du train pour lequel le sillon est réservé, prise au point de mesure tel qu'indiqué dans le tableau décrivant les sections

élémentaires de la Ligne, selon une segmentation horaire comportant plusieurs catégories : heures creuses, heures normales, heures intermédiaires, heures de pointe.

Pour la détermination du montant des redevances dues par section en fonction de l'horaire de circulation, un coefficient de modulation horaire est appliqué sur le prix unitaire hors modulation de la redevance perçue en contrepartie de l'accès et de réservation de capacités d'infrastructure.

Les périodes horaires de circulation pour l'application de la modulation sont les suivantes :

| Périodes horaires | Début | Fin |
|---|---|---|
| Heure normale | 00:00:30 | 00:30:29 |
| Heure creuse | 00:30:30 | 04:30:29 |
| Heure normale | 04:30:30 | 07:30:29 |
| Heure intermédiaire | 07:30:30 | 08:30:29 |
| Heure de pointe | 08:30:30 | 10:30:29 |
| Heure intermédiaire | 10:30:30 | 11:30:29 |
| Heure normale | 11:30:30 | 16:30:29 |
| Heure intermédiaire | 16:30:30 | 17:30:29 |
| Heure de pointe | 17:30:30 | 20:30:29 |
| Heure intermédiaire | 20:30:30 | 21:30:29 |
| Heure normale | 21:30:30 | 00:00:29 |

Les coefficients de modulation horaire sont les suivants :

| Périodes horaires | Coeff $C_{Horaire}$ |
|---|---|
| Heure creuse | 0,50 |
| Heure normale | 1,00 |
| Heure intermédiaire | 1,25 |
| Heure de pointe | 1,50 |

### *ii. Modulation de la Redevance de réservation selon l'origine/destination du sillon – COD*

La modulation selon l'origine/destination distingue deux types de sillons :

- Un sillon dit « radial » désigne un sillon de la Ligne dont l'origine ou la destination se situe en Ile-de-France, ou lorsque son origine et sa destination n'est pas en Île-de-France mais fait partie d'un train radial bi-tranche[4].
- Un sillon dit « intersecteur » désigne un sillon de la Ligne dont l'origine et la destination se situe hors Ile-de-France.

Les coefficients ci-dessous sont appliqués au prix unitaire de la redevance perçue en contrepartie de l'accès et de réservation de capacités d'infrastructure, en fonction de l'origine-destination de chaque sillon. Les coefficients selon l'origine/destination du sillon sont les suivants :

| Type OD | Coeff $C_{OD}$ |
|---|---|
| « radial » | 1,05 |
| « intersecteur » | 0,84 |

### *iii. Modulation de la Redevance de réservation selon la capacité d'emport du sillon – CEmport*

La capacité d'emport désigne la capacité commerciale, exprimée en nombre total de sièges passagers d'un train, qu'il comporte une ou plusieurs rames, que les sièges soient ou non effectivement commercialisés, et indépendamment de la capacité maximale autorisée par les documents techniques d'agrément des matériels. Comme indiqué dans le chapitre consacré à l'attribution des sillons, les demandeurs de capacités sont responsables des informations qu'elles fournissent à LISEA lors de leur commande de sillons. Ils sont en particulier responsables de déclarer à LISEA la capacité d'emport des trains pour lesquels ils présentent des demandes d'attribution de sillons.

L'emport déclaré par l'EF sera vérifié par un système propre à LISEA de remontée de données radio sol-train.
Les coefficients de modulation applicables au prix unitaire de la redevance perçue en contrepartie de l'accès et de réservation de capacités d'infrastructure, pour chacune des sections élémentaires concernées, et pour chacune des catégories de capacité d'emport des différents trains concernés – le nombre « n » étant le plus

[4] Un train « bi-tranche » est un train opérant une coupe/accroche sur un point intermédiaire du trajet, incluant un sillon acheminant et un sillon acheminé sur la section du parcours en Unité Multiple (UM).

petit multiple de 50 supérieur ou égal à la capacité d'emport exprimée en nombre de sièges telle que définie ci-dessus – sont présentés ci-après :

| n | Valeurs | | | |
|---|---|---|---|---|
| | α | β | δ | γ |
| 0-250 | 0,5 | | | |
| 251-500 | 0,5 | 1,4 | 250 | 1000 |
| 501-800 | 0,85 | 1,2 | 500 | 1000 |
| 801-1000 | 1,21 | 0,8 | 800 | 1000 |
| 1001-1350 | 1,37 | 0,6 | 1000 | 1000 |
| > 1351 | 1,58 | 0,4 | 1350 | 1000 |
| **Coefficient emport** | $C_{Emport} = \alpha + \beta \times ((n - \delta))/\gamma$ | | | |

### 6.3.1.2. Redevance de circulation – RC

La redevance de circulation (RC) est acquittée par les entreprises ferroviaires pour la circulation des trains sur les sections élémentaires de la LGV SEA Tours-Bordeaux.
Son calcul est fondé sur la formule suivante :

$$RC\ /\ train\ = \sum_{SEL\ i} RC_{SEL\ i} \times L_{SEL\ i}$$

Pour chaque section élémentaire de la LGV SEA Tours-Bordeaux, la redevance de circulation est détaillée dans le tableau qui suit :

| SEL | Type de section | Point de mesure | Longueur (km) | Redevance de circulation RC |
|---|---|---|---|---|
| SEA_1 | LGV | St Avertin | 16,410 | 10,242 €/tkm |
| SEA_2 | | Sorigny | 19,937 | |
| SEA_3 | | Maillé | 49,388 | |
| SEA_4 | | Chasseneuil | 18,664 | |
| SEA_5 | LGV | Fontaine le Comte Nord | 3,885 | 8,201 €/tkm |
| SEA_6 | | Fontaine le Comte Sud | 63,834 | |
| SEA_7 | | Juillé | 7,259 | |
| SEA_8 | | Villognon | 34,895 | |
| SEA_9 | | Claix | 87,103 | |
| « Monts Sud » Racc_1 | Raccordement | Monts Sud | 5,469 | 8,908 €/tkm |
| « La Celle-Saint-Avant » Racc_2 | | Maillé | 3,845 | |
| « Migné-Auxances » Racc_3 | | Chasseneuil | 6,364 | |
| « Fontaine-le-Comte Nord » Racc_4 | | Fontaine le Comte Nord | 3,025 | |
| « Fontaine-le-Comte Sud » Racc_5 | | La Touche | 3,721 | |
| « Juillé » Racc_6 | | Juillé | 2,559 | |
| « Villognon » Racc_7 | | Villognon | 4,444 | |
| « La Couronne » Racc_8 | | La Couronne | 5,707 | |

### 6.3.1.3. Redevance pour l'accès aux installations de traction électrique – RCE

En contrepartie de l'accès et de l'utilisation des installations de traction électrique pour la circulation des trains pour lesquelles elles se sont vu attribuer des sillons, les entreprises ferroviaires sont redevables auprès de LISEA de la redevance RCE, laquelle est calculée comme suit :

$$RCE\ /\ train\ =\ \sum_{SEL\ i} RCE_{SEL\ i} \times L_{SEL\ i}$$

Le niveau de redevance RCE $_{SELi}$ est uniforme sur l'ensemble du linéaire de la LGV SEA Tours-Bordeaux, égale à :

**RCE SEL i = 0,435 €/tkm**

La RCE doit permettre de compenser intégralement les coûts supportés par LISEA pour l'accès aux installations de traction électrique.

#### 6.3.1.4. Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction - RCTE « composante A »

La RCTE « composante A » couvre les charges de l'électricité haute tension correspondant à la consommation d'énergie dans les installations (pertes par effet Joule).
La composante A de la RCTE couvre les charges de fourniture de l'énergie électrique pour le besoin de compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains (pertes par effet Joule).
Le montant de cette redevance est arrêté en fin d'exercice du Service Annuel en divisant le montant réel des charges énumérées ci-avant par le nombre de sillons.km commercialisés dans cet exercice.

$$RCTE\ composante\ A\ /\ train\ =\ \sum_{SEL\ i} RCTE\ composante\ A_{SEL\ i} \times L_{SEL\ i}$$

Pour le Service Annuel 2027, le montant forfaitaire de la RCTE « composante A » est unique pour toutes les sections élémentaires de la Ligne, égal à :

**RCTE composante A SEL i = 0,093 € /tkm**

Cette redevance est régularisée annuellement en fonction de la réalité des coûts supportés par LISEA, notamment en raison des évolutions de la tarification publique relative à l'électricité.
Les modalités de facturation sont définies au point 6.6.3.

### 6.3.2 Redevances pour les prestations complémentaires

#### 6.3.2.1. Redevance pour la fourniture de l'énergie de traction – RFE

La redevance pour la fourniture d'énergie de traction aux entreprises ferroviaires est précisée dans un devis établi par LISEA.

### 6.3.3 Redevances pour les prestations connexes

#### 6.3.3.1. Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction – RCTE « composante B ».

La composante B de la RCTE couvre les charges de transport et de distribution de l'électricité haute tension en amont de la LGV. Elle comprend également les prestations de LISEA en tant que Responsable d'Equilibre sur le périmètre de la concession (le Responsable d'Equilibre est l'entité responsable de la couverture financière de l'écart demi-horaire entre les prévisions de consommations et les consommations réelles), ainsi que la Taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE). Cette redevance inclut enfin le coût lié à la gestion du système de comptage de l'énergie électrique et les autres dépenses de charge d'électricité de traction (notamment la composante annuelle des alimentations complémentaires de secours et l'exploitation et la maintenance des disjoncteurs).
Le montant de cette redevance est arrêté en fin d'exercice du Service Annuel en divisant le montant réel des charges énumérées ci-avant par le nombre de sillons.km commercialisés dans cet exercice.

$$RCTE\ composante\ B\ /\ train\ =\ \sum_{SEL\ i} RCTE\ composante\ B_{SEL\ i} \times L_{SEL\ i}$$

Pour le Service Annuel 2027, le montant forfaitaire de la RCTE « composante B » est unique pour toutes les sections élémentaires de la Ligne, égal à :

**RCTE composante B SEL i = 0,403 €/tkm**

Cette redevance est régularisée annuellement en fonction de la réalité des coûts supportés par LISEA, notamment en raison des évolutions de la tarification publique relative à l'électricité.
Les modalités de facturation sont définies au point 6.6.3.

#### 6.3.3.2. Accompagnement à la vérification de la compatibilité du matériel roulant

Les entreprises ferroviaires souhaitant procéder à la vérification de la compatibilité de leur matériel roulant avec les infrastructures de la Ligne doivent consulter le RINF disponible sur le site web de l'ERA et mis à jour en continu sous la responsabilité de LISEA. Le service clients de LISEA se tient à ce titre à la disposition des entreprises ferroviaires pour transmettre tout élément complémentaire nécessaire, notamment le RINF et tout autre élément utile pour réaliser une étude de compatibilité.

## 6.4. TARIFICATION SPECIALE

### 6.4.1 Trains de fret à grande vitesse

Selon les dispositions prévues au chapitre Conditions d'accès à la Ligne, la Ligne est équipée pour la circulation de trains de fret à grande vitesse.
LISEA établit un devis pour ce type de prestations qui sera soumis à l'ART pour avis conforme.

### 6.4.2 Trains spéciaux

Les prestations assurées par LISEA à l'occasion de la réservation de sillons et de la circulation de trains spéciaux tels que définis au point 2.5.5 font l'objet d'un devis établi par LISEA qui sera soumis à l'ART pour avis conforme.

## 6.5. EVOLUTION PLURIANNUELLE DES TARIFS DE LA LIGNE

Le tarif des redevances pour les prestations minimales de LISEA connaît une évolution pluriannuelle dont le plafond est fixé dans les conditions du contrat de concession. L'ANNEXE 8 apporte aux entreprises ferroviaires et candidats autorisés une visibilité sur les règles et plafonds d'évolution tarifaire de la Ligne.

## 6.6. FACTURATION

Les prestations délivrées par LISEA aux demandeurs de capacités donnent lieu à l'émission de factures, dont les modalités d'établissement sont décrites dans ce paragraphe.
Ces modalités de facturation se distinguent selon la nature de la prestation fournie par LISEA :

- Les conditions de facturation des services faisant l'objet d'un contrat spécifique entre LISEA et l'entreprise ferroviaire figurent dans le devis correspondant établi par LISEA ;
- Les conditions de facturation des autres services, notamment les prestations minimales décrites au point 6.3.1, sont fixées dans le Contrat d'Utilisation / d'attribution des sillons de la Ligne et dans le DRL SEA comme suit.

Aux montants HT sera ajoutée la TVA au taux en vigueur à la date de facturation.

## 6.6.1 Facturation de la redevance de réservation

Selon les dispositions règlementaires en vigueur, la redevance de réservation de sillons est facturée en deux temps : la facturation de l'acompte et la facturation du solde.

### 6.6.1.1. La facturation de l'acompte

Les sillons attribués à l'occasion de la construction de l'Horaire de Service 2027 donnent lieu, à date d'attribution, à l'émission de la part de LISEA d'une facture d'acompte égale à 20% de la redevance de réservation totale des sillons attribués, calculée selon les dispositions décrites au point 6.3.1.1. Conformément au calendrier de la construction de l'Horaire de Service, LISEA attribue les sillons à la date à laquelle l'Horaire de Service est arrêté, et dont la publication aux demandeurs de capacités intervient en septembre 2026.
L'acompte de réservation est facturé au plus tôt en octobre 2026.
Pour les sillons ayant été attribués après la date à laquelle l'Horaire de Service est arrêté, l'acompte de 20% du montant de la redevance de réservation est facturé à partir de la date d'attribution.

### 6.6.1.2. La facturation du solde

Pendant la période d'adaptation de l'Horaire de Service, tout demandeur de capacités peut présenter des demandes d'attribution de sillons. Les sillons accordés à l'occasion de la construction de l'Horaire de Service peuvent également faire l'objet de demandes de modification ou de renoncement.
La facture des sillons jours attribués est calculée sur la base des dispositions décrites au point 6.3.1.1, déduction faite de l'acompte précité et des éventuelles réductions tarifaires applicables.
LISEA adresse cette facture aux attributaires de sillons deux mois avant le début de l'utilisation du sillon.
Conformément à la règlementation en vigueur, tout renoncement par l'entreprise ferroviaire à un sillon pour une cause non imputable à LISEA au plus tard deux mois avant la date effective de son utilisation donne lieu à la restitution de l'acompte de réservation.
En cas de renonciation à la réservation du sillon.jour attribué deux mois ou moins de deux mois avant la date programmée pour le début de l'utilisation du sillon.jour, la redevance de réservation est due, sauf suppression causée par LISEA et sans préjudice des autres dispositions du DRL en ce compris les dispositions relatives au droit pour l'entreprise ferroviaire de contester les factures conformément à l'article 17.2 du contrat d'utilisation de la Ligne joint en ANNEXE 2.

### 6.6.1.3. La régularisation

Après que les entreprises ferroviaires ont fait usage des sillons qui leur auront été attribués, LISEA pourra procéder mensuellement à une régularisation de la facture de réservation, dans le cas notamment où la capacité des trains ayant circulé serait différente de celle considérée pour établir la facture de provision. La facture de régularisation sera alors calculée en tenant compte des dispositions du 6.3.1.1.

## 6.6.2 Facturation de la redevance de circulation et de la redevance pour l'accès et l'utilisation des installations électriques

La redevance de circulation et la redevance en contrepartie de l'accès et l'utilisation des installations électriques sont calculées sur la base des circulations réelles des trains, captées par le système de suivi des circulations de la Ligne.
LISEA établit mensuellement cette facture et l'adresse aux entreprises ferroviaires au plus tard le mois de circulation ou le mois suivant.
Le montant de la redevance de circulation n'est pas dû lorsque la circulation n'a pas été effectuée.

### 6.6.3 Facturation de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction

La redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction est facturée de la façon suivante :
La redevance RCTE (composantes A et B) est facturée mensuellement, le 1er jour ouvrable de chaque mois. LISEA adresse une facture correspondant à un douzième du montant annuel prévisionnel de la RCTE (composantes A et B) calculé sur la base des trains kilomètres des sillons attribués pour l'Horaire de Service et du montant de la RCTE (composantes A et B) indiqué aux paragraphes 6.3.1.4 et 6.3.3.1 du DRL.
La redevance RCTE (composantes A et B) sera régularisée en janvier de l'année suivant l'Horaire de Service concerné pour prendre en compte la réalité du trafic et l'évolution du coût de l'énergie.

### 6.6.4 Délai de paiement des factures

Le délai de paiement des factures est de 30 jours à compter de leur date d'émission.

## 6.7. Conditions de Paiement

Les conditions de paiement sont décrites dans le Contrat d'utilisation / d'attribution des sillons de la Ligne.

## 6.8. Reclamation

Pour toute réclamation sur les factures qui leur sont adressées, les demandeurs de capacités sont invités à prendre contact avec le service client de LISEA, dans les conditions prévues par le Contrat d'utilisation / d'attribution des sillons de la Ligne annexé au présent document.
LISEA apportera une réponse à la réclamation dans les 30 jours ouvrés à compter de la réception de la réclamation.

# 7. ANNEXES

# ANNEXE 1. GLOSSAIRE

| Termes / Expressions | Définitions |
|---|---|
| **ART** | Autorité de Régulation des Transports |
| **Cadencement en réseau** | Le cadencement en réseau prévoit la répétition à intervalles fixes, d'une heure ou deux heures, de séquences de circulations organisées selon une trame structurée. Cette trame est également appelée "la trame 2h" ou "trame systématique". |
| **Capacité de l'infrastructure** | On entend par "capacités de l'infrastructure" la possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période. |
| **Catalogue de sillons** | Le catalogue de sillons constitue le résultat de la planification amont des sillons, qui a pour but de réserver des capacités d'infrastructures au plus près des besoins commerciaux qui auront été exprimés pendant cette phase de planification. |
| **Contrat de concession** | Contrat conclu entre SNCF RESEAU et la société LISEA SAS pour la concession de service public portant sur le financement, la conception, la construction, la maintenance, y compris le renouvellement, et l'exploitation de la Ligne. |
| **Contrôle de vitesse par balise (KVB)** | Système réalisant un contrôle automatique et continu de la vitesse du train ainsi qu'un contrôle de franchissement de certains signaux d'arrêts fermés à l'aide d'un calculateur embarqué sur les engins. |
| **Demandeurs de capacités** | Les demandeurs de capacités sont les entreprises et entités listées au chapitre Attribution des capacités. |
| **Documentation d'exploitation** | La Documentation d'exploitation, visée à l'article 14 du décret 2019-525, précise les conditions techniques d'admission des circulations et les consignes locales d'exploitation que doivent respecter les entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité. |
| **DRL SEA** | Document de Référence de la LGV SEA Tours-Bordeaux, annexé au DRR. |
| **DRR** | Document de Référence du Réseau publié par SNCF Réseau. |
| **EIRENE** | European Integrated Railway radio Enhanced Network<br>Projet de l'UIC qui a pour but de développer les spécifications et de faciliter la standardisation du GSM-R. |
| **Entreprise ferroviaire (EF)** | Toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, et dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction. |
| **EPSF** | Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire |
| **ERA** | European Railway Agency |

| | |
|---|---|
| **ERTMS** | European Rail Traffic Management System<br>Système de signalisation et gestion des circulations utilisant l'ETCS pour le contrôle commande et le GSM-R pour les transmissions de données. |
| **ETCS** | European Train Control System<br>Système de contrôle automatique des trains par balise pour les réseaux ferrés européens |
| **Expression de besoins** | Dans le cadre de la planification de sillons de la Ligne, entre A-4 et A-2, LISEA invite les demandeurs de capacités à exprimer leurs besoins d'utilisation de la Ligne pour l'Horaire de Service de l'année A. |
| **Fenêtre travaux** | Une fenêtre Travaux est une restriction de capacité sur une section donnée, établie pour permettre la réalisation des travaux d'infrastructures (développement, renouvellement, entretien, tiers). Le contenu des fenêtres est à l'usage des travaux, le reste de la capacité est à l'usage du monde commercial jusqu'à J-8. La « fenêtre générique » est définie de façon pluriannuelle avant la fin de A-3<br>Sur la Ligne, il existe deux types de fenêtres Travaux :<br>○ les fenêtres génériques dans lesquelles sont réalisés les travaux de renouvellement, développement, entretien et tiers<br>○ les fenêtres de surveillance qui correspondent généralement à des interceptions d'environ une heure de jour |
| **Gestionnaire d'infrastructure (GI)** | Tout organisme ou toute entreprise chargé(e) notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la facturation de l'infrastructure ferroviaire. |
| **Graphique 24h** | Il s'agit d'un graphique horaire de 00h à 24h représentant le plan de sillons fret et voyageurs le plus plausible possible pour les vingt-quatre heures d'un jour ordinaire (sillons cadencés, sillons de renfort, sillons unitaires spécifiques). Il est bâti durant l'année A-2 à partir des informations fournies par les différents demandeurs de capacité (y compris travaux). |
| **Graphique de circulation** | Description de l'ensemble des sillons tracés sur l'infrastructure ferroviaire, du réseau ferré national concédé et non concédé, et des intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur chaque section du réseau. |
| **GSM-R** | Global System for Mobile communications for Railways<br>Système de communication basé sur le standard de la téléphonie mobile GSM et utilisant des fréquences spécifiques pour le ferroviaire. |
| **Horaire de Service** | L'Horaire de Service 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. |
| **Jonction** | Les jonctions assurent la liaison entre, d'une part, le réseau ferré national non concédé et, d'autre part, la Ligne ou les raccordements de la Ligne. Elles ne sont pas partie intégrante de la Ligne. |
| **KVB** | Contrôle de Vitesse par Balise<br>Système réalisant un contrôle automatique et continu de la vitesse du train ainsi qu'un contrôle de franchissement de certains signaux d'arrêts fermés à l'aide d'un calculateur embarqué sur les engins. |
| **La Ligne** | La Ligne désigne l'ensemble des infrastructures, ouvrages, installation, et équipements constitutifs de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique. |
| **LGV** | Ligne à Grande Vitesse. |

| | |
|---|---|
| **Matériel roulant** | Désigne tous les types de véhicules (locomotives, wagons et autres véhicules) utilisés ou tractés par l'entreprise ferroviaire ou des entreprises agissant pour son compte pour exécuter ses services de transport ferroviaire. |
| **Normes de tracé de sillons** | Référentiel définissant les règles techniques pour le tracé des sillons, comme les règles d'espacement entre des sillons. |
| **Raccordements** | Désigne les parties de la Ligne qui relient la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse au réseau ferré national non concédé. Ils font partie intégrante de la Ligne. |
| **RID** | Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail<br>Le RID complété par l'arrêté « TMD » relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres du 29 mai 2009, modifié par l'arrêté du 2 Décembre 2014, définit les marchandises dangereuses interdites au transport ferroviaire, ainsi que les conditions qui doivent être respectées pour traiter les marchandises dangereuses dont le transport ferroviaire est autorisé. |
| **RINF** | Registre de l'Infrastructure (disponible sur le site web de l'ERA) |
| **SEA** | Sud Europe Atlantique |
| **Service de transport** | Service répondant aux besoins d'un type de transport ; par exemple, voyageurs nationaux, voyageurs régionaux, voyageurs d'Ile-de-France, fret (international ou national) etc. |
| **Sillon** | On entend par "sillon" la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une  période donnée. |
| **Sillon.kilomètre** | Unité d'œuvre de la redevance en contrepartie de l'accès et la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne correspondant à un kilomètre de la Ligne réservé. |
| **STI** | Spécifications Techniques d'Interopérabilité<br>Une STI fixe les conditions à respecter par un sous-système, ainsi que la procédure à suivre pour l'évaluation de la conformité. |
| **Train** | Engin(s) moteur(s) remorquant ou non un ou plusieurs véhicules. |
| **Train.kilomètre** | Unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est celle décrite au chapitre 6.3, le train.km (tkm) étant l'unité d'œuvre pour les redevances en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne et de ses installations électriques, et en contrepartie de la distribution de l'énergie de traction. |
| **Trame systématique** | Elle est unique et bâtie sur les principes du cadencement en réseau. Elle forme un plan de sillons cohérents entre eux et autour des nœuds, sur un intervalle horaire. Elle est élaborée durant l'année A-3 et A-2 en concertation avec les parties prenantes. Elle fait l'objet d'une communication définitive en Décembre de A-2 sous la forme d'un réticulaire |
| **TVM** | Transmission Voie Machine<br>Système de signalisation en cabine développé sur les LGV en France. |
| **TVM 300 SEA** | Transmission Voie Machine SEA<br>Système de transmission de la signalisation à la cabine de conduite par la voie, adaptée à l'infrastructure de la Ligne SEA. |
| **UIC** | International Union of Railway |

# ANNEXE 2. MODELE DE CONTRAT D'UTILISATION DE LA LIGNE ET DU CONTRAT D'ATTRIBUTION DES SILLONS SUR LA LIGNE

# SOMMAIRE

**Article 1 OBJET** 8

**Article 2 PIECES CONTRACTUELLES** 8

**Article 3 OPPOSABILITE DU CONTRAT** 8

**Article 4 PARTIES AU CONTRAT** 9

**CHAPITRE 1 : SERVICES ASSURÉS PAR LISEA À L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / CANDIDAT AUTORISE** 10

**Article 5 PRESTATIONS MINIMALES FOURNIES SUR VOIES PRINCIPALES** 10
5.1. Principe général 10
5.2. Dispositions spécifiques au candidat autorisé 10

**Article 6 PRESTATIONS LIEES A L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DE LA LIGNE** 11
6.1. Principes 11
6.2. Objet des Prestations 11
6.3. Résiliation d'une Prestation 12

**CHAPITRE 2 : DROITS ET OBLIGATIONS DE LISEA ET DE l'ENTREPRISE FERROVIAIRE CONCERNANT L'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES** 12

**Article 7 RESPECT DES RÈGLES RELATIVES À L'EXPLOITATION DE LA LIGNE ET À LA GESTION DES CIRCULATIONS** 12

**Article 8 MAINTENANCE ET PERFORMANCE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE** 12

**Article 9 MATÉRIEL ROULANT MIS EN ŒUVRE PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE POUR ASSURER SES SERVICES DE TRANSPORT** 12
9.1. Généralités 12
9.2. Exigences relatives au matériel roulant de l'entreprise ferroviaire 12
9.3. Retrait des matériels roulants impropres à circuler sur la Ligne 13
9.4. Conséquences du retrait des matériels roulants impropres à circuler sur la Ligne 13

**Article 10 PERSONNEL PARTICIPANT A LA CIRCULATION DES TRAINS EMPLOYÉ PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE** 14
10.1. Exigences relatives au personnel de l'entreprise ferroviaire 14
10.2. Retrait du personnel non autorisé ou inapproprié. 14
10.3. Conséquences du retrait du personnel non autorisé ou inapproprié 14

**Article 11 PERSONNEL EMPLOYÉ PAR LISEA** 14

**Article 12 MODALITÉS D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DE LA LIGNE** 15
12.1. Informations préalables à l'utilisation des sillons et des infrastructures de service 15
12.2. Echange d'informations 15
12.3. Garanties réciproques relatives aux caractéristiques du sillon attribué en situation normale 15
12.4. Recours par l'entreprise ferroviaire à des partenaires et prestataires 15

**Article 13 SITUATIONS PERTURBÉES ET ACTIONS CORRECTIVES** 16
13.1. Notification des perturbations par SNCF RESEAU et l'entreprise ferroviaire. 16
13.2. Principes 16
13.3. Mesures prises pour assurer le rétablissement normal des circulations 16
13.4. Obligation de concours pour le secours d'un train en détresse 16
13.5. Conséquences en matière de régularité horaire 17
13.6. Retour d'expérience 17
13.7. Obligation de contribuer aux exercices de secours 17

13.8. Comité de Suivi Atlantique (« CSA ») 17

**Article 14 MODIFICATION ET SUPPRESSION DE SILLON.JOUR ATTRIBUE 18**
14.1. Modification et suppression par LISEA de sillon.jour attribué 18
14.2. Modification et suppression par l'entreprise ferroviaire / par le candidat autorisé de sillon.jour attribué 19

**Article 15 DROIT DE CONTRÔLE ET DE VISITE 19**
15.1. Habilitation à contrôler 19
15.2. Accueil des agents habilités 20

**CHAPITRE 3 : TARIFICATION DE L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DE LA LIGNE ET DE L'ATTRIBUTION DE SILLONS, ET CONDITIONS DE PAIEMENT 20**

**Article 16 RÈGLES GÉNÉRALES DE TARIFICATION 20**

**Article 17 CONDITIONS DE FACTURATION ET DE PAIEMENT 20**
17.1. Modalités 20
17.2. Contestation 20
17.3. Adresse de facturation 20
17.4. Coordonnées bancaires des parties 21
17.5. Possibilité d'adresser les factures à un tiers 21

**Article 18 DISPOSITIONS PRÉVUES EN CAS DE RETARD OU DÉFAUT DE PAIEMENT 21**
18.1. Retards de paiement 21
18.2. Défaut de paiement 21
18.3. Conséquences opérationnelles 22
18.4. Caution financière du candidat autorisé 22
18.5. Dispositions prévues en cas de sommes indument payées par l'entreprise ferroviaire / par le candidat autorisé 22

**CHAPITRE 4 : RESPONSABILITE DES PARTIES 22**

**Article 19 RESPONSABILITÉS EN CAS D'ACCIDENTS OU DEGRADATIONS MATERIELLES 22**
19.1. Responsabilité de l'entreprise ferroviaire envers LISEA en cas d'accidents ou de dégradations matérielles 22
19.2. Responsabilité de LISEA envers l'entreprise ferroviaire en cas d'accidents ou de dégradations matérielles 23
19.3. Accidents ou dégradation du fait de LISEA ou du candidat autorisé 25
19.4. Prescription 25

**Article 20 CONSÉQUENCES INDEMNITAIRES DES SUPPRESSIONS DE SILLONS.JOURS 25**
20.1. Principes 25
20.2. Exceptions 25
20.3. Limite de responsabilité 26
20.4. Procédure de traitement des réclamations de l'entreprise ferroviaire/ le candidat autorisé 26
20.5. Suppression de sillon.jour liés 26

**Article 21 FORCE MAJEURE ET EVENEMENTS ASSIMILES 27**

**Article 22 RÉSILIATION DU CONTRAT 28**
22.1. Manquement 28
22.2. Résiliation 28
22.3. Renoncement 29

**CHAPITRE 5 : DISPOSITIONS DIVERSES 29**

**Article 23 CONDITIONS LEGALES D'EXERCICE DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / du CANDIDAT AUTORISE 29**
23.1. Licence d'entreprise ferroviaire et certificat de sécurité 29
23.2. Assurances ou mesures équivalentes à une assurance 29

**Article 24 COLLABORATION GÉNÉRALE DES PARTIES 29**

**Article 25 COLLABORATEURS DESIGNES PAR LES PARTIES 30**
**Article 26 AVENANT 30**
**Article 27 ENTRÉE EN VIGUEUR DE NOUVELLES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES OU RÈGLEMENTAIRES 30**
**Article 28 CONFIDENTIALITÉ 30**
**Article 29 RÉFÉRENCES 30**
**Article 30 NULLITÉ 30**
**Article 31 NON TOLÉRANCE 30**
**Article 32 LOI APPLICABLE 30**
**Article 33 DIFFÉRENDS ENTRE LES PARTIES 31**
33.1. Règlements des différends par voie de conciliation ou de procédures juridictionnelles 31
33.2. Recours devant l'organisme de contrôle 31

# Article 1 OBJET

Dans le cadre déterminé par le Document de Référence de la Ligne en conformité avec les textes officiels européens et nationaux, le présent contrat (« le Contrat ») fixe les conditions d'ordre administratif, technique et financier d'attribution de sillons au candidat autorisé ou d'utilisation de l'infrastructure de la Ligne et des prestations associées par l'entreprise ferroviaire désignée par le candidat autorisé ou l'entreprise ferroviaire agissant pour son propre compte. Les stipulations ci-après complètent les dispositions du Document de Référence de la Ligne.
Elles s'appliquent à toute utilisation de l'infrastructure de la Ligne et des services associés ainsi qu'à toute attribution de sillon.jours pour l'Horaire de Service concerné, quelle que soit leur date d'attribution.
On entend par « infrastructure de la Ligne» l'ensemble des voies principales de la Ligne entre Tours et Bordeaux et des infrastructures de services gérées par LISEA, telles qu'elles sont définies dans le Document de Référence de la Ligne.
Les stipulations du Contrat s'appliquent :

(i) aux relations entre LISEA et une entreprise ferroviaire ou un regroupement international d'entreprises ferroviaires à l'exception des disposions relatives :
- à la mise à disposition à une entreprise ferroviaire des sillons attribués au candidat autorisé (article 5.2.1)
- à la garantie financière du candidat autorisé (article 18 bis)

(ii) aux relations entre LISEA et un candidat autorisé, à l'exception des dispositions relatives :
- aux prestations relatives à la circulation (article 5.2.2),
- aux Conditions d'utilisation de l'infrastructure de la Ligne par l'entreprise ferroviaire (Chapitre II), sauf dispositions contraires.
- à la licence d'entreprise ferroviaire et au certificat de sécurité (article 23.1), sauf dispositions contraires.
- aux conditions de responsabilités en cas d'accident ou dégradation de matériel (article 19.1, article 19.2).

Elles s'appliquent également à l'utilisation de l'infrastructure de la Ligne et des services associés par une entreprise ferroviaire qui se voit mettre à disposition des sillons par un candidat autorisé et pour les seuls sillons attribués directement à ce dernier, à l'exception des dispositions relatives :
- au traitement des capacités (article 5.1),
- à la suppression des sillons par LISEA ou l'entreprise ferroviaire (article 14),
- aux conséquences indemnitaires de la suppression des sillons par LISEA (article 20).

À compter de l'attribution de tout sillon à l'entreprise ferroviaire ou au candidat autorisé, le Contrat est réputé accepté et régit toutes les relations entre les parties, sauf stipulation contraire.
La conclusion du Contrat est un préalable à la conclusion entre LISEA et l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé de tout autre contrat ayant pour objet des services de prestations connexes et/ou complémentaires liés à l'utilisation de la Ligne.

# Article 2 PIECES CONTRACTUELLES

Le contrat d'utilisation de l'infrastructure de la Ligne conclu entre LISEA et une entreprise ferroviaire agissant pour son compte ou désignée par un candidat autorisé ou le contrat d'attribution de sillons sur la Ligne conclu entre LISEA et un candidat autorisé comprend les pièces suivantes : *[Liste de documents à compléter au cas par cas]*

# Article 3 OPPOSABILITE DU CONTRAT

Le Contrat régit les relations contractuelles entre LISEA et l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé.

# Article 4 PARTIES AU CONTRAT

Les parties au Contrat d'utilisation de l'infrastructure de la Ligne sont LISEA et l'entreprise ferroviaire désignée par le candidat autorisé ou agissant pour son propre compte.
Les parties au Contrat d'attribution de sillons sur la Ligne sont LISEA et le candidat autorisé.
Elles sont définies comme suit :
LISEA (« LISEA ») est le concessionnaire de la Ligne, chargé, pour les besoins du Contrat, de la mise à disposition de cette infrastructure et des services associés qui dépendent de sa responsabilité et de l'attribution des sillons. LISEA est à ce titre responsable de la répartition des capacités d'infrastructure, entre capacités commerciales et capacités destinées aux opérations de maintenance. LISEA est responsable de l'entretien et de la maintenance de la LGV SEA et a confié à la société MESEA la réalisation de ces missions d'entretien et de maintenance de la Ligne dans le cadre d'un contrat d'exploitation-maintenance conclu le 16 juin 2011.
Conformément à la réglementation applicable et compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, SNCF RESEAU assure la mission de gestion du trafic et des circulations sur la Ligne (ci-après « SNCF RESEAU GTC »). Cette mission s'exerce dans le cadre d'une convention relative à la gestion du trafic et des circulations conclu entre LISEA et SNCF RESEAU. SNCF RESEAU assure ainsi la gestion opérationnelle et la régulation des circulations de la Ligne, et les mesures propres à assurer leur fluidité, leur régularité et leur acheminement en toute sécurité, ainsi que la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation. SNCF Réseau GTC n'est pas considéré comme un tiers pour l'exécution de ce Contrat.
En revanche, pour les autres missions de SNCF Réseau, celui-ci est considéré comme un tiers au Contrat. En particulier, au titre du contrat de concession conclu entre LISEA et SNCF RESEAU, LISEA bénéficie des installations techniques centralisées du réseau ferré national de SNCF RESEAU pour l'exploitation de la Ligne. Sont visées à ce titre :

- les installations relatives à la gestion centralisée des circulations ferroviaires ;
- les installations relatives à la gestion centralisée de l'alimentation électrique ;
- les installations relatives à la gestion centralisée du réseau GSM-R ;
- les installations du réseau de télécommunications du Réseau Ferré National.

L'entreprise ferroviaire adressera ses réclamations à LISEA pour les sillons.jours objet du présent contrat. Si cette réclamation relève de la responsabilité de SNCF Réseau au titre des missions de SNCF Réseau mentionnées à l'alinéa précédent, LISEA l'indiquera à l'entreprise ferroviaire afin que celle-ci puisse envoyer sa réclamation à SNCF Réseau.
« Entreprise ferroviaire » : désigne toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et / ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.

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

Le terme « personnel de l'entreprise ferroviaire » désigne tous les agents employés par elle, ses préposés, ainsi que le personnel des entreprises agissant à sa demande ou pour son compte, et dont les tâches et missions ont un lien quelconque avec l'exploitation de ses services de transport ferroviaire.
Le terme « matériel roulant de l'entreprise ferroviaire » désigne tous les types de véhicules (locomotives, wagons et autres véhicules) utilisés ou tractés par l'entreprise ferroviaire ou des entreprises agissant pour son compte pour exécuter ses services de transport ferroviaire (y compris les manœuvres afférentes), sans considération de leur régime de propriété ou de gestion.

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

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

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

SNCF RESEAU GTC au titre des missions de gestion des trafics et des circulations sur la Ligne bénéficie des limitations de responsabilité stipulées au Contrat au profit de LISEA.

# CHAPITRE 1 : SERVICES ASSURÉS PAR LISEA À L'ENTREPRISE FERROVIAIRE / CANDIDAT AUTORISE

## Article 5 PRESTATIONS MINIMALES FOURNIES SUR VOIES PRINCIPALES

### 5.1. Principe général

En application de la règlementation en vigueur, les prestations minimales sont dues par LISEA à tout titulaire d'un droit d'accès à l'infrastructure de la Ligne (ci-après dénommées les « Prestations Minimales »).
Ces Prestations Minimales sont décrites au chapitre 5 du Document de Référence de la Ligne. Ainsi LISEA assure :

- à l'entreprise ferroviaire :
  - le traitement de ses demandes de capacité d'infrastructure tel que prévu dans le Document de Référence de la Ligne ;
  - le droit d'utiliser les sillons attribués ;
  - l'utilisation des aiguilles et branchements, la signalisation, la régulation et la gestion des circulations, la communication et la fourniture des informations relatives à la circulation des trains et les informations nécessaires à la mise en œuvre ou l'exploitation de son service
  - l'accès aux installations de traction électrique.
- au candidat autorisé :
  - le traitement de ses demandes de capacité d'infrastructure, en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transports qu'ils organisent.

### 5.2. Dispositions spécifiques au candidat autorisé

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

Il est précisé que l'entreprise ferroviaire désignée par le candidat autorisé doit être autorisée à utiliser ces sillons conformément aux dispositions réglementaires ou contractuelles en vigueur au moment de l'utilisation, à défaut de quoi l'utilisation sera refusée par LISEA, sans que le candidat autorisé puisse élever une quelconque réclamation envers LISEA de ce chef.
De même, le candidat autorisé est seul chargé des modalités de la mise à disposition des sillons à l'entreprise ferroviaire de son choix, LISEA étant étranger aux rapports établis entre le candidat autorisé et l'entreprise ferroviaire à ce sujet.
Une seule entreprise ferroviaire doit être désignée par le candidat autorisé pour un même sillon, le changement d'entreprise ferroviaire devant être signifié à LISEA avant l'utilisation effective du sillon dans les conditions prévues par le chapitre 4 du Document de Référence de la Ligne.

En vue d'assurer la bonne utilisation de la Ligne par l'ensemble des entreprises ferroviaires, le candidat autorisé garantit à LISEA que l'entreprise ferroviaire désignée respecte les horaires de circulation qui lui ont été communiqués par LISEA au titre de l'attribution de capacités sauf exceptions prévues par les textes réglementaires. A ce titre le candidat autorisé communique à l'entreprise ferroviaire désignée les informations qu'il détient et qui sont nécessaires à la formation par cette dernière de convois compatibles avec les caractéristiques du sillon attribué et capables notamment de respecter le jalonnement horaire de ce sillon.

### 5.2.2 Prestations relatives à la circulation

Pour la circulation des trains et autres matériels roulants, le candidat autorisé reste étranger à la relation établie entre LISEA et l'entreprise ferroviaire en cette matière.
Dès lors, ni LISEA ni le candidat autorisé ne peuvent prétendre au titre de la circulation des trains à plus de droits ou à des conditions plus favorables que celles stipulées dans le Contrat, notamment le chapitre II.
En outre, lorsque le versement d'indemnités par LISEA à l'entreprise ferroviaire est prévu au titre du chapitre II du Contrat à l'exclusion de l'article 14, ce versement est réputé couvrir de manière forfaitaire et définitive l'éventuel préjudice subi par le candidat autorisé, ce dernier faisant son affaire avec l'entreprise ferroviaire de l'éventuelle répartition de l'indemnité entre eux, le candidat autorisé ne pouvant prétendre à une quelconque autre indemnité vis-à-vis de LISEA.

# Article 6 PRESTATIONS LIEES A L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DE LA LIGNE

Conformément à la règlementation en vigueur, les prestations complémentaires ou connexes (ci-après dénommées les « Prestations ») d'utilisation de l'infrastructure de la Ligne sont décrites au chapitre 5 du Document de Référence de la Ligne.

## 6.1. Principes

L'entreprise ferroviaire peut bénéficier de ces Prestations pour autant qu'elle ait commandé les sillons qui en justifient la demande.
L'entreprise ferroviaire veille à ce que les prestations qu'elle demande soient adaptées aux besoins de son activité.

## 6.2. Objet des Prestations

### 6.2.1 Fourniture d'énergie électrique

L'entreprise ferroviaire qui ne choisit pas LISEA comme fournisseur du courant de traction déclare avoir :

- contracté un service de décompte avec Réseau de Transport d'Electricité (RTE) en date du …… ;
- nommé un responsable d'équilibre;
- désigné le(s) gestionnaire(s) d'infrastructure …… pour relever le comptage d'énergie électrique et transmettre à LISEA les données le concernant.

L'entreprise ferroviaire peut demander à se fournir en courant de traction auprès de LISEA, y compris en cours d'année dans les conditions prévues au chapitre 5 du Document de Référence de la Ligne.

### 6.2.2 Nouvelles demandes de Prestation en cours d'exécution du Contrat

En cours d'exécution du Contrat, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé pourra demander à bénéficier de nouvelles Prestations. LISEA s'engage à accuser réception de ces demandes sous huitaine et s'emploiera à les instruire en collaboration avec l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé, dans un délai maximum d'un mois, en s'efforçant de les satisfaire dans la limite des moyens disponibles, des conditions d'exploitation de la Ligne et dans le respect des droits consentis à des tiers utilisateurs de la Ligne.
Tout refus sera motivé.
La mise à disposition de nouvelles Prestations donne lieu à la conclusion d'un avenant au Contrat.

### 6.2.3 Modification des Prestations en cours d'exécution du Contrat

En cours d'exécution du contrat, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé pourra demander la modification du contenu d'une Prestation dont elle / il bénéficie ou de ses modalités de facturation dans les cas où le Document de Référence de la Ligne le prévoit.
Toute modification du contenu ou des modalités de facturation d'une Prestation donne lieu à la conclusion d'un avenant au Contrat.

### 6.3. Résiliation d'une Prestation

L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé peut à tout moment demander la résiliation d'une Prestation. Cette demande est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception à LISEA.
La résiliation prendra effet au début du mois suivant la date de réception de la demande par LISEA.

# CHAPITRE 2 : DROITS ET OBLIGATIONS DE LISEA ET DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE CONCERNANT L'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES

## Article 7 RESPECT DES RÈGLES RELATIVES À L'EXPLOITATION DE LA LIGNE ET À LA GESTION DES CIRCULATIONS

L'utilisation de la Ligne est soumise à la connaissance et au respect par l'entreprise ferroviaire de la documentation technique décrite au chapitre 2 du Document de Référence de la Ligne.
L'entreprise ferroviaire prend connaissance de cette documentation technique et opérationnelle et la respecte avant et pendant l'utilisation de l'infrastructure et des services.

## Article 8 MAINTENANCE ET PERFORMANCE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

LISEA s'assure que l'infrastructure ferroviaire et les prestations relatives à la circulation ferroviaire permettent à l'entreprise ferroviaire d'assurer ses services de transports en sécurité et selon les caractéristiques des capacités attribuées.
LISEA est responsable vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et il peut intervenir durant l'exploitation pour garantir cette maintenance. LISEA prendra en compte les conséquences opérationnelles pour l'entreprise ferroviaire de son intervention sur l'infrastructure dans les conditions prévues au Contrat.

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

### 9.1. Généralités

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

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

L'entreprise ferroviaire ne peut utiliser que des matériels roulants autorisés par l'autorité de sécurité ferroviaire.

Sur demande spécifique de LISEA ou de SNCF RESEAU GTC, l'entreprise ferroviaire fournira la preuve de cette autorisation sous la forme de certificats délivrés par l'autorité de sécurité ferroviaire ou d'autres certificats appropriés, si cette preuve n'est pas déjà disponible au titre de registres publics.
L'entreprise ferroviaire garantit que les règles de sécurité sont respectées notamment en ce qui concerne la maintenance et l'équipement du matériel roulant. En cas d'incomplétude ou de mauvaises inspections ou de mauvaise réalisation de la maintenance du matériel roulant, les dispositions ci-dessous relatives au retrait des matériels impropres s'appliquent.
L'entreprise ferroviaire s'assure que ses matériels roulants sont aptes pour l'utilisation de l'infrastructure, qu'ils respectent les autorisations de mise en exploitation commerciale délivrées par l'autorité de sécurité ferroviaire et qu'ils sont compatibles avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation est prévue.

## 9.3. Retrait des matériels roulants impropres à circuler sur la Ligne

Les termes « matériels roulants impropres à circuler sur la Ligne » désignent des matériels roulants non autorisés, ou ceux qui, même antérieurement autorisés par l'autorité de sécurité ferroviaire, ne répondent plus, pour toute cause survenant après cette autorisation, aux exigences de leur autorisation de mise en exploitation commerciale, aux règles de sécurité ou aux caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire dont l'utilisation est prévue.
En cas de risque grave ou imminent pour la sécurité (en cas par exemple de déclenchement de l'alarme pour détection d'échauffement anormal de boite d'essieu, défaut de chargement etc.), SNCF RESEAU GTC de son propre chef ou à la demande de LISEA peut immobiliser, à titre conservatoire et en indiquant les raisons de cette décision, un convoi dont un ou des matériels roulants sont impropres à circuler sur la Ligne. Le convoi concerné sera néanmoins autorisé à reprendre sa route après retrait du ou des matériels impropres à circuler sur la Ligne.
L'entreprise ferroviaire devra procéder sans délai au retrait et à l'évacuation des véhicules impropres à circuler sur la Ligne. Elle pourra à cette fin solliciter le concours d'autres entreprises ferroviaires ou, pour un retrait autre que par voie ferrée, d'entreprises reconnues compétentes et agissant sous son entière responsabilité.
Les modalités pratiques de retrait et d'évacuation des véhicules impropres à circuler sur la Ligne seront établies entre l'entreprise ferroviaire et SNCF RESEAU GTC en coordination avec LISEA. Si cela s'avère nécessaire pour garantir la bonne exploitation de l'infrastructure de la Ligne et en cas d'urgence justifiée, SNCF RESEAU GTC pourra pourvoir de sa propre initiative au retrait et à l'évacuation des véhicules impropres à circuler sur la Ligne même en l'absence d'accord à cet effet, lui-même ou en faisant appel à une autre entreprise ferroviaire ou une entreprise reconnue compétente.

## 9.4. Conséquences du retrait des matériels roulants impropres à circuler sur la Ligne

Dans les cas prévus au point 9.3 ci-avant, l'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et risques pouvant résulter des décisions prises par LISEA et/ou SNCF RESEAU GTC pour le retrait et/ou l'évacuation des matériels roulants impropres à circuler sur la Ligne, sans préjudice de l'application des règles de responsabilité prévues au Contrat. LISEA supporte les dépenses et risques résultant d'une action ou omission commise par lui ou SNCF RESEAU GTC de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.
L'entreprise ferroviaire ne pourra élever aucune réclamation pour tout dommage ou perturbation de son exploitation qui résulterait d'une quelconque décision de LISEA ou SNCF RESEAU GTC relative à l'utilisation ou au retrait et/ou l'évacuation des matériels roulants impropres à circuler sur la Ligne.
L'entreprise ferroviaire ne pourra pas non plus prétendre au remboursement des redevances acquittées ou au non-paiement de redevances à acquitter pour l'absence d'utilisation de l'infrastructure de ce fait.
En cas d'usage injustifié des pouvoirs de LISEA ou SNCF RESEAU GTC prévus au 9.3 ci-dessus, ou si les matériels roulants sont devenus impropres à circuler sur la Ligne du fait de LISEA ou SNCF RESEAU GTC, les dépenses et risques mentionnés ci-dessus seront supportés par LISEA, sans préjudice de l'application des règles de responsabilité prévues au Contrat. L'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et risques résultant d'une action ou omission commise par l'entreprise ferroviaire de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

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

## 10.1. Exigences relatives au personnel de l'entreprise ferroviaire

L'entreprise ferroviaire s'assure que son personnel se conforme aux exigences des règles de sécurité et d'exploitation.
L'entreprise ferroviaire s'assure que son personnel possède les connaissances requises de la Ligne ainsi que des installations qui font l'objet des services qui lui sont fournis et qu'il possède les connaissances nécessaires de la langue communément utilisée sur la Ligne à la fois dans les conditions ordinaires et exceptionnelles.

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

En l'absence d'habilitation du conducteur, ou afin de prévenir tout risque concernant la sécurité, la santé ou l'environnement, et en justifiant des raisons de sa décision, LISEA ou SNCF RESEAU GTC peut immobiliser tout convoi ou véhicule pour procéder au retrait d'une ou plusieurs personnes participant aux opérations de sécurité et de circulation si ces personnes se révèlent être non-autorisées ou inappropriées. Le convoi ou le véhicule peut toutefois être autorisé à poursuivre son trajet après remplacement par l'entreprise ferroviaire du personnel concerné.
Dans le cas où le personnel ne peut être remplacé, le convoi ou le véhicule reste immobilisé et peut faire l'objet d'un retrait en application des dispositions de l'article 9.3 ci-dessus.

## 10.3. Conséquences du retrait du personnel non autorisé ou inapproprié

Dans les cas évoqués ci-dessus, l'entreprise ferroviaire supporte l'ensemble des frais et risques pouvant résulter des mesures mises en œuvre par LISEA ou SNCF RESEAU GTC, sans préjudice de l'application des règles de responsabilités prévues au Contrat. LISEA supporte les frais et risques résultant d'une action ou omission commise par lui de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.
L'entreprise ferroviaire ne pourra élever aucune réclamation et prétendre à aucune indemnité du fait des désordres engendrés à son exploitation qui résulterait d'une quelconque décision de LISEA ou SNCF RESEAU GTC relative au retrait de son personnel non autorisé ou inapproprié.
Elle ne pourra pas non plus prétendre au remboursement des redevances acquittées ou au non- paiement de redevances à acquitter pour l'absence d'utilisation de l'infrastructure de ce fait.
Si l'entreprise ferroviaire démontre que ce personnel satisfaisait en réalité aux conditions imposées par la réglementation de sécurité, les coûts et risques liés aux opérations de retrait ou d'évacuation seront supportés par LISEA, sans préjudice de l'application des règles de responsabilités prévues au Contrat. L'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et risques résultant d'une action ou omission commise par l'entreprise ferroviaire de manière intentionnelle ou avec une particulière négligence en sachant qu'un dommage ou perte en résulterait probablement.

# Article 11 PERSONNEL EMPLOYÉ PAR LISEA

LISEA est responsable de son personnel et veille à ce que le personnel employé pour la réalisation des services fournis par LISEA se conforme aux exigences des règles de sécurité et d'exploitation.
LISEA s'assure que ce personnel possède les connaissances requises de la Ligne et des installations qui font l'objet des services fournis à l'entreprise ferroviaire et qu'il possède les connaissances nécessaires de la langue communément utilisée sur la Ligne, à la fois dans les conditions ordinaires et exceptionnelles.
Suite à une alerte motivée de l'entreprise ferroviaire, LISEA procède lui-même ou demande à SNCF RESEAU GTC de procéder au retrait du personnel participant à des opérations de sécurité et de circulation si le personnel se révèle être non-autorisé ou inapproprié afin de prévenir tout risque concernant la sécurité, la santé ou l'environnement.

# Article 12 MODALITÉS D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DE LA LIGNE

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

En application de la réglementation, l'entreprise ferroviaire ne peut utiliser les sillons attribués et les infrastructures de service accessibles qu'à la stricte condition d'avoir fourni à LISEA dans les formes (délais, contenu, format) et selon les modalités définies au Document de Référence de la Ligne, les informations requises par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation applicable relative à la composition de ses trains, aux éventuelles conditions particulières de la circulation prévue et aux modalités d'utilisation des infrastructures de service pour lesquelles elle a obtenu le droit d'accès.
En conséquence, LISEA se réserve la possibilité de supprimer les sillons mis à disposition de l'entreprise ferroviaire dès lors qu'il est établi qu'elle n'a pas répondu à cette condition. À cet effet, LISEA informe l'entreprise ferroviaire de son intention de supprimer le ou les sillons concernés et la met en demeure de produire ses observations, dans un délai suffisant et adapté aux circonstances. À défaut de réponse satisfaisante, LISEA peut organiser une réunion avec l'entreprise ferroviaire à l'issue de laquelle il notifie sa décision de supprimer le sillon dans les conditions définies à l'article 14.1.5 ou l'autorise à utiliser l'infrastructure correspondante.

## 12.2. Echange d'informations

LISEA, SNCF RESEAU GTC et l'entreprise ferroviaire s'assurent que leurs personnels sont effectivement disponibles pour recevoir les informations communiquées par les autres parties et habilités à prendre les décisions opérationnelles au nom de l'établissement ou de l'entreprise qu'ils représentent.

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

LISEA veille à ce que l'infrastructure de la Ligne et les modalités de son exploitation en situation normale permettent à l'entreprise ferroviaire d'utiliser les sillons qui lui ont été attribués conformément à leurs caractéristiques.
En vue d'assurer la bonne utilisation de la Ligne par l'ensemble des entreprises ferroviaires, l'entreprise ferroviaire est tenue de respecter les caractéristiques des sillons qui lui ont été attribués, sans préjudice des possibilités d'ajustement des horaires de circulation prévues par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation relatives à l'horaire (par exemple les procédures autorisant le train à partir en avance sur son horaire programmé après accord de SNCF RESEAU GTC).
À cette fin et sauf exceptions prévues par la réglementation, l'entreprise ferroviaire ne doit utiliser que des convois ou des véhicules compatibles avec les caractéristiques du sillon attribué (en respectant notamment le jalonnement horaire de ce sillon), sauf accord de LISEA informé à l'avance par l'entreprise ferroviaire conformément à l'article 12.1.

## 12.4. Recours par l'entreprise ferroviaire à des partenaires et prestataires

L'entreprise ferroviaire peut avoir recours à une entreprise partenaire ou prestataire, à charge pour elle de veiller au respect des conditions énoncées dans le(s) dossier(s) ayant servi de support à l'octroi de son certificat de sécurité.
À ce titre, l'entreprise ferroviaire ne pourra se prévaloir d'une défaillance d'un partenaire ou prestataire pour justifier d'une exécution de son service de transport non conforme aux conditions prévues dans le(s) dossier(s) ayant servi de support à l'octroi de son certificat de sécurité.
Lorsque l'entreprise ferroviaire fait appel à des prestataires ou des partenaires sur les emprises de la Ligne mises à sa disposition par LISEA, elle assume seule la responsabilité d'entreprise utilisatrice au sens des dispositions du Code du travail, notamment ses articles R. 4511-1 et suivants, et met en œuvre les mesures

correspondantes. Elle veille en particulier à la prise en compte par les personnels des risques liés aux circulations ferroviaires ou aux installations de traction électrique.

# Article 13 SITUATIONS PERTURBÉES ET ACTIONS CORRECTIVES

## 13.1. Notification des perturbations par SNCF RESEAU et l'entreprise ferroviaire.

Conformément à la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation en vigueur, SNCF RESEAU GTC, en sa qualité de gestionnaire du trafic et des circulations de la Ligne pour le compte de LISEA, informe l'entreprise ferroviaire de l'état de l'infrastructure et des conditions réelles de circulation selon les modalités définies par ces textes et par les « Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le Réseau ferré national » figurant en annexe 5 au Document de Référence du Réseau.
Il doit, dans les mêmes conditions, informer immédiatement l'entreprise ferroviaire de toute situation perturbée intervenant sur la Ligne (en particulier celles découlant des circulations d'autres entreprises ferroviaires) qui peut altérer les caractéristiques du sillon attribué, indépendamment de la cause (eu égard aux conséquences pour le trafic de l'entreprise ferroviaire).
L'entreprise ferroviaire doit, sans délai, signaler tout incident détecté à l'occasion de ses circulations selon les modalités fixées par les textes susvisés, même si aucune conséquence directe pour la sécurité et les performances des autres circulations n'est à prévoir.

## 13.2. Principes

En cas de perturbations de l'exploitation, accidents, influences de l'environnement, intempéries, entretien imprévu motivé par des impératifs de sécurité ou autres événements, SNCF RESEAU GTC peut, dans le cadre de la réglementation applicable, de sa mission de gestion du trafic et circulations sur la Ligne et *des* "Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le Réseau ferré national" figurant en annexe 5 au Document de Référence du Réseau, et compte tenu des nécessités de l'intérêt général et du service public, adapter les horaires prévus ou prendre des mesures susceptibles de modifier ou de supprimer ces horaires. L'entreprise ferroviaire se conforme aux mesures prises par SNCF RESEAU GTC.

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

SNCF RESEAU GTC met en œuvre, dans le cadre de la réglementation applicable, de sa mission de gestion du trafic et circulations sur la Ligne et *des* "Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le Réseau ferré national" figurant en annexe 5 au Document de Référence du Réseau, les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation.
Lors d'un incident affectant une de ses circulations, l'entreprise ferroviaire doit constamment agir de manière à minimiser les conséquences de l'incident pour elle-même, les autres entreprises ferroviaires, LISEA, SNCF RESEAU GTC et les tiers, tout en respectant les règles de sécurité.
L'entreprise ferroviaire est notamment tenue de satisfaire aux dispositions prises par SNCF RESEAU GTC pour la gestion de ces situations.
Sans préjudice des dispositions de l'article 20.1, lorsque les mesures décidées par SNCF RESEAU GTC consistent en une suppression pure et simple des circulations sans possibilité d'utiliser des itinéraires ferroviaires alternatifs, les services de transport de substitution, autres que ceux utilisant la Ligne, sont, le cas échéant, organisés aux frais et risques de l'entreprise ferroviaire.

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

Dans son propre intérêt ainsi que dans celui de LISEA et des autres entreprises ferroviaires, l'entreprise ferroviaire apporte son concours, dans la limite de ses moyens et dans la mesure du raisonnable à LISEA et SNCF RESEAU GTC pour la mise en œuvre des mesures de secours d'un train en détresse.

Toute entreprise ferroviaire peut en tant que de besoin être tenue d'apporter un tel concours, notamment par la mise à disposition de SNCF RESEAU GTC de son matériel et/ou personnel de conduite.
Cette mise à disposition est limitée aux strictes nécessités du secours d'un train en détresse sur les voies principales de la Ligne jusqu'à la première installation susceptible de recevoir le train concerné. Elle peut également être mise en œuvre sur les autres voies dont l'obstruction est susceptible de compromettre l'exploitation de la Ligne.
Dans l'hypothèse où le train secouru est un train d'une autre entreprise ferroviaire que celle qui a porté le secours, LISEA prendra à sa charge, sur justificatifs :

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

L'entreprise ferroviaire qui a porté le secours peut donc solliciter LISEA pour le remboursement de ces sommes sous réserve de fournir l'ensemble des justificatifs appropriés. Ces dépenses seront alors refacturées par LISEA à l'entreprise secourue. Le transbordement de voyageurs est à la charge de l'entreprise ferroviaire secourue.

## 13.5. Conséquences en matière de régularité horaire

Au titre du contrat de concession, LISEA est tenu à l'égard de SNCF RESEAU au respect d'objectifs de performance et de disponibilité de la Ligne portant notamment sur la régularité horaire.
LISEA et l'entreprise ferroviaire ne peuvent prétendre, l'un envers l'autre et réciproquement, à une quelconque indemnisation des préjudices qu'ils pourraient subir du fait de retards dans la circulation des trains quelle qu'en soit l'origine (y compris des accidents et/ou avaries survenus à des tiers), et / ou l'auteur, y compris les tiers.
En conséquence, LISEA et l'entreprise ferroviaire supporteront seuls leurs coûts et préjudices liés à un tel retard et renoncent l'un envers l'autre à engager toute action en justice de ce fait ou à attraire l'autre partie devant les juridictions.

## 13.6. Retour d'expérience

Les modalités d'organisation du retour d'expérience relatif aux situations perturbées sont celles prévues par *les* "Dispositions relatives à la gestion des circulations sur le Réseau ferré national" figurant en annexe 5 au Document de Référence du Réseau, sans préjudice de toute discussion organisée spécialement entre LISEA et l'entreprise ferroviaire à l'initiative de la partie la plus diligente.

## 13.7. Obligation de contribuer aux exercices de secours

LISEA ou SNCF RESEAU GTC est fondé à demander aux entreprises ferroviaires leur contribution, en termes de mise à disposition de moyens matériels, techniques ou de personnel, aux exercices de validation des procédures du Plan d'Intervention et de Secours (PIS) ainsi qu'aux exercices demandés par les services de l'Etat. Cette contribution s'étend de la préparation à la phase de Retour d'Expérience, en passant par la réalisation de l'exercice.
LISEA est en charge de l'attribution des capacités (sillons et fenêtres travaux) pour les exercices le nécessitant. Ces capacités sont exonérées du paiement des redevances afférentes.
Le caractère prioritaire des exercices peut avoir pour conséquence la modification du graphique circulation déjà établi.
Les coûts liés à ces exercices de secours (mise en place de matériels et de personnels etc., hors réservation de capacité) sont à la charge des entreprises ferroviaires contributrices.

## 13.8. Comité de Suivi Atlantique (« CSA »)

Pour les circulations qui empruntent, dans le cadre d'un même trajet, à la fois l'infrastructure de LISEA et celle de SNCF Réseau, il est institué un comité de suivi (ci-après le « CSA »).
Le CSA est composé de représentants de SNCF Réseau, de LISEA et d'entreprise(s) ferroviaire(s) ayant commandé des sillons pour des circulations qui empruntent, dans le cadre d'un même trajet, les deux infrastructures gérées par SNCF Réseau et LISEA].

Le CSA, composé en nombre égal (entre deux et quatre) de représentants de chaque partie, a pour objet de traiter notamment des sujets suivants :

- recensement de l'ensemble des sillons.jours liés supprimés le mois précédent et de la personne morale responsable de cette suppression,
- détermination de la (ou des) cause(s) de la suppression des sillons.jours liés lorsque celle(s)-ci n'a (ont) pu être déterminée(s) lors des points quotidiens prévus opérationnellement entre les deux gestionnaires d'infrastructure et la (les) entreprise(s) ferroviaire(s),
- détermination des montants à verser à (aux) l' entreprise(s) ferroviaire(s) ou au(x) gestionnaire(s) d'infrastructure.

Le CSA se réunira la première semaine de chaque mois. Il pourra également se réunir de manière exceptionnelle, à la requête de l'un de ses membres, en cas de survenance d'un événement particulier.

Les décisions au sein du CSA sont prises à l'unanimité des parties représentées par un représentant responsable.

Les parties sont liées par les décisions prises par le CSA qui seront retranscrites dans des procès-verbaux de réunion signés par les trois représentants responsables membres du CSA.

Les projets de procès-verbaux seront préparés à tour de rôle par chaque membre du CSA et soumis à la signature des membres du CSA dans les quinze (15) jours à compter de la réunion du CSA. Les Parties feront toutes diligences pour approuver ces projets de procès-verbaux ou, le cas échéant, émettre leurs commentaires. Si dans les quinze (15) jours qui suivent la communication du projet de procès-verbal aux membres du CSA :

- le procès-verbal n'a pas fait l'objet de commentaires de la part d'un des membres du CSA, il sera considéré comme approuvé de plein droit par tous les membres du CSA,
- le procès-verbal a fait l'objet de commentaires, le rédacteur du projet de procès-verbal communique un nouveau projet à l'ensemble des membres du CSA qui disposent d'un délai de sept (7) jours pour approuver le procès-verbal. À défaut de commentaires de l'un des membres du CSA sur ce procès-verbal dans ce délai de sept (7) jours, il sera considéré comme approuvé de plein droit par tous les membres du CSA. En cas de commentaires sur le projet de procès-verbal dans le délai de sept (7) jours, le procès-verbal sera agréé et signé lors du CSA suivant.

# Article 14 MODIFICATION ET SUPPRESSION DE SILLON.JOUR ATTRIBUE

## 14.1. Modification et suppression par LISEA de sillon.jour attribué

### 14.1.1 Cas susceptibles d'engendrer une modification ou une suppression par LISEA de sillon.jour

LISEA peut modifier ou supprimer des sillons.jours attribués :

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

En cas de suppression de sillons.jours, LISEA fera ses meilleurs efforts pour que soit proposée à l'entreprise ferroviaire / au candidat autorisé une possibilité de circulation alternative sur SEA qui devra être conforme aux dispositions du certificat de sécurité, être compatible avec les caractéristiques du service de transport assuré par l'entreprise ferroviaire et tenir compte des moyens de l'entreprise ferroviaire.

### 14.1.2 Mise à disposition des installations techniques pour l'Etat

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

- des dispositions du code de la Défense,
- de la loi n°87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile,
- de l'article L 2215-1 4° du code général des collectivités territoriales,
- de l'article 9 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- de l'article 25 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du Réseau ferré national.

Dans ce cadre et en application des décisions prises par l'État, LISEA peut notamment être amené à modifier ou supprimer les sillons.jours attribués à l'entreprise ferroviaire / au candidat autorisé, avec ou sans préavis.
Les stipulations de l'article 14.1.1 s'appliquent à la gestion de ces situations.

### 14.1.3 Impossibilité d'exercice de son activité par l'entreprise ferroviaire

Dans les cas d'impossibilité partielle ou temporaire d'exercice de son activité professionnelle par l'entreprise ferroviaire telle que définie à l'article 23 du Contrat, LISEA dispose librement des sillons.jours attribués au titre de l'Horaire de Service en vigueur.
En cas de retrait partiel du certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire, LISEA dispose librement des seuls sillons.jours qui ne peuvent plus être utilisés par l'entreprise ferroviaire du fait des décisions prises par les autorités compétentes.
En cas de levée de l'interdiction prononcée ou après régularisation de sa situation, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé sera tenu(e) de présenter une nouvelle demande de sillons au titre de l'Horaire de Service en vigueur, dans le cadre des dispositions de l'article 23 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du Réseau Ferré National.

### 14.1.4 Sous-utilisation des sillons attribués

En cas de sous-utilisation des sillons par l'entreprise ferroviaire tel que défini au point c) de l'article 25 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du Réseau Ferré National, LISEA peut décider de la suppression des sillons.jours, dans le respect des principes définis dans le Document de Référence de la Ligne.
Dans ce cas, LISEA dispose librement des sillons.jours supprimés.

### 14.1.5 Non production des informations préalables nécessaires

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

## 14.2. Modification et suppression par l'entreprise ferroviaire / par le candidat autorisé de sillon.jour attribué

En cours d'exécution du Contrat, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé pourra demander à LISEA la modification ou la suppression de certains ou de tous les sillons.jours attribués.
LISEA fera droit aux demandes présentées selon les procédures et modalités spécifiées à l'article 4.4 du chapitre 4 du Document de Référence de la Ligne applicable à l'Horaire de Service considéré.

# Article 15 DROIT DE CONTRÔLE ET DE VISITE

## 15.1. Habilitation à contrôler

À tout moment et en tout lieu, éventuellement sans préavis et dans le cadre des missions confiées par les lois et règlements à LISEA et SNCF RESEAU GTC, le personnel habilité de LISEA et / ou SNCF RESEAU GTC peut intervenir sur la Ligne, ou utiliser toute information produite par les équipements de la Ligne, pour s'assurer que l'entreprise ferroviaire respecte bien ses obligations contractuelles quant à l'utilisation des sillons attribués et des équipements accessibles, et n'excède pas les droits d'utilisation qui lui ont été accordés.
Les observations relevées à l'occasion de ces contrôles sont communiquées dans les plus brefs délais, par LISEA et par écrit, à l'entreprise ferroviaire. Celle-ci peut y répondre par écrit.
L'entreprise ferroviaire peut saisir LISEA de toute difficulté survenue à l'occasion des contrôles ou autres interventions effectués par SNCF RESEAU GTC ou LISEA.
Si à l'occasion des contrôles assurés par le personnel habilité de LISEA ou SNCF RESAU GTC des faits relatifs à la sécurité sont constatés, LISEA en informe le ministre chargé des transports ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire si ces faits sont susceptibles d'avoir des conséquences sur la validité de la licence ou du certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire. L'entreprise ferroviaire est sans délai tenue informée par écrit de ces démarches.

### 15.2. Accueil des agents habilités

Afin d'assurer les tournées d'inspection de la Ligne, les personnels de maintenance désignés par LISEA et habilités par l'entreprise ferroviaire sont autorisés à emprunter les cabines des trains en conformité avec les règles de la convention annuelle signée entre LISEA et l'entreprise ferroviaire.

# CHAPITRE 3 : TARIFICATION DE L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DE LA LIGNE ET DE L'ATTRIBUTION DE SILLONS, ET CONDITIONS DE PAIEMENT

## Article 16 RÈGLES GÉNÉRALES DE TARIFICATION

L'utilisation de l'infrastructure de la Ligne donne lieu au paiement par l'entreprise ferroviaire/candidat autorisé à LISEA de redevances conformément à la réglementation en vigueur et au Document de Référence de la Ligne. Ces règles sont rappelées et précisées dans le chapitre 6 du Document de Référence de la Ligne. L'entreprise ferroviaire/candidat autorisé est tenue de payer ces redevances conformément à ces règles, le candidat autorisé étant amené à verser une garantie financière (d'un montant égal à la redevance de réservation) à LISEA conformément aux dispositions réglementaires.

## Article 17 CONDITIONS DE FACTURATION ET DE PAIEMENT

### 17.1. Modalités

Outre les dispositions législatives ou réglementaires en vigueur et du Document de Référence de la Ligne, les sommes dues par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé sont facturées et payées selon les stipulations ci-après.
LISEA adresse à l'entreprise ferroviaire / au candidat autorisé les factures, tableaux de synthèse relatifs aux prestations.
LISEA s'engage à informer par lettre recommandée avec avis de réception l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé, dans le respect d'un préavis de six mois, de la modification du format de communication des données.
Il est précisé que LISEA peut procéder en cas d'erreur à des compléments de facturation dans un délai d'un an à compter de la date de réalisation de la prestation, sur présentation des pièces justificatives afférentes et en précisant le montant du complément de facturation.
Dans les quinze (15) jours suivant la fin d'un mois M, l'entreprise ferroviaire adressera à LISEA une déclaration indiquant la capacité d'emport des trains utilisés pour les circulations ayant eu lieu au cours de ce mois M. Cette déclaration pourra faire l'objet de correction par l'entreprise ferroviaire dans un délai de trente (30) jours suivant sa date d'envoi.
Si une déclaration de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé, éventuellement corrigée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, se révèle fausse parce que la capacité d'emport du train concerné est supérieure à celle déclarée, LISEA pourra appliquer une pénalité égale à cinq fois le montant hors taxes de la redevance de réservation exigible par LISEA pour le sillon.jour concerné.

### 17.2. Contestation

Les factures émises par LISEA peuvent être contestées dans un délai d'un an à compter de leur date d'échéance, par courrier recommandé avec accusé de réception adressé à LISEA.
La notification d'une contestation de facture n'a pas pour effet de suspendre l'obligation de régler les sommes facturées dans les délais de paiement requis.

### 17.3. Adresse de facturation

L'adresse de facturation électronique de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé est la suivante : …….
Elle / Il règlera les factures dans les conditions prévues dans le Document de Référence de la Ligne.
L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé notifie à LISEA tout changement d'adresse de facturation électronique. Ce changement prend effet le 1er jour du deuxième mois suivant la notification à LISEA.

### 17.4. Coordonnées bancaires des parties

Les coordonnées bancaires de LISEA sont : …….
Les coordonnées bancaires de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé sont : ……..

### 17.5. Possibilité d'adresser les factures à un tiers

L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé peut demander que les factures soient adressées à un tiers pour paiement. Si LISEA accède à cette demande, il le fait selon les modalités de facturation suivantes *[à déterminer au cas par cas]*:
En tout état de cause, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé reste seul(e) débitrice(eur) des sommes dues à LISEA.
Pour les sillons attribués à un candidat autorisé, les factures des redevances en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne sont adressées à l'entreprise ferroviaire déclarée par le candidat autorisé. Faute de paiement par l'entreprise ferroviaire utilisatrice de la Ligne, LISEA adresse au candidat autorisé les factures des redevances en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne. Ce dernier peut toutefois contester la facture par courrier recommandé avec accusé de réception adressé à LISEA.

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

### 18.1. Retards de paiement

À défaut de paiement dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission de la facture :

- Les sommes dues sont majorées de plein droit, et sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure, d'intérêts pour retard de paiement équivalent au taux directeur (« Refi ») semestriel de la Banque Centrale Européenne (la « BCE »), majoré de dix points. Cette pénalité est calculée par jour de retard à partir de la date d'échéance jusqu'à la date de paiement effectif des sommes dues, sans pouvoir être inférieur à trois fois le taux d'intérêt légal. L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé versera en outre à LISEA une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement d'un montant de quarante (40) euros, conformément aux dispositions de l'article D.441-5 du Code de commerce introduit par le décret n°2012-1115 du 2 octobre 2012 fixant le montant de l'indemnisation forfaitaire pour frais de recouvrement dans les transactions commerciales prévue à l'article L. 441-6 du code de commerce.

Dans l'hypothèse où il existerait un écart de plus de deux jours ouvrés entre la date d'émission et la date d'envoi de la facture et en cas de règlement par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé après la date d'échéance, il ne sera pas appliqué de pénalités sur les jours de retard liés à l'écart entre les dates précitées.
LISEA peut en outre, après une mise en demeure restée sans effet trente (30) jours calendaires après sa réception, suspendre le bénéfice de l'attribution de sillon / l'utilisation par l'entreprise ferroviaire de l'infrastructure de la Ligne, des équipements et services concernés, les intérêts de retard continuant à courir.
Les redevances dues par l'entreprise ferroviaire au titre des prestations ou équipements suspendus demeurent intégralement dues par l'entreprise ferroviaire.
LISEA rétablira le bénéfice de l'attribution de sillons / l'utilisation de l'infrastructure de la Ligne, des équipements et prestations concernés dans les plus brefs délais après paiement par l'entreprise ferroviaire / par le candidat autorisé de toutes les sommes dues et des intérêts de retard associés.

### 18.2. Défaut de paiement

Lorsque l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé est en retard de paiement pour deux échéances successives et pour un montant qui dépasse la valeur des redevances dues au titre d'un mois, le Contrat pourra être résilié par LISEA après une mise en demeure restée sans effet 30 jours calendaires après sa réception.
Nonobstant cette résiliation, LISEA pourra exercer toute voie et moyen de droit à l'encontre de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé afin de recouvrer les sommes dues au titre du Contrat.

### 18.3. Conséquences opérationnelles

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

### 18.4. Caution financière du candidat autorisé

LISEA peut demander au candidat autorisé de fournir une caution financière dans les conditions du règlement d'exécution n°2015-10 du 6 janvier 2015 adopté par la Commission européenne. Dans ce cas, le candidat autorisé s'engage à prendre toutes dispositions nécessaires au maintien en vigueur de la caution financière souscrite pendant la durée d'exécution du Contrat.
Il doit, au plus tard à la conclusion du Contrat et avant l'entrée en vigueur de chaque Horaire de Service pour lequel il a obtenu des sillons, présenter à LISEA un document attestant de l'existence d'une caution financière. Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de cette mesure.

### 18.5. Dispositions prévues en cas de sommes indument payées par l'entreprise ferroviaire / par le candidat autorisé

Toute redevance d'utilisation de la Ligne indûment facturée par LISEA et qui lui est payée par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé produira intérêts à un taux équivalent au taux directeur (« Refi » ) semestriel de la BCE en vigueur à la date d'échéance de la (ou des) facture(s) concernée(s) de LISEA, les intérêts courant à compter du paiement de la facture (sans que cette date ne puisse être antérieure à la date limite de paiement) jusqu'à la date effective d'émission de l'avoir correspondant.
Aucun intérêt ne sera dû par LISEA sur un avoir ou un remboursement résultant de la facturation d'une provision, pour les redevances de réservation, supérieure à la facture définitive.
Si les remboursements résultent d'une contestation effectuée par l'entreprise ferroviaire / par le candidat autorisé, les intérêts ne sont payés que si la contestation est effectuée au plus tard dans le mois suivant la date d'échéance de la facture.

# CHAPITRE 4 : RESPONSABILITE DES PARTIES

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

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

#### 19.1.1 Conditions d'engagement de la responsabilité.

L'entreprise ferroviaire sera tenue pour responsable des dommages corporels, matériels et immatériels causés à LISEA, à ses biens, ses préposés, ou ses prestataires (notamment SNCF RESEAU GTC dans l'exécution de la mission de gestion des trafics et des circulations de la Ligne) ou aux tiers, durant l'utilisation de l'infrastructure

de la Ligne et ayant pour origine les personnes ou marchandises transportées, un défaut des matériels ou une faute dans l'utilisation de l'infrastructure.
L'entreprise ferroviaire est exonérée, en tout ou partie, de sa responsabilité dans la mesure où l'événement dommageable est consécutif à :

- un cas fortuit, de force majeure ou évènement assimilé ;
- une faute, un ordre de LISEA ou de SNCF RESEAU GTC.

### 19.1.2 Périmètre de responsabilité

- Dommages matériels

L'entreprise ferroviaire supporte, la totalité des coûts de remise en état ou, selon le cas, de reconstruction des biens endommagés, y compris notamment tous les frais d'entreprise, de maîtrise d'ouvrage, d'ingénierie, de surveillance et gardiennage des lieux ou du chantier ou du matériel roulant de LISEA ou de ses prestataires (notamment SNCF RESEAU GTC dans l'exercice de sa mission de gestion des trafics et des circulation de la Ligne) dans les emprises de la Ligne et de contrôle technique ou administratif, fiscalité comprise. Il est précisé que la remise en état comprend également les frais de relevage et d'évacuation des matériels, de mise en sécurité des biens, dès lors que ces coûts seraient supportés par LISEA.

- Dommages immatériels

L'entreprise ferroviaire rembourse également à LISEA le montant des redevances non perçues (ou remboursées aux autres entreprises ferroviaires / candidats autorisés) par ce dernier du fait de la suppression ou la modification de sillons.jours auxquelles LISEA aura été contraint à la suite d'un accident ou d'un dommage causé à l'infrastructure dont l'entreprise ferroviaire est responsable. Elle rembourse également à LISEA les sommes versées par ce dernier à d'autres entreprises ferroviaires / candidats autorisés en application de l'article 20 du Contrat.
De ce fait, LISEA fait intégralement son affaire des relations avec les autres entreprises ferroviaires utilisatrices de la Ligne.
En outre, l'entreprise ferroviaire supportera tous les coûts et les indemnités directement engendrés par des mesures prises par LISEA conformément à la réglementation suite à un accident ou un risque pour l'environnement dont elle serait seule responsable et en garantira LISEA. Il en est notamment ainsi de l'évacuation des lieux publics concernés ou des immeubles voisins appartenant à tout tiers, ou de l'indisponibilité de ces lieux ou immeubles. Il en est de même des exigences de dépollution des sites concernés.
Il est précisé que les redevances en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne, et en contrepartie de l'utilisation effective de Ligne, relatives aux sillons.jours réservés par l'entreprise ferroviaire / par le candidat autorisé et qui ne peuvent être utilisés par l'entreprise ferroviaire en raison des dommages qu'elle a causés sont dues.
Sous réserve des alinéas ci-dessus, l'entreprise ferroviaire ne pourra en aucun cas être tenue pour responsable des dommages immatériels tels que préjudices financiers ou commerciaux, perte de clientèle, trouble commercial quelconque, augmentation des coûts et frais généraux, perte de bénéfice, perte d'image de marque, perte d'exploitation, qui pourraient résulter d'accidents ou d'avaries subis par LISEA.
Les indemnités dues par l'entreprise ferroviaire à LISEA lui sont réglées sur présentation des justificatifs correspondants.

### 19.1.3 Limites de responsabilité

La responsabilité de l'entreprise ferroviaire est limitée à un montant de cinquante (50) millions d'euros hors taxes par événement.
LISEA renonce à demander à l'entreprise ferroviaire le paiement de toute somme autre que celles correspondant à l'ensemble des indemnités prévues l'article 19.1.2 du Contrat.

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

### 19.2.1 Conditions d'engagement de la responsabilité.

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

l'infrastructure de LISEA ou de SNCF RESEAU GTC dans l'exécution de sa mission de gestion des trafics et des circulations de la Ligne.
LISEA est exonéré, en tout ou partie, de sa responsabilité dans la mesure où l'événement dommageable est consécutif à :

- à un cas fortuit, de force majeure ou évènement assimilé ;
- à une faute ou à un ordre de l'entreprise ferroviaire ;
- au fonctionnement des installations centralisées du Réseau ferré national non concédé gérées par SNCF RESEAU visées à l'article 4 du Contrat.

### 19.2.2 Périmètre de responsabilité.

- Dommages matériels

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

- Dommages immatériels

La responsabilité de LISEA couvre en outre les préjudices directs et certains liés à l'immobilisation du matériel roulant de l'entreprise ferroviaire. On entend par immobilisation les trois durées suivantes : acheminement du bien endommagé du lieu de l'accident au lieu de réparation qualifié, proche et disponible, immobilisation en atelier incluant l'expertise, le délai de prise en main et la réparation, ainsi que l'acheminement du bien réparé vers le site d'exploitation.
Cette responsabilité comprend également les éventuelles indemnités que l'entreprise ferroviaire doit verser à des tiers au Contrat, à savoir les clients ou usagers des services de transports assurés par l'entreprise ferroviaire (tels que personnes transportées ou chargeurs) :

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

De ce fait, l'entreprise ferroviaire fait intégralement son affaire des relations avec les clients ou usagers de ses services de transport.
En outre, LISEA supportera les coûts directement engendrés par des mesures prises par l'entreprise ferroviaire conformément à la réglementation et en accord avec lui suite à un accident ou un risque pour l'environnement dont il serait seul responsable. Il en est notamment ainsi de l'évacuation des lieux publics concernés ou des immeubles voisins appartenant à tout tiers, ou de l'indisponibilité de ces lieux ou immeubles. Il en est de même des exigences de dépollution des sites concernés.
Sous réserve des alinéas ci-dessus, LISEA ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages immatériels tels que préjudices financiers ou commerciaux, perte de clientèle, trouble commercial quelconque, augmentation des coûts et frais généraux, perte de bénéfice, perte d'image de marque, perte d'exploitation, qui pourraient résulter d'accidents ou d'avaries subis par l'entreprise ferroviaire.
Les indemnités dues par LISEA à l'entreprise ferroviaire sont réglées à celle-ci sur présentation des justificatifs correspondants.

### 19.2.3 Limites de la responsabilité.

La responsabilité de LISEA est limitée à un montant de cinquante (50) millions d'euros hors taxes par événement.
L'entreprise ferroviaire renonce à demander à LISEA le paiement de toute somme autre que celles correspondant à l'ensemble des indemnités prévues à l'article 19.2.2 du Contrat.
Il est précisé que SNCF RESEAU GTC bénéficie de ce plafond de responsabilité pour les dommages causés lors de l'exécution de sa mission de gestion des trafics et des circulations de la Ligne.

### 19.3. Accidents ou dégradation du fait de LISEA ou du candidat autorisé

Si le candidat autorisé et LISEA venaient à causer des accidents ou dommages du fait de leurs activités respectives de demande ou d'attribution de sillons (à l'exclusion de toute autre activité, même de nature ferroviaire), notamment au titre de la complétude ou l'exactitude des informations échangées, alors ils en répondront dans les conditions du droit commun vis-à-vis des tiers autres que les entreprises ferroviaires. En ce qui concerne les dommages de toute nature causés l'un à l'autre, ils en répondront dans les mêmes conditions et limites que celles stipulées entre LISEA et les entreprises ferroviaires par les points 19.1 et 19.2 du présent article.
Il est précisé que les relations entre l'entreprise ferroviaire et le candidat autorisé restent régies par les contrats conclus séparément entre eux.

### 19.4. Prescription

Sauf disposition contraire du droit international, législatif ou réglementaire, les actions fondées sur le présent article sont prescrites dans un délai de cinq ans à compter du jour où cet événement s'est produit.
Elles sont suspendues lorsque LISEA et l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé mettent en œuvre la procédure de conciliation prévue par l'article 33.1 du Contrat ainsi que toute autre action amiable relative à cet événement ou lorsqu'une action judiciaire est en cours.

## Article 20 CONSÉQUENCES INDEMNITAIRES DES SUPPRESSIONS DE SILLONS.JOURS

### 20.1. Principes

Seules les conséquences dommageables de la suppression d'un sillon.jour attribué dans les conditions prévues à l'article 14.1.1 peuvent donner lieu à indemnisation de la part de LISEA. Les conséquences dommageables de la suppression d'un sillon.jour attribué dans les cas prévus aux articles 14.1.2, 14.1.3,14.1.4 et 14.1.5 ne donnent lieu à aucune indemnisation de la part de LISEA.
La période pendant laquelle la suppression du fait de LISEA de sillon.jour attribué pour l'Horaire de Service concernée peut donner lieu au versement d'indemnités est comprise entre la date d'arrêté de l'Horaire de Service et le jour de circulation du train pour lequel le sillon.jour a été attribué par LISEA.
Pour les besoins de la présente clause, la notion de suppression ouvrant droit à indemnisation se définit comme la suppression d'un sillon.jour attribué qui ne permet pas la circulation du train le jour pour lequel le sillon.jour a été attribué par LISEA.
Le préjudice subi par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé doit être direct, réel dans son existence et certain dans sa consistance. Il appartient à l'entreprise ferroviaire / au candidat autorisé d'en apporter la preuve et d'en justifier le montant.

### 20.2. Exceptions

Ne donnent pas lieu à indemnisation les cas suivants :

- mise à disposition d'un sillon.jour ou d'une possibilité de circulation dans les conditions définies à l'article 14.1.1;
- le fait de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé elle (lui)-même ou de ses prestataires et partenaires ou la connaissance par LISEA que l'entreprise ferroviaire n'avait manifestement pas la possibilité, pour des raisons qui lui sont propres, ou pour le candidat autorisé pour des raisons propres à l'entreprise ferroviaire opérant des trains pour son compte, d'utiliser le ou les sillons.jours concernés ;
- la survenance d'un cas de force majeure ou évènement assimilé, tels que définis à l'article 21 du Contrat ;
- le fait d'un tiers (y compris SNCF RESEAU s'agissant du fonctionnement des installations centralisées du Réseau ferré national non concédé visées à l'article 4 du Contrat mais à l'exclusion de SNCF Réseau GTC) ;
- des interventions sur l'infrastructure ou ses systèmes d'exploitation qui sont rendues nécessaires pour rétablir les conditions normales de circulation après une défaillance fortuite de l'infrastructure ou un quelconque fait d'exploitation, dès lors que ces interventions ne résultent pas d'une négligence ou d'un manquement aux règles normales d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure de la Ligne. Dans ce cas,

LISEA prend les dispositions nécessaires pour minimiser l'impact dans la durée de telles interventions sur les sillons attribués.

- SNCF RESEAU ne fournit pas de possibilité de circulation sur le RFN non concédé le jour pour lequel le sillon.jour a été attribué.

## 20.3. Limite de responsabilité

Ne sont pas indemnisés les préjudices dont le montant par événement et pour chaque sillon.jour pris isolément n'excède pas un montant correspondant à vingt (20) fois le montant hors taxes de la redevance de réservation exigible par LISEA pour le sillon.jour concerné.
Pour chaque sillon.jour pris isolément, le montant total de l'indemnisation auquel l'entreprise ferroviaire peut prétendre au titre des conséquences dommageables de la suppression est limité à trois cents (300) fois le montant hors taxes de la redevance de réservation exigible par LISEA pour le sillon.jour concerné.
L'indemnisation éventuellement versée par LISEA pour un sillon.jour considéré ne peut l'être qu'au seul attributaire du sillon (entreprise ferroviaire ou candidat autorisé) et, en cas de sillons mis à disposition d'une entreprise ferroviaire par un candidat autorisé, elle couvre les préjudices subis par ces deux personnes, sans cumul possible des indemnités.

## 20.4. Procédure de traitement des réclamations de l'entreprise ferroviaire/ le candidat autorisé

Pour être recevable, toute réclamation établie sur le fondement de l'article 20 doit être transmise à LISEA par courrier recommandé, dans un délai d'un an à compter de la fin du mois pour lequel le(s) sillon(s)-jour(s) concerné(s) aurai(en)t dû être utilisé(s).
A défaut de respect de ce délai, la demande n'est plus recevable et toute action y afférente est prescrite. En conséquence, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé est réputée avoir renoncé à toute demande d'indemnisation à l'endroit de LISEA.

LISEA apportera une réponse à la réclamation dans les 30 jours ouvrés à compter de la réception de la réclamation.

En cas de désaccord sur la position de LISEA, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé dispose d'un délai de six mois à compter de la date de réception de cette position pour enclencher la procédure de règlement des différends prévue à l'article 31 ci-après. A défaut, toute action fondée sur ce présent article est prescrite. Dans le cas où une indemnisation est due par LISEA, cette dernière est versée après conclusion d'un protocole indemnitaire entre LISEA et l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé. Le versement d'indemnités compense de manière forfaitaire et définitive l'intégralité du préjudice subi par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé. En contrepartie du versement desdites indemnités, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé renonce à toute autre réclamation ou action relative à ces faits.

## 20.5. Suppression de sillon.jour liés

### 20.5.1 Définitions

Pour les besoins du présent article, on entend par :
« **sillon.jour lié LISEA** », le(s) sillon(s)-jour(s) ferme(s) attribué(s) par LISEA pour la Ligne, comportant le même numéro de sillon que celui attribué par SNCF Réseau sur le réseau ferré national non-concédé et répondant à une commande initiale unique de l'entreprise ferroviaire,
« **sillon.jour lié SNCF Réseau** », le(s) sillon(s)-jour(s) ferme(s) attribué(s) par SNCF Réseau sur le réseau ferré national non concédé, comportant le même numéro de sillon que celui attribué par LISEA sur la Ligne et répondant à une commande initiale unique de l'entreprise ferroviaire.

Exemple : dans le cas d'une demande par l'entreprise ferroviaire d'un sillon.jour Paris-Bordeaux, SNCF Réseau et LISEA se coordonnent pour attribuer, sur leur périmètre respectif, les sillons.jours liés suivants Paris / Saint-Avertin, Saint-Avertin/Ambarès-et-Lagrave et Ambarès-et-Lagrave/Bordeaux étant précisé que : les

sillons.jours liés SNCF Réseau correspondent aux sillons.jours Paris/Saint-Avertin et Ambarès-et-Lagrave/Bordeaux, et le sillon.jour lié LISEA correspond au sillon.jour Saint-Avertin/Ambarès-et-Lagrave.

### 20.5.2 Conséquences opérationnelles

Dans l'hypothèse où un sillon.jour lié SNCF Réseau est supprimé, il est convenu que cette suppression entraînera automatiquement et concomitamment la suppression du sillon.jour lié LISEA, sauf si une circulation alternative est proposée par LISEA et acceptée par l'entreprise ferroviaire. Dans ce cas, seules seront dues par l'entreprise ferroviaire les redevances correspondant à cette circulation alternative.
La détermination de l'imputabilité de l'évènement ayant entrainé la suppression d'un sillon.jour lié LISEA ou d'un sillon.jour lié SNCF Réseau lors d'un mois M sera déterminée par le CSA lors la réunion mensuelle du mois M+1 (ci-après la « Décision »).
A défaut d'accord entre les membres du CSA sur la Décision dans les trente (30) jours de la réunion du CSA, ce désaccord sera soumis aux Directions Générales des parties. A défaut d'accord entre les Directions Générales des parties sous dix (10) jours, un expert indépendant sera désigné par les parties sur la liste d'experts pré-agréés entre elles à la conclusion du présent Contrat. L'expert indépendant devra rendre son avis sur l'imputabilité de l'évènement sous trente (30) jours.

### 20.5.3 Conséquences commerciales

#### a) Suppression du sillon.jour lié LISEA imputable à LISEA

Si l'évènement à l'origine de la suppression du sillon.jour lié LISEA, tel que déterminé en application des stipulations précédentes, est imputable à LISEA, LISEA :

- rembourse à l'entreprise ferroviaire les redevances perçues par LISEA pour le sillon.jour lié LISEA considéré qui sera effectué dans les 30 jours de la Décision,
- verse, dans les trente (30) jours de la Décision, à l'entreprise ferroviaire un montant égal aux redevances effectivement payées par l'entreprise ferroviaire à SNCF Réseau pour les sillon.jour liés SNCF Réseau, dans les conditions prévues à l'article 20, étant entendu que la franchise prévue à l'article 20.3 du Contrat ne s'applique pas.

Les autres préjudices de l'entreprise ferroviaire sont indemnisés dans les conditions prévues à l'article 20 du Contrat.

#### b) Suppression du sillon.jour lié LISEA imputable à SNCF Réseau

Si en raison d'un évènement qui, selon la Décision, est imputable à SNCF Réseau, LISEA supprime un sillon.jour lié LISEA ou si celui-ci est automatiquement supprimé en application du 1er alinéa de l'article 20.5.2, la redevance de réservation reste due par l'entreprise ferroviaire à LISEA pour ce sillon.jour. S'il reste une partie de la redevance de réservation et de RCTE à facturer ou payer, l'entreprise ferroviaire versera la partie restant due de la redevance de réservation et de la RCTE du sillon.jour lié LISEA concerné et SNCF Réseau versera à l'entreprise ferroviaire l'intégralité de la redevance de réservation et la partie de RCTE payée.

#### c) Suppression du sillon.jour lié LISEA imputable à l'entreprise ferroviaire

Si en raison d'un évènement qui, selon la Décision, est imputable à l'entreprise ferroviaire, LISEA supprime un sillon.jour lié LISEA ou si celui-ci est automatiquement supprimé en application du 1er alinéa de l'article 20.5.2, les stipulations suivantes s'appliquent :

- si cette suppression est intervenue plus de deux mois avant la date programmée pour le début de l'utilisation du sillon.jour concerné, la redevance de réservation du sillon.jour lié LISEA n'est pas due par l'entreprise ferroviaire ;
- si cette suppression est intervenue moins de deux mois (inclus) avant la date programmée pour le début de l'utilisation du sillon.jour concerné, la redevance de réservation du sillon.jour lié LISEA est due par l'entreprise ferroviaire.

## Article 21 FORCE MAJEURE ET EVENEMENTS ASSIMILES

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

En outre, au sens du Contrat, constituent expressément des événements assimilés à des cas de force majeure, les événements suivants :

- les faits accidentels (tels que les incendies, explosions, collisions de véhicules routiers, les suicides et leur tentative, les heurts avec des personnes ou animaux en emprises ferroviaires…) ou les actes délictueux ou de malveillance (sabotage, vandalisme…) imputables à des tiers ;
- les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes..) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles sur le territoire métropolitain ;
- toute grève des agents du chemin de fer et les actions commises à cette occasion. En dehors des cas reconnus comme relevant de la force majeure par la jurisprudence de la Cour de cassation dans son arrêt du 11 janvier 2000 (pourvoi n°97-18215), l'entreprise ferroviaire et LISEA ne peuvent exciper de la grève de leurs propres salariés pour se soustraire à leurs obligations au titre du Contrat ;
- les mesures prises ou sollicitées par l'autorité publique pour des motifs de défense, de sécurité publique ou de sécurité civile, par les autorités judiciaires ou par les services d'incendie et de secours, ainsi que les désagréments d'usage causés par leur intervention.

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

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

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

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

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

# Article 22 RÉSILIATION DU CONTRAT

## 22.1. Manquement

En cas de manquement grave ou répété par une partie au Contrat à l'une quelconque des obligations essentielles mises à sa charge par les lois et règlements en vigueur ou par le Contrat, l'autre partie pourra la mettre en demeure, par lettre recommandée avec avis de réception, de mettre un terme à ces manquements dans un délai maximum de quinze jours et de faire valoir toutes les mesures prises pour éviter qu'ils ne se reproduisent. Si à l'issue de ce délai, le manquement n'a pas été réparé ou si les dispositions utiles n'ont pas été prises en vue de le réparer, l'autre partie pourra résilier de plein droit le Contrat, sans préjudice de tous dommages et intérêts auxquels elle pourrait prétendre.

Le présent article n'est pas applicable aux retards de paiement visés à l'article 18.2 du Contrat.

## 22.2. Résiliation

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

- pour l'entreprise ferroviaire, retrait de la licence d'entreprise ferroviaire ou du certificat de sécurité ;

- situation de cessation des paiements ou de mise en liquidation judiciaire de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé ;
- en application de l'article 18 du Contrat, défaut de paiement des redevances en contrepartie de l'utilisation effective de l'infrastructure de la Ligne.

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

### 22.3. Renoncement

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

# CHAPITRE 5 : DISPOSITIONS DIVERSES

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

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

L'utilisation de l'infrastructure de la Ligne pour laquelle des sillons ont été attribués (ou mis à la disposition par un candidat autorisé) à l'entreprise ferroviaire nécessite la détention par cette dernière d'une licence d'entreprise ferroviaire et d'un certificat de sécurité délivrés conformément aux dispositions réglementaires applicables et en cours de validité.
En cas de renouvellement, suspension ou retrait, totale ou partiel du certificat de sécurité ou de la licence, l'entreprise ferroviaire en informe LISEA dans les plus brefs délais, en produisant les documents correspondants.
L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé doit également informer sans délai LISEA de toute autre décision empêchant la poursuite totale ou partielle de l'activité professionnelle (notamment interdiction prononcée par une juridiction pénale ou commerciale).

### 23.2. Assurances ou mesures équivalentes à une assurance

L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé s'engage à souscrire et maintenir en vigueur pendant toute la durée d'exécution du Contrat, une police d'assurance ou une mesure équivalente et, pour l'entreprise ferroviaire, conforme aux exigences spécifiées par sa licence d'entreprise ferroviaire, pour couvrir toutes les conséquences pécuniaires de sa responsabilité envers LISEA ou à des tiers dans le cadre de l'exécution du Contrat.
Le candidat autorisé doit, au plus tard à la conclusion du Contrat d'attribution de sillons sur l'infrastructure de la Ligne et avant l'entrée en vigueur de chaque Horaire de Service pour lequel il a obtenu des sillons, présenter à LISEA un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite.
Ce document précisera le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de l'assurance.
Le candidat autorisé notifie à LISEA toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du Contrat.

## Article 24 COLLABORATION GÉNÉRALE DES PARTIES

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

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

## Article 25 COLLABORATEURS DESIGNES PAR LES PARTIES

Pour LISEA : ……..
Pour l'entreprise ferroviaire : ……..
Pour le candidat autorisé : ……..

## Article 26 AVENANT

Toute modification apportée aux stipulations du Contrat doit faire l'objet d'un avenant écrit.

## Article 27 ENTRÉE EN VIGUEUR DE NOUVELLES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES OU RÈGLEMENTAIRES

Les textes législatifs ou réglementaires en relation avec l'objet du Contrat ou ses conditions d'exécution, entrés en vigueur postérieurement à la date de conclusion du Contrat, s'appliquent de plein droit au Contrat, selon les modalités qu'ils prévoient.
En tant que de besoin, les parties modifient le Contrat par avenant, afin de le rendre conforme aux nouvelles dispositions en vigueur.

## Article 28 CONFIDENTIALITÉ

Chaque partie s'engage à ne pas divulguer les stipulations du Contrat ou l'une quelconque des informations confidentielles à caractère commercial du Contrat à un tiers, sans l'accord préalable de l'autre partie, sauf si elle y est contrainte par les lois et règlements en vigueur ou une administration publique, notamment l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, ou toute autre autorité ou juridiction qui en aurait le pouvoir, ainsi que dans le cadre d'une procédure de conciliation ou d'arbitrage.
De manière particulière, LISEA respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui seront communiquées par l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé dans le cadre de la gestion des sillons qui lui sont attribués.

## Article 29 RÉFÉRENCES

LISEA pourra citer le nom de l'entreprise ferroviaire / du candidat autorisé à titre de référence.
L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé pourra faire état de l'utilisation de la Ligne dans sa documentation commerciale.

## Article 30 NULLITÉ

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

## Article 31 NON TOLÉRANCE

Le fait, pour l'une des parties, de tolérer une situation de non-respect plein et entier des stipulations du Contrat d'utilisation de la Ligne ne saurait en aucun cas avoir pour effet d'accorder à l'autre partie des droits acquis.
De plus, une telle tolérance ne peut être interprétée comme une renonciation de la partie lésée à faire valoir ses droits.

## Article 32 LOI APPLICABLE

Le Contrat est régi par la loi française.
Il en est ainsi pour les règles de fond comme pour les règles de forme.

# Article 33 DIFFÉRENDS ENTRE LES PARTIES

## 33.1. Règlements des différends par voie de conciliation ou de procédures juridictionnelles

Les différends nés entre les parties à l'occasion de l'exécution du Contrat pourront être résolus par une procédure de conciliation, sous réserve qu'elle ne concerne pas le niveau des redevances en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne et sans préjudice pour l'une ou l'autre des parties d'avoir recours à des procédures d'urgence afin de protéger ses droits ou de saisir l'autorité de régulation des activités ferroviaires.
La procédure de conciliation est initiée par une lettre avec accusé de réception adressée à l'autre partie.
Les conciliateurs choisis devront être des personnes physiques tierces aux parties et présentant des garanties d'indépendance et de professionnalisme, chacune des parties en désignant un, sauf dans le cas où elles se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique, ce dernier agissant alors à frais partagés.
En cas d'échec de la procédure de conciliation et sous réserve du recours prévu au 33.2, compétence est attribuée aux tribunaux de Paris pour connaître des différends, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires en référé.

## 33.2. Recours devant l'organisme de contrôle

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

Fait à …….. , en deux exemplaires originaux, chacune des parties ayant reçu le sien.

# ANNEXE 3. MODELE D'ACCORD-CADRE

ENTRE

LISEA, Société par actions simplifiée au capital de 7 726 352 Euros, ayant son siège social au 1, cours Ferdinand de Lesseps 92500 Rueil-Malmaison, France, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 525 284 790, élisant domicile pour les besoins des présentes, 61-64 Quai de Paludate, CS 21951, 33088 BORDEAUX Cedex.

Représentée par Monsieur Lionel EPELY en sa qualité de Président,

d'une part,

ET

L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé XXX, ci-après dénommé « le Client accord-cadre », ……. (forme de la société) au capital de ……. €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de ……., sous le numéro ……, dont le siège est ……., représentée par…….(nom, prénom, fonction),

d'autre part,

ci-après collectivement dénommées « les Parties » ou individuellement « une Partie ».

# SOMMAIRE

Article 2 Engagements de LISEA ..... 35
Article 3 Engagements du Client accord-cadre ..... 35
Article 4 Portée des engagements ..... 35
Article 5 Exceptions aux engagements ..... 35
Article 6 Conséquences indemnitaires du non-respect des engagements sur les Sillons.jours ..... 36
Article 7 Principes d'utilisation des Capacités d'infrastructure ..... 37
Article 8 Demandes des Sillons et tarification applicable ..... 37
Article 9 Entrée en vigueur et durée de l'accord ..... 37
Article 10 Modification de l'accord ..... 37
Article 11 Suspension et résiliation de l'accord ..... 38
Article 12 Devoir d'information et modalités de suivi du présent accord ..... 38
Article 13 Paiement des sommes dues au titre du présent accord ..... 39
Article 14 Transfert des droits et obligations des parties ..... 39
Article 15 Notifications ..... 39
Article 16 Confidentialité ..... 40
Article 17 Nullité de certaines clauses ..... 40
Article 18 Non renonciation ..... 41
Article 19 Indépendance des parties ..... 41
Article 20 Frais ..... 41
Article 21 Interprétation ..... 41
Article 22 Loi régissant le présent accord-cadre ..... 41
Article 23 Différend entre les parties ..... 41
Article 24 Liste des annexes ..... 41

# 1. PREAMBULE

- L'accord-cadre constitue un engagement contractuel réciproque fondé sur une capacité d'infrastructure que, d'une part, l'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé, ci-après dénommé « le client accord-cadre », s'engage à commander, et, d'autre part, LISEA s'engage à attribuer sur une période supérieure à celle d'un Horaire de Service.

- Les caractéristiques de la capacité d'infrastructure couverte par l'accord-cadre font l'objet d'une description précise pendant toute la durée de l'accord-cadre.
- En revanche, l'accord-cadre ne définit pas de manière détaillée les sillons qui seront commandés annuellement par le client accord-cadre au titre de chaque Horaire de Service couvert par l'accord-cadre.

- Les procédures de commande et d'attribution de sillons décrites dans le document de référence de la Ligne en vigueur pour chaque Horaire de Service s'appliquent pour chaque Horaire de Service Annuel de la période couverte par l'accord-cadre.

- En application des dispositions de l'article 42 de la directive n° 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et de l'article 20 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national modifié, le présent accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres clients de LISEA.

- Conformément à l'article L.2133-3 du Code des transports et à la demande des Parties, le projet d'accord-cadre a été soumis pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires avant signature par les deux parties.

Cet accord-cadre est conclu en application de l'article L.2122-6 du Code des transports.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT

# 2. DEFINITIONS

- "Capacité d'infrastructure" : « on entend par capacité de l'infrastructure la possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période » (article L.2122-3 du Code des transports).

- "Document de référence de la Ligne" (DRL) : document arrêté et mis à jour par LISEA et intégré au document de référence du réseau de SNCF RESEAU pour chaque Horaire de Service et dont le contenu est défini à l'article L.2122-5 du code des transports et précisé par le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

- "Horaire de Service" : L'Horaire de Service 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.

- "Sillon" : « on entend par sillon la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée » (article L.2122-3 du code des transports). Plus précisément, le sillon est matérialisé par un jalonnement qui associe à chaque point remarquable de la Ligne parcouru un horaire de passage.

- "Sillon.jour" : sillon pour un jour donné.

## Article 1 OBJET

Le présent accord-cadre définit les droits et obligations réciproques de LISEA et du client accord-cadre en ce qui concerne les Capacités d'infrastructure que le client accord-cadre s'engage à commander au plus tard en avril de l'année A-1 et LISEA à attribuer en septembre de l'année A-1, pour chaque année A du périmètre du présent accord.
Les caractéristiques des Capacités d'infrastructures, objet du présent accord, sont décrites en annexe 1.
Le présent accord ne régit pas les conditions d'utilisation opérationnelle de l'infrastructure de la Ligne. Ces dispositions relèvent du Contrat d'utilisation / d'attribution des sillons sur la Ligne.

# DROITS ET OBLIGATIONS DE LISEA ET DU CLIENT ACCORD- CADRE CONCERNANT LES CAPACITES D'INFRASTRUCTURE

## Article 2 ENGAGEMENTS DE LISEA

1. LISEA s'engage, en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure de la Ligne, à attribuer au client accord-cadre, pour chaque Horaire de Service relevant de la durée du présent accord les Capacités d'infrastructure décrites dans l'annexe 1.

Les engagements de LISEA portent, au titre des Capacités d'infrastructures, sur les points suivants :

- le nombre de Sillons.jours à attribuer,
- les origine/destination de ces Sillons,
- les positionnements horaires de ces Sillons,
- les temps de parcours de ces Sillons.

2. Lors de la formulation de son offre pour chacun des Horaires de service relevant de la durée du présent accord, LISEA prendra en considération les demandes de Sillons formulées par le client accord-cadre conformément aux caractéristiques des Capacités d'infrastructure et adressées à LISEA dans les conditions et selon les modalités prévues par le DRL en vigueur. En application des dispositions de la directive 2012/34 précitée, les Sillons attribués lors de la publication de chaque Horaire de Service peuvent être différents d'un Horaire de Service à un autre à condition de rester conformes aux engagements prévus au présent article.

## Article 3 ENGAGEMENTS DU CLIENT ACCORD-CADRE

1) Pour chaque Horaire de Service relevant de la durée du présent accord, le client accord- cadre, s'engage à demander à LISEA le nombre de Sillons.jours correspondant aux caractéristiques des Capacités d'infrastructures, conformément au calendrier et aux modalités définies dans le chapitre 4 du DRL pour l'Horaire de Service considéré.
2) Pendant la durée du présent accord, le client accord-cadre s'engage à mettre en œuvre les moyens de production permettant de respecter les temps de parcours indiqués à l'annexe 1 du présent accord.

## Article 4 PORTEE DES ENGAGEMENTS

LISEA et le client accord-cadre reconnaissent et se donnent mutuellement acte de ce que les engagements pris aux articles 2 et 3 du présent accord constituent des conditions essentielles dudit accord.

## Article 5 EXCEPTIONS AUX ENGAGEMENTS

Les engagements pris par LISEA et le client accord-cadre ne seront pas applicables lorsque l'inexécution ou l'exécution partielle de leurs obligations a pour cause la survenance d'un événement prévu aux points ci-dessous :

1) En cas de force majeure, qui désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux Parties, rendant impossible l'exécution de tout ou partie des obligations de l'une ou l'autre des Parties au présent accord.
2) En cas de catastrophes naturelles ou de phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempête…) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles sur le territoire métropolitain.
3) En cas d'adoption d'une loi, d'un règlement ou d'une décision de l'Etat, de l'autorité de régulation des activités ferroviaires ou des institutions de l'Union européenne ayant un impact majeur sur l'allocation des capacités et la réalisation des services de transport au cours de la période d'application du présent accord-cadre et empêchant les parties de respecter leurs engagements, en totalité ou en partie, telles que des demandes pour des besoins de la défense ou de la sécurité civile.

Dans tous les cas où la poursuite des obligations contractuelles est empêchée par la survenance d'un des événements mentionnés ci-dessus, celles-ci sont suspendues pendant toute la durée dudit événement, mais seulement en ce qui concerne les obligations des parties relatives aux capacités offertes prises isolément qui sont affectées par cet événement.
Si un événement prévu aux alinéas ci-dessus affecte tout ou partie de l'exécution du présent accord-cadre, les parties se rapprochent pour déterminer de bonne foi les arrangements qui pourraient être pris dans l'intérêt des deux parties.

# Article 6 CONSEQUENCES INDEMNITAIRES DU NON-RESPECT DES ENGAGEMENTS SUR LES SILLONS.JOURS

Le non-respect des engagements de l'une des Parties donne lieu à une indemnisation de la part de l'autre Partie. Cette indemnisation s'apprécie lors de la commande de chaque Horaire de Service de l'année A (de janvier à avril de l'année A-1) et à la publication de l'Horaire de Service.

## 6.1. Indemnisation au titre des Sillons.jours non demandés par le client accord-cadre

Lors de la construction de chaque Horaire de Service, la non demande à la clôture de la commande au lot (deuxième lundi du mois d'avril précédent la date d'application de l'Horaire de Service concerné) par le client accord-cadre des Sillons.jours correspondant aux caractéristiques des Capacités d'infrastructures donnent lieu à une indemnisation à destination de LISEA.
Toutefois ne sont pas indemnisées, les non-demandes de Sillons.jours qui lèvent d'un cas d'exception tel que défini à l'article 5.
Le client accord-cadre notifie à LISEA les motifs précis qui le conduisent à considérer que les cas susvisés permettent d'écarter toute indemnisation de LISEA.
Pour chaque Sillon.jour pris isolément, le montant total de l'indemnisation auquel LISEA peut prétendre est égal à …… euros (montant à définir).

## 6.2. Indemnisation au titre des Sillons.jours non attribués par LISEA

Lors de la publication de chaque Horaire de Service, la non attribution par LISEA de Sillons- jours correspondant aux caractéristiques des capacités d'infrastructures donnent lieu à l'indemnisation du client accord-cadre dans les limites et selon les modalités suivantes :

- LISEA notifie au client accord-cadre les motifs précis qui le conduisent à considérer que les cas visés permettent d'écarter toute indemnisation du client accord-cadre.
- Pour chaque Sillon.jour pris isolément, le montant total de l'indemnisation auquel le client accord-cadre peut prétendre est égal à …… euros (montant à définir).

Ne sont pas indemnisées, les non attribution de Sillons.jours qui relèvent d'un cas d'exception tel que défini à l'article 5.

### 6.3. Renonciation

Les Parties conviennent expressément que le versement d'indemnités dans les conditions énoncées aux articles 6.1 et 6.2 compense de manière forfaitaire et définitive l'intégralité du préjudice subi par l'une des Parties. Cette indemnisation est réputée couvrir tous les manquements aux obligations stipulées dans le présent accord-cadre, sauf pour les indemnités susceptibles d'être versées en application des articles 10 et 11 du présent accord.
En contrepartie du versement desdites indemnités, les Parties renoncent à toute autre réclamation ou action amiable ou judiciaire qui porterait sur le manquement des engagements concernant les Sillons jours correspondant aux caractéristiques des Capacités d'infrastructure.

## Article 7 PRINCIPES D'UTILISATION DES CAPACITES D'INFRASTRUCTURE

Il est précisé que le client accord-cadre ne peut transférer les Capacités d'infrastructure ou les Sillons afférents à une tierce partie. Toute convention, accord ou autre modalité ayant cet objet ou cet effet, convenu ou acté entre le client accord-cadre et une tierce partie et contrevenant à cette interdiction est de nul effet vis-à-vis de LISEA.

## Article 8 DEMANDES DES SILLONS ET TARIFICATION APPLICABLE

1) Lorsqu'à la publication d'un Horaire de Service, LISEA attribue au client accord-cadre des Sillons conformes aux caractéristiques des Capacités d'infrastructures, le client accord- cadre s'engage à payer à LISEA les redevances d'utilisation afférentes à ces Sillons selon le barème et les modalités en vigueur pour l'Horaire de Service considéré.
2) L'engagement pris par le client accord-cadre aux termes de l'article 3.1 du présent accord-cadre en constituant une condition essentielle, les redevances attachées aux Sillons relevant des Capacités d'infrastructure commandées par ce dernier pour chaque Horaire de Service resteront en tout état de cause dues à LISEA (hors la partie de la redevance correspondant à la circulation des trains). Le client accord-cadre ne pourra donc pas prétendre à l'application de toute disposition réglementaire ou contractuelle éventuelle relative à la non-facturation ou au remboursement, total ou partiel, des redevances pour suppression de ces Sillons (en ce comprise toute demande de modification formulée par le client accord-cadre, sur la base de caractéristiques non conformes à l'annexe 1, et acceptée par LISEA) en cours d'Horaire de Service.

# ENTREE EN VIGUEUR, DUREE, MODIFICATION ET RESILIATION DE L'ACCORD

## Article 9 ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE L'ACCORD

Le présent accord-cadre entre en vigueur pour l'Horaire de Service 20*XX* et prendra fin à l'issue de l'Horaire de Service 20*XX*.

## Article 10 MODIFICATION DE L'ACCORD

1) Toute modification des termes du présent accord peut être envisagée sous réserve d'un avenant signé par les Parties,
2) Conformément à l'article 42.3 de la directive 2012/34, LISEA est habilité à modifier ou limiter le présent accord-cadre afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire, lorsqu'aucune autre solution pour atteindre cet objectif ne peut raisonnablement être envisagée. Pour l'application du présent article, une meilleure utilisation de l'infrastructure se définit comme maximisant l'utilité économique et sociale du mode ferroviaire, et se mesure selon les méthodes les plus communément admises et mises en

œuvre par les pouvoirs publics et les acteurs économiques, notamment celles prises en application des articles L.1511-1 et L.1511-2 du Code des transports.

Les modifications ou limitations ci-dessus peuvent concerner les Capacités d'infrastructures décrites en annexe 1 dans la mesure où LISEA procédera d'abord à une adaptation des caractéristiques des capacités (comme le temps de parcours ou la période horaire de départ des trains) puis, si nécessaire, proposera des capacités sur des itinéraires alternatifs.

LISEA s'engage à prendre en compte les intérêts commerciaux légitimes du client accord-cadre pour la définition des modifications ou limitations des termes du présent accord- cadre. LISEA s'engage également à présenter au client accord-cadre l'évaluation de l'utilité économique et sociale des différents scénarios envisageables de façon à montrer que le scénario retenu correspond bien à une maximisation de cette utilité. LISEA informera par avance et, en tout état de cause, avec un préavis écrit de quinze mois avant l'entrée en vigueur de l'Horaire de Service concerné, le client accord-cadre de son intention de modifier ou limiter les termes du présent accord-cadre. Le client accord- cadre peut faire tout commentaire ou remarque sur les modifications ou limitations envisagées. Les Parties rechercheront de bonne foi les arrangements qui correspondent de la manière la plus appropriée aux intérêts commerciaux du client accord-cadre et à la nécessité d'un meilleur usage de l'infrastructure, sans préjudice du droit pour LISEA de mettre en œuvre les modifications ou limitations des termes du présent accord-cadre.

## Article 11 SUSPENSION ET RESILIATION DE L'ACCORD

A l'exception de l'obligation de confidentialité de l'article 16 du présent accord-cadre, le présent accord sera suspendu, avec effet immédiat par une partie, sans préjudice des indemnités auxquelles elle pourrait prétendre et sans indemnité pour l'autre partie, si l'autre partie n'est pas en mesure d'exécuter ses obligations du fait :

i. de la perte de son droit d'exercer des activités en relation avec l'objet de l'accord (tels que la suspension ou le retrait de la licence d'entreprise ferroviaire du client accord- cadre de la suspension, du retrait, total ou partiel, de l'agrément de sécurité en ce qui concerne LISEA).
ii. mise en liquidation judiciaire du client accord-cadre ;
iii. perte (pour quelque raison que ce soit) du droit pour le client accord-cadre de bénéficier de Capacités d'infrastructure ferroviaire.

La décision de suspension devra être notifiée à l'autre partie dans les formes et les délais prévus par le présent accord conformément aux termes de l'article 15 du présent accord- cadre.

Dès la fin des conditions ayant justifié la suspension de l'accord, le présent accord sera applicable dans toutes ses stipulations.

Si, à l'issue d'une période de trois mois, il n'a pas été remédié par la partie défaillante aux conditions ayant justifié la suspension de l'accord, l'autre partie ayant décidé de la suspension pourra informer la partie défaillante qu'elle résilie l'accord, sans préjudice des indemnités dont elle peut bénéficier dès lors qu'elle justifie de l'existence d'un préjudice direct, réel et certain.

Par ailleurs, le présent accord pourra être résilié de plein droit par le Client accord-cadre pour les Sillons concernés en cas de résiliation anticipée par son client du contrat commercial pour lequel les Sillons sont commandés.

# DISPOSITIONS DIVERSES

## Article 12 DEVOIR D'INFORMATION ET MODALITES DE SUIVI DU PRESENT ACCORD

### 12.1. Devoir d'information

Les parties conviennent de se tenir mutuellement informées, à tout moment et dans les meilleurs délais, de tout événement ou circonstance ou information de quelque nature que ce soit, susceptible d'avoir une incidence significative sur l'exécution du présent accord. Cependant tout manquement, omission ou retard au devoir d'information ne saurait remettre en cause les dispositions du présent accord et son application.

## 12.2. Modalités de suivi de l'exécution du présent accord

Un tableau de bord annuel sera élaboré visant à suivre la réalisation de ces engagements réciproques pour chacun des Sillons de l'accord-cadre. Il sera dressé par la direction commerciale de LISEA.
Ce tableau de bord fera ressortir, pour chaque jour de chaque Horaire de Service, les écarts de situation par rapport aux engagements pris.
Les écarts constatés et partagés entre les parties au cours d'une réunion annuelle à convenir serviront de base à l'évaluation des indemnités éventuellement dues par chacune des parties à l'autre.
Les représentants de chacune des parties pour le pilotage de cet accord sont Philippe JAUSSERAND, en tant que Directeur Général Adjoint de LISEA et (nom, prénom, fonction) pour le client accord-cadre.

## Article 13 PAIEMENT DES SOMMES DUES AU TITRE DU PRESENT ACCORD

1) Les montants des redevances d'utilisation de l'infrastructure correspondant aux Sillons attribués lors de la publication de chaque Horaire de Service seront facturés par LISEA et payés par le client accord-cadre selon les mêmes modalités que pour les autres Sillons, et fixées par le document de référence de la Ligne et le contrat d'utilisation de l'infrastructure de la Ligne. Les contestations éventuelles seront traitées suivant les procédures et modalités des mêmes documents.
2) Les éventuelles indemnisations dues en application de l'article 6 du présent accord-cadre seront facturées annuellement par chaque partie à l'autre partie sur la base des manquements aux engagements validés par les représentants des parties visés à l'article 12.2 du présent accord-cadre. Les sommes dues au titre des indemnisations sont placées hors du champ d'application de la TVA et sont donc facturées hors taxes ; les modalités de paiement et de contestation des factures sont identiques à celles des redevances d'utilisation de la Ligne.

## Article 14 TRANSFERT DES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

Aucune des parties ne pourra transférer l'un quelconque de ses droits au titre du présent accord ou l'une quelconque de ses obligations au titre du présent accord, sans l'accord écrit préalable de l'autre partie.

## Article 15 NOTIFICATIONS

Toute notification, rapport, facture ou autre communication requise entre les parties, au titre du présent accord doit être faite en langue française et adressée aux interlocuteurs mentionnés au présent article, étant entendu toutefois que l'une ou l'autre des parties pourra changer son adresse ou le nom de son interlocuteur moyennant un préavis écrit d'au moins cinq jours à l'autre partie selon les dispositions du présent article.

| | |
|---|---|
| LISEA<br>Philippe JAUSSERAND<br>Directeur Général Adjoint<br>61-64 Quai de Paludate<br>CS 21951<br>33088 BORDEAUX Cedex | À compléter |

Sauf disposition contraire au présent accord, toute notification entre les parties doit être faite par écrit et adressée aux interlocuteurs mentionnés au présent article. La notification sera réputée valablement effectuée si elle est adressée par lettre simple ou recommandée avec accusé de réception, par télécopie permettant la délivrance à l'expéditeur d'un justificatif de réception de la transmission entière de la copie au destinataire ou par transmission électronique présentant un degré suffisant de fiabilité.
Les notifications produiront leur effet le premier jour ouvrable suivant leur réception.

Pour l'exécution du présent article, la date de réception des notifications est déterminée de la façon suivante :

- les notifications adressées par courrier simple seront réputées reçues deux (2) jours après leur date d'envoi,
- les notifications adressées par courrier recommandé seront réputées reçues à la date de leur réception telle qu'indiquée sur l'accusé de réception,
- les notifications adressées par les autres moyens susvisés seront réputées reçues à leur date de transmission.

Les parties conviennent expressément que le présent article s'attache exclusivement à régir et arrêter les modalités des notifications applicables aux spécificités liées au présent accord (plages travaux, factures, indemnisations et contestations en lien avec les indemnisation etc.) et que les notifications et échanges entre les parties en rapport avec la vie des Sillons (commande, attribution et suppression des Sillons) seront régis par les règles, procédures et outils applicables en la matière.

## Article 16 CONFIDENTIALITE

1) Toute information contenue dans l'annexe au présent accord et toute information de quelque nature que ce soit (et notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et administratif) fournies, par quelque moyen que ce soit, à l'une quelconque des parties ou à ses représentants ou conseils dans le cadre du présent accord- cadre ou en relation avec la négociation du présent accord-cadre (y compris à l'occasion de discussions même informelles ou de négociation) est confidentielle. Elles ne pourront être dévoilées, directement ou indirectement, quel qu'en soit le support, à une tierce partie, ses employés, représentants, banquiers ou conseils, autres que ceux ayant besoin de connaître lesdites informations confidentielles pour la conduite normale des obligations objet du présent accord-cadre, les parties s'engageant préalablement à toute divulgation à des tiers à faire souscrire à ces derniers un engagement de confidentialité et en informer préalablement l'autre partie.
2) Chaque partie s'engage à ne pas divulguer les informations confidentielles à caractère commercial du présent accord-cadre y compris ces annexes à un tiers, sans l'accord préalable formel de l'autre partie, sauf si :

i. elle y est contrainte par les lois et règlements en vigueur ou une administration publique ou toute autre autorité ou juridiction ;
ii. ce qu'elle contient fait partie du domaine public ou si la partie fournissant les Informations confidentielles a donné son accord écrit pour leur divulgation.

3) Dans le cas où une partie serait obligée de divulguer des informations confidentielles, cette partie s'engage à limiter la communication aux informations confidentielles strictement requises pour satisfaire la demande de communication et une liste des informations concernées sera communiquée préalablement à l'autre partie, si la loi le permet.
4) De manière particulière, LISEA respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui seront communiquées par le client accord-cadre dans le cadre de la gestion des Capacités d'infrastructures qui lui sont offertes au titre du présent accord- cadre. En application de l'article 19 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003, cela ne concerne cependant pas les informations que LISEA peut être tenu de délivrer en ce qui concerne les Sillons attribués au terme du processus de construction de l'Horaire de Service et correspondants aux Capacités d'infrastructures.

## Article 17 NULLITE DE CERTAINES CLAUSES

1) Si l'un quelconque des termes, conditions ou stipulations du présent accord devait être considéré comme nul ou illégal pendant la durée du présent accord, par une juridiction, un tribunal arbitral, une autorité gouvernementale ou de régulation ou toute autre administration française, organisme public national ou européen, ce terme, condition ou stipulation sera considéré comme nul et non avenu et n'affectera pas la validité, la légalité ou la mise en œuvre des autres stipulations du présent accord, à l'exception des cas où ce terme, condition ou stipulation était essentiel pour l'application du présent accord.
2) Si l'un quelconque des termes, conditions ou stipulations du présent accord était considéré comme nul ou illégal conformément aux dispositions du 1) ci-dessus, les Parties feront leurs meilleurs efforts pour s'accorder sur les amendements à apporter au présent accord pour remplacer le terme, condition ou

stipulation considéré, de manière à ce que le présent accord puisse remplir ses pleins effets entre les Parties, tant sur le plan financier que pratique.

## Article 18 NON RENONCIATION

De convention expresse entre les Parties, le fait pour l'une des parties de ne pas exiger la stricte application des conditions du présent accord ne vaut en aucun cas renonciation à un des droits qui y sont exprimés.

## Article 19 INDEPENDANCE DES PARTIES

Le présent accord n'a pas pour objet et ne sera pas interprété comme donnant lieu à la conclusion d'un mandat ou à la création d'une société de fait entre les parties. Aucune des Parties n'a d'autorité pour engager l'autre Partie par contrat, faire des déclarations au nom de l'autre.

## Article 20 FRAIS

Chaque partie supportera l'intégralité des frais encourus par elle au titre de la préparation, de la négociation, de l'exécution et de la mise en œuvre du présent accord.

## Article 21 INTERPRETATION

Les annexes font partie intégrante du présent accord. Les termes et expressions utilisés dans les annexes ont la même définition que dans l'accord.

## Article 22 LOI REGISSANT LE PRESENT ACCORD-CADRE

Le présent accord est gouverné et interprété selon la loi française. Il en est ainsi pour les règles de fond comme pour les règles de forme.

## Article 23 DIFFEREND ENTRE LES PARTIES

### 23.1. Règlements des différends par voie de procédures juridictionnelles

À défaut de règlement amiable entre les Parties, compétence est attribuée aux tribunaux de Paris pour connaître des différends, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires en référé.

### 23.2. Recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires

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

## Article 24 LISTE DES ANNEXES

Les annexes du présent accord sont :

- Annexe 1 : Capacités d'infrastructure couvertes par l'accord-cadre.

Fait en deux exemplaires originaux, un pour chacune des parties, à Paris,
Le
Pour LISEA, Lionel EPELY

Le Pour le Client accord-cadre

## ANNEXE 1 : CAPACITES D'INFRASTRUCTURE COUVERTES PAR L'ACCORD-CADRE

La présente annexe constitue une information confidentielle.

Pour chaque Horaire de Service et par période à l'intérieur d'un Horaire de Service, voici le tableau à renseigner avec la capacité cadre demandée.

Il est précisé que le Client accord-cadre s'engage au titre de l'article 4 de l'accord-cadre à commander le nombre de sillons-jours suivant :

- XX allers-retours XX-Bordeaux quotidiens en moyenne les XXX
- XX allers-retours XX-Bordeaux quotidiens en moyenne les XXX

| Caractéristiques | Sillons |
|---|---|
| **Numéro de sillon** | XX |
| **Parité** | |
| **Origine** | |
| **Destination** | |
| **Parcours sur SEA** | |
| **Positionnement horaire : un sillon par heure et par sens** | |
| **Nombre de jours sur un an** | |
| **Adaptation saisonnière (période A, B, C ou D)** | |
| **Matériel et composition envisagés (emport, signalisation embarquée TVM/ ERTMS)** | |

# ANNEXE 4. SPECIFICATIONS TECHNIQUES D'INTEROPERABILITE

Les spécifications techniques d'interopérabilité figurant dans le tableau ci-dessous sont celles considérées pour la conception et la construction de la Ligne à date de conclusion du contrat de concession de la Ligne :

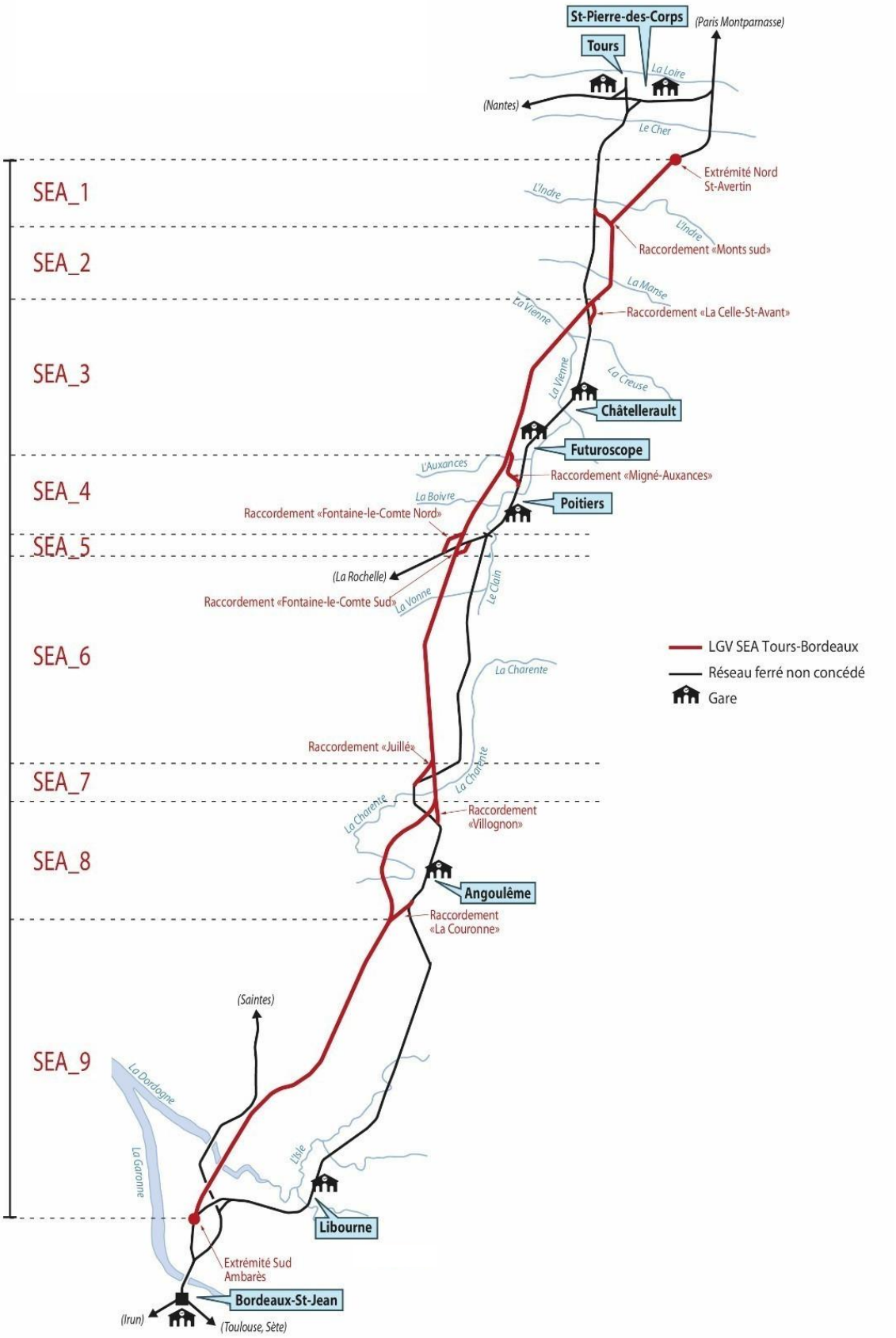
| Type | Référence | Titre | Date |
|---|---|---|---|
| **Décision (STI)** | 2008/217/CE | STI relative à l'infrastructure du système ferroviaire européen à grande vitesse | 20-déc.-07 |
| **Décision (STI)** | 2008/163/CE | STI relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse | 20-déc.-07 |
| **Décision (STI CCS 2.3.0.d)** | 2006/860/CE | STI relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse [...] Modifiée par les décisions 2010/79/CE et 2012/463/UE | 7-nov.-06 |
| **Décision (STI)** | 2008/231/CE | STI relative au sous-système exploitation du système ferroviaire transeuropéen visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil abrogeant la décision 2002/734/CE | 1-févr.-08 |
| **Décision (STI)** | 2008/284/CE | STI relative au sous-système énergie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse | 6-mars-08 |
| **Décision (STI)** | 2008/232/CE | STI relative au sous-système matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse | 21-févr.-08 |

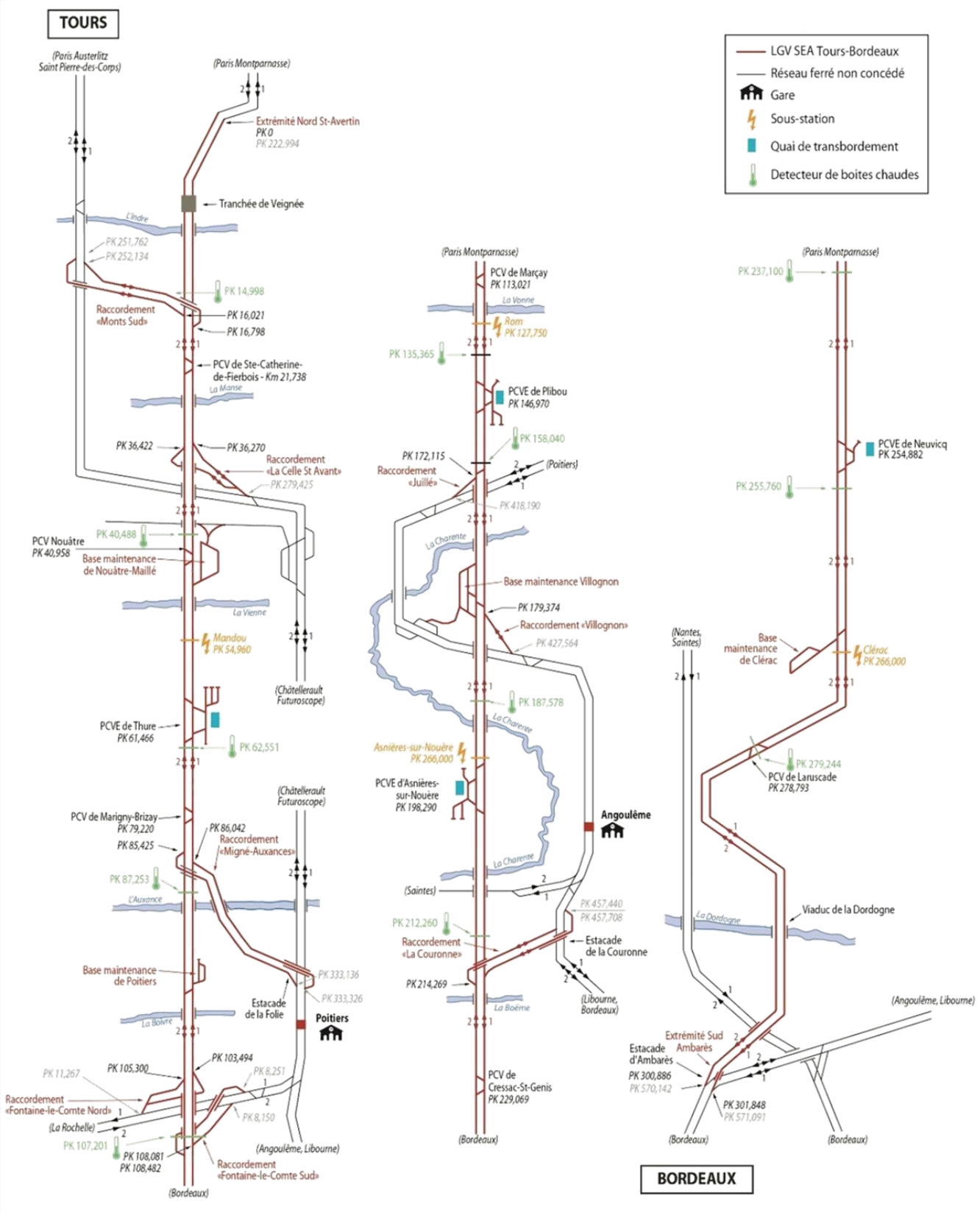
# ANNEXE 5. LISTE INDICATIVE DES MATERIELS ROULANTS ACCEPTES SUR LA LIGNE

Environ 804 rames identifiées par LISEA comme étant a priori compatibles à horizon 2027 pour circuler sur l'axe SEA, selon les caractéristiques suivantes et sous réserve de vérifications complémentaires :

| Type de matériel | Nom | Constructeur | Signalisation | Electrification | Emport indicatif | Numéros de rames indicatifs | Autorisé en UM | Commentaire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TGV 2N2 3UFC | **TGV Océane** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 556 sièges | 826 à 865<br>867 à 896 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N2 3UA | **TGV Euroduplex** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 533 sièges | 4701 à 4730 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N2 3UH | **TGV Euroduplex** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 533 sièges | 801 à 810 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N2 3UF | **TGV Euroduplex** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 533 sièges | 811 à 825 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N | **TGV Duplex** | Alstom | TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 510 sièges | 201 à 261<br>290 à 297 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N rénové | **TGV Duplex « Océane Like »** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 556 sièges | 262 à 289 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N | **TGV Réseau Duplex** | Alstom | TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 510 sièges | 601 à 619 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N DASYE HD | **TGV DASYE** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 510 sièges | 710 à 720<br>744 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 2N | **TGV Dasye Ouigo** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 634 sièges | 760 à 797 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 384000 | **TGV POS** | Alstom | TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 377 sièges | 4401 à 4419 | Oui | Circule sur la Ligne SEA<br>ERTMS N2 à partir de 2023 |
| TGV 45000 | **TGV PBA** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 377 sièges | 4532 à 4540 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV 43000 | **TGV PBKA** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 377 sièges | 4301 à 4307<br>4321 à 4322<br>4331 à 4332<br>4341 à 4346 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV class 374 | **TGV TMST e300** | Alstom | TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 750 sièges | 3001 à 3314 | Non | Sous réserve de vérifications complémentaires |
| TGV Réseau | **TGV Réseau** | Alstom | TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 377 sièges | 501 à 554<br>4501 à 4530<br>4551 | Oui | Circule sur la Ligne SEA |
| TGV A | **TGV Atlantique** | Alstom | TVM 300<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 485 sièges | 301 à 405 | Oui | Circule sur la Ligne SEA en TVM300 émulé par TVM430 |
| TGV Avelia Horizon | **TGV M<br>Avelia Horizon<br>Avelia Celestia** | Alstom | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 600 sièges<br>740 sièges | 115+50+12 | Oui | Homologation en cours – Essais dynamiques sur LGV SEA effectués en 2023, 2024 et 2025 avec SNCF Voyageurs |
| E320 class 374 | **Eurostar e320** | Siemens | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 896 sièges | 4001 à 4034 | Non | Sous réserve de vérifications complémentaires |
| Velaro DB407 | **Velaro D** | Siemens | TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 460 sièges | 700 à 750 | Oui | Désactivation du freinage à courant de Foucault obligatoire |
| ETR-1000 | **Zefiro V300 / Frecciarossa** | Hitachi | ERTMS N2<br>TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 450-550 sièges | - | Oui | KVB disponible pour 5 rames homologuées en France<br>Sous réserve de vérifications complémentaires |
| S-100 | **Renfe série S-100** | Alstom-CAF | TVM 430<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 347 sièges | 15 à 24 | Oui | Rames 15 à 24 uniquement sous réserve de vérifications complémentaires |
| Avril | **Talgo Avril** | Talgo | ERTMS N2<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 500-600 sièges | - | Oui | Homologation en cours en France / Sous réserve de vérifications complémentaires |
| Intercités de nuit | **Voitures Corail tractées par une locomotive BB 22 200 TVM** | Alsthom | TVM 300<br>KVB | 25 kV – 50 Hz<br>1,5 kV CC | 400-600 sièges | - | - | Circulations TET Intercités de Nuit en 2024 et 2025 sur LGV SEA (voitures Corail tractées) |

# ANNEXE 6. SCHEMAS DESCRIPTIFS DE LA LIGNE




TOURS
LGV SEA Tours-Bordeaux
Réseau ferré non concédé
Gare
Sous-station
Quai de transbordement
Detecteur de boites chaudes
(Paris Austerlitz Saint Pierre-des-Corps)
(Paris Montparnasse)
Extrémité Nord St-Avertin
PK 0
PK 222,994
Tranchée de Veignée
L'Indre
PK 251,762
PK 252,134
PK 14,998
Raccordement «Monts Sud»
PK 16,021
PK 16,798
PCV de Ste-Catherine-de-Fierbois - Km 21,738
La Manse
PK 36,422
PK 36,270
Raccordement «La Celle St Avant»
PK 279,425
PCV Nouâtre
PK 40,958
PK 40,488
Base maintenance de Nouâtre-Maillé
La Vienne
Mandou
PK 54,960
(Châtellerault Futuroscope)
PCVE de Thure
PK 61,466
PK 62,551
PCV de Marigny-Brizay
PK 79,220
PK 85,425
PK 86,042
Raccordement «Migné-Auxances»
PK 87,253
L'Auxance
Base maintenance de Poitiers
PK 333,136
PK 333,326
Estacade de la Folie
Poitiers
La Boivre
PK 105,300
PK 103,494
PK 11,267
PK 8,251
Raccordement «Fontaine-le-Comte Nord»
(La Rochelle)
PK 8,150
PK 107,201
PK 108,081
PK 108,482
(Angoulême, Libourne)
Raccordement «Fontaine-le-Comte Sud»
(Bordeaux)
(Paris Montparnasse)
PCV de Marçay
PK 113,021
La Vonne
Rom
PK 127,750
PK 135,365
PCVE de Plibou
PK 146,970
PK 158,040
PK 172,115
Raccordement «Juillé»
(Poitiers)
PK 418,190
La Charente
Base maintenance Villognon
PK 179,374
Raccordement «Villognon»
PK 427,564
PK 187,578
La Charente
Asnières-sur-Nouère
PK 266,000
PCVE d'Asnières-sur-Nouère
PK 198,290
Angoulême
La Charente
(Saintes)
PK 457,440
PK 457,708
PK 212,260
Raccordement «La Couronne»
Estacade de la Couronne
PK 214,269
(Libourne, Bordeaux)
La Boëme
PCV de Cressac-St-Genis
PK 229,069
(Bordeaux)
(Paris Montparnasse)
PK 237,100
PCVE de Neuvicq
PK 254,882
PK 255,760
(Nantes, Saintes)
Base maintenance de Clérac
Clérac
PK 266,000
PK 279,244
PCV de Laruscade
PK 278,793
La Dordogne
Viaduc de la Dordogne
(Angoulême, Libourne)
Extrémité Sud Ambarès
Estacade d'Ambarès
PK 300,886
PK 570,142
PK 301,848
PK 571,091
(Bordeaux)
(Bordeaux)
BORDEAUX

# ANNEXE 7. PRINCIPES DE TARIFICATION DE LA LIGNE

## 1. PREAMBULE

Les informations contenues dans la présente annexe visent à présenter, conformément au décret n°2006-1534 du 6 Décembre 2006[5], les principes de tarification appliqués pour la LGV SEA Tours-Bordeaux. Cette annexe indique ainsi les textes européens et nationaux sur la base desquels la tarification est établie, les conditions fixées pour le barème tarifaire par SNCF RESEAU en sa qualité de Concédant et présente enfin la mise en œuvre de ces principes et notamment la structure des redevances appliquées par LISEA.

## 2. CADRE JURIDIQUE

En application de l'article L. 2111-11 du Code des transports, SNCF RESEAU a confié à LISEA, dans le cadre du Contrat de Concession, une mission portant sur le financement, la conception, la construction, la maintenance, y compris le renouvellement et l'exploitation de la Ligne.
LISEA est le gestionnaire d'infrastructure de la Ligne et perçoit, en application du Contrat de Concession, des redevances auprès des attributaires de sillons pour les prestations minimales que constituent l'accès, la réservation et l'utilisation effective de la Ligne ainsi que l'accès aux installations de traction électrique. LISEA peut également percevoir des redevances pour des prestations complémentaires et/ou des prestations connexes.
Le système de tarification de Ligne respecte le droit européen, le Code des transports et les avis rendus par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) sur les dispositions tarifaires du Contrat de Concession.

### 2.1. Le droit européen

La Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (ci-après la « Directive ») fixe les règles applicables en matière de tarification.
Le système de tarification de la Ligne revêt un caractère spécifique compte tenu de son mode de réalisation sous forme de concession avec un financement privé comme le prévoit la Directive : « *Les États membres devraient être en mesure de décider de couvrir les dépenses d'infrastructure par des moyens autres que le financement direct par l'État, comme un partenariat public-privé et un financement par le secteur privé* »[6]. Ce mode de réalisation implique nécessairement que les redevances couvrent l'ensemble des charges de l'investissement réalisé par le secteur privé.
La Directive prévoit des principes de tarification à l'article 31, paragraphe 3 qui dispose que « les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire » étant précisé que les redevances peuvent inclure une redevance au titre de la rareté de certaines capacités[7] et peuvent également être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains[8].
Ces principes de tarification supportent des exceptions qui sont précisées à l'article 32. En premier lieu, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, il peut être perçu des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire[9].

---

[5] *Article 20, paragraphe du décret n°2006-1534 du 6 Décembre 2006*
[6] *Considérant n°13 de la Directive*
[7] *Article 31, paragraphe 4 de la Directive*
[8] *Article 31, paragraphe 5 de la Directive*
[9] *Article 32, paragraphe 1 de la Directive*

Ensuite, pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, « *le gestionnaire de l'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 et/ou la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre* »[10].

## 2.2. Le droit interne

Les règles applicables à la tarification de la Ligne sont fixées par le décret 2006-1534 du 6 Décembre 2006 (le « Décret de 2006 »).

En premier lieu, le Décret de 2006 prévoit que l'accès, la réservation et l'utilisation effective de l'infrastructure ferroviaire, en l'espèce la Ligne, donnent lieu à la perception de redevances au profit du délégataire, en l'espèce LISEA[11]. Des redevances complémentaires peuvent également être perçues pour des prestations complémentaires ou connexes[12].

Le Décret de 2006 précise ensuite le principe de tarification applicable en disposant que le produit des redevances « ne peut excéder le montant nécessaire à la couverture des dépenses de toutes natures liées à la conception, à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, au renouvellement ou à l'extension de l'infrastructure, ainsi qu'à l'amortissement et à la juste rémunération des capitaux investis par le délégataire [13]».

Le Décret de 2006 indique enfin que la convention de délégation de service public fixe le tarif de chaque redevance, en l'espèce il s'agit de l'annexe 12 du Contrat de Concession et que les conditions de fixation, d'exigibilité et de modulation de ces redevances sont identiques à celles qui sont prévues aux articles 4 à 7 du décret n° 97-446 du 5 mai 1997 (le « Décret de 1997 »).

S'agissant des prestations minimales le Décret de 1997 prévoit pour une ligne à grande vitesse deux types de redevances. Pour chaque section élémentaire, l'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la perception d'une redevance correspondant à la réservation d'une capacité d'infrastructure, exigible même si cette capacité n'est pas utilisée, et d'une redevance correspondant à la circulation effective sur cette section[14].

La redevance de réservation[15] est destinée à couvrir tout ou partie des coûts du capital investi. Elle est calculée à partir d'un prix kilométrique fixé par catégorie ou par sous-catégorie de section élémentaire et appliqué à toute la longueur de la section. Ce prix kilométrique peut être modulé dans des conditions non discriminatoires pour tenir compte :

- De l'origine ou de la destination du trajet ;
- De la période horaire d'utilisation de la section élémentaire ;
- Du type de convoi, notamment de sa capacité d'emport, ou du type de services ;
- De la qualité des sillons proposés ;
- De la rareté des capacités d'une ligne ou section de ligne saturée, y compris en gare ;
- Du caractère limité des capacités d'une ligne ou section de ligne donnée ;
- Des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents ;
- Des engagements sur le délai d'acheminement ;
- De la régularité d'utilisation par le demandeur ;
- Du délai entre la demande et la date prévue pour l'utilisation de la capacité d'infrastructure.

Elle peut être majorée, lorsque le marché s'y prête, dans des conditions respectant les principes d'efficacité, de transparence et de non-discrimination.

La redevance de circulation[16] est destinée à couvrir la part variable des charges d'exploitation et de maintenance. Elle est calculée compte tenu d'un prix kilométrique fixé par catégorie ou sous-catégorie de section élémentaire et appliqué à la distance parcourue sur la section. Ce prix peut être modulé, dans des conditions non discriminatoires, selon le type de convoi ou de trafic, du tonnage, du mode de traction ou de l'inclusion, dans un convoi, de matériels roulants ou de marchandises entraînant des contraintes particulières.

---

[10] *Article 32, paragraphe 3 de la Directive*
[11] *Article 26, alinéa 1, du Décret de 2006*
[12] *Article 19-II du Décret de 2006*
[13] *Article 26, alinéa 4, du Décret de 2006*
[14] *Article 4, alinéa 2, du Décret de 1997*
[15] *Article 6 du Décret de 1997*
[16] *Article 7 du Décret de 1997*

L'arrêté du 30 Décembre 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national précise les modalités d'application du Décret de 1997.
En application de l'article L. 2133-5 du Code des transports, l'ART a émis deux avis favorables sur les dispositions tarifaires prévues par le Contrat de Concession en ce qu'elles concernent les prestations minimales de la Ligne et celles liées à l'utilisation du réseau de distribution d'énergie électrique de traction (avis n°2010-010 du 8 Décembre 2010 et avis n°2016-013 du 10 février 2016). Ainsi, dès lors que la tarification relative à ces prestations est régulièrement établie et approuvée par SNCF RESEAU conformément au Contrat de Concession, l'avis conforme de l'ART prévu à l'article L. 2133-5 du Code des transports est réputé obtenu.

# 3. PRINCIPE D'ETABLISSEMENT DU BAREME TARIFAIRE

Dès la phase des enquêtes d'utilité publique, l'Etat et SNCF RESEAU ont fait le choix de recourir à un schéma concessif destiné notamment à minimiser le niveau de la contribution publique : « *Le montage de type concessif retenu par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 va rechercher dans le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public ferroviaire, à optimiser le financement, la construction et la gestion de la LGV SEA, et en particulier à réduire le recours aux contributions publiques* »[17].
Dans ce cadre le règlement de la consultation pour l'attribution du Contrat de Concession précisait les différents éléments de cadrage tarifaire (notamment les règles d'évolution et de plafonnement des redevances) qui devaient être respectés par les candidats pour élaborer leurs offres.
Le règlement de la consultation émis par SNCF RESEAU prévoyait par ailleurs que les offres des candidats seraient jugées selon trois critères d'attribution composites classés par ordre décroissant d'importance. Le premier de ces critères était les engagements demandés au secteur public et la répartition des risques qui contenait les sous-critères suivants : (i) niveau et modalités de versement des subventions et autres contributions publiques de toute nature, directes ou indirectes, (ii) robustesse économique et financière de la concession, (iii) pertinence et cohérence des hypothèses sous-jacentes à l'équilibre économique et financier de l'offre, en particulier le couple « tarif / trafic », (iv) risques reportés sur l'autorité concédante et les autres autorités publiques, portée des amendements apportés dans les conditions définies dans le dossier de consultation aux projets de contrat de concession et de conventions annexes, (v) niveau, structure et crédibilité de la politique tarifaire. Sur la base de ces critères, SNCF RESEAU a attribué le Contrat de Concession à LISEA.

# 4. MISE EN ŒUVRE DES PRINCIPES

## 4.1. La structure de base

En sa qualité de gestionnaire d'infrastructure de la Ligne, LISEA perçoit de la part des entreprises ferroviaires et candidats autorisés les redevances en contrepartie notamment des prestations minimales que leur auront été délivrées. Ces prestations portent sur :

- Le traitement des demandes de sillons sur la Ligne, défini comme étant une capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné
- Le droit à l'utilisation des sillons attribués par LISEA
- La gestion du trafic et des circulations sur la Ligne
- L'accès aux installations de traction électrique
- La couverture des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains

La délivrance par LISEA de ces prestations minimales donne lieu au règlement par les entreprises ferroviaires et candidat autorisés des redevances suivantes :

- la redevance en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne, (« RR ») ;
- la redevance en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne, au titre d'un sillon attribué (« RC ») ;
- la redevance en contrepartie de l'accès aux installations de traction électrique de la Ligne (« RCE »).

[17] *Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême, Octobre 2007, Evaluation économique et sociale, Chapitre 5.*

- la composante A de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (« RCTE – Composante A ») qui couvre les charges de fourniture de l'énergie électrique pour le besoin de compensation des pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'aux points de captage des trains.

Le principe de tarification appliqué pour la fixation de ces redevances est celui prévu par le Décret de 2006 qui dispose que le produit des redevances « *ne peut excéder le montant nécessaire à la couverture des dépenses de toutes natures liées à la conception, à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, au renouvellement ou à l'extension de l'infrastructure, ainsi qu'à l'amortissement et à la juste rémunération des capitaux investis par le délégataire* » [18] tel que ce principe a été mis en œuvre lors de la procédure d'attribution du Contrat de Concession décrite au paragraphe 2 ci-dessus.

## 4.2. Modulations tarifaires applicables aux redevances d'accès et de réservation de capacités

Le prix unitaire des redevances perçues en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne font l'objet de modulations en fonction de :

- la période horaire du sillon

La modulation horaire est appliquée, par section élémentaire, en fonction de la période de circulation du train pour lequel le sillon est réservé. Les coefficients de modulation horaire sont décrits dans le chapitre 6 du DRL. Conformément au Contrat de Concession, LISEA peut aménager cette modulation horaire d'une année sur l'autre tout en respectant les règles suivantes : une limite de 12 tranches horaires de circulation, en conservant par période de 24 heures un minimum de 11 heures normales et un maximum de 6 heures de pointe, sans pouvoir passer directement, par deux tranches horaires successives, d'une période classée en heure creuse ou en heure normale à une période classée en heure pleine.

- l'origine/destination du sillon

Un coefficient majorant (sillon radial) ou minorant (sillon intersecteur) est appliqué au prix unitaire de la redevance perçue en contrepartie de l'accès et de réservation de capacités d'infrastructure, en fonction de l'origine-destination de chaque sillon. Les coefficients selon l'origine/destination du sillon sont décrits dans le chapitre 6 du DRL.

- la capacité d'emport du train pour lequel le sillon est réservé

La modulation selon la capacité d'emport, pour les trains de voyageurs, prend en compte la capacité de transport en nombre de passagers pour le train qui est prévu à la circulation pour un sillon réservé. La capacité d'emport désigne la capacité commerciale, exprimée en nombre total de sièges passagers d'un train, qu'il comporte une ou plusieurs rames, que les sièges soient ou non effectivement commercialisés, et indépendamment de la capacité maximale autorisée par les documents techniques d'agrément des matériels. Cette capacité d'emport est déclarée par le transporteur pour un type de matériel lors de la réservation du sillon.
Les coefficients de modulation à l'emport applicables au prix unitaire de la redevance perçue en contrepartie de l'accès et de réservation de capacités d'infrastructure sont décrits dans le chapitre 6 du DRL.

[18] *Article 26, alinéa 4, du Décret de 2006*

# ANNEXE 8. REGLES D'EVOLUTION DES TARIFS DE LA LIGNE

## 1. EVOLUTION DES TARIFS

### 1.1. Evolution des redevances en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne (RR), et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne (RC)

La tarification de la Ligne suit une évolution pluriannuelle déterminée par l'Annexe 12 du contrat de concession conclu entre SNCF RESEAU et LISEA. Cette évolution couvre la durée de la concession, à compter de l'année 2017 jusqu'à l'année N du terme normal du contrat de concession, selon les règles suivantes :
Pour toute année i comprise entre 2017 et N, pour toute section élémentaire « SEL », qu'elle soit une section de LGV (numérotées de SEA_1 à SEA_9 dans le partie Tarification) ou de raccordement (numérotées de Racc_1 à Racc_8 dans la partie Tarification)

$$RR_{i\ SEL} = \lambda_{i\ RR\ SEL} \times RR_{i-1\ SEL}$$

$$RC_{i\ SEL} = \lambda_{i\ RC\ SEL} \times RC_{i-1\ SEL}$$

Le prix unitaire des redevances $RR_{2027\ SEL}$ et $RC_{2027\ SEL}$ en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne pour le Service Annuel 2027 est précisé dans le chapitre 6 du DRL SEA.

Pour chaque année i de 2017 à N, les coefficients d'indexation $\lambda_{i\ RR\ SEL}$ et $\lambda_{i\ RC\ SEL}$ se décomposent en trois termes :

- un terme fixe $\lambda_i$ indexé sur l'Indice des Prix à la Consommation hors tabac (IPC – Identifiant INSEE : 011814056, en remplacement de la série 001763852 qui est arrêtée) et l'Indice des Travaux Publics (TP01 - Identifiant INSEE : 001711007),
- un taux de révision $Inf_i^{SEA}$, hors inflation générale, des prix unitaires des redevances perçues en contrepartie de l'accès et de la réservation d'une capacité d'infrastructure, et en contrepartie de la circulation effective d'un train au titre de l'année i,
- un terme d'évolution annuelle $\alpha_{RR_i}^{SEL}$ et $\alpha_{RC_i}^{SEL}$ du prix unitaire kilométrique des redevances perçues en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne, et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne, pour chacune des sections élémentaires de la Ligne

$$\lambda_{i\ RR\ SEL} = \lambda_i \times (1 + Inf_i^{SEA}) \times (1 + \alpha_{i\ RR\ SEL})$$

$$\lambda_{i\ RC\ SEL} = \lambda_i \times (1 + Inf_i^{SEA}) \times (1 + \alpha_{i\ RC\ SEL})$$

#### 1.1.1 Le terme fixe $\lambda_i$

Pour le Service Annuel de l'année i, le terme fixe $\lambda_i$ est égal à :

$$\lambda_i = 30\% \times \frac{IPC_{i-2}^{mars}}{IPC_{i-3}^{mars}} + 70\% \times \frac{TP01_{i-2}^{mars}}{TP01_{i-3}^{mars}}$$

#### 1.1.2 Le taux de révision $Inf_i^{SEA}$

Le taux de révision $Inf_i^{SEA}$ suit la règle suivante :

- pour $2017 < i < 2027$ , il sera vérifié que $Inf_i^{SEA} \leq \frac{\frac{IPC_{i-2}^{mars}}{IPC_{i-3}^{mars}}(1+3{,}5\%)}{\lambda_i} - 1$
- pour $2027 \leq i \leq N$, alors $Inf_i^{SEA} \leq MAX\ (0; Inf_{i-2}^{LGV})$,

Le terme $Inf_i^{LGV}$ se définit comme le taux de révision moyen, hors inflation générale des prix, des redevances LGV pour l'année i. Il suit la formule suivante :

$$Inf_i^{LGV} = \frac{1}{(30\% \times \frac{IPC_i^{mars}}{IPC_{i-1}^{mars}} + 70\% \times \frac{TP01_i^{mars}}{TP01_{i-1}^{mars}})} \times \frac{RM_{i-1}^{LGV}}{RM_{i-2}^{LGV}} - 1$$

Le terme $RM_i^{LGV}$ correspond à la redevance kilométrique moyenne sur le réseau des lignes à grande vitesse (LGV) du RFN non concédé au titre de l'année i, définie comme le ratio entre, d'une part, les redevances totales perçues pour des circulations normales hors trains spéciaux au titre de l'année i sur les sections élémentaires spécifiques aux LGV Paris / Marseille, Paris / Lille, Paris / Strasbourg, et, d'autre part, le cumul des sillons.kilomètres commercialisés sur ces sections au cours de l'année i. En fonction de l'évolution du réseau LGV, l'indicateur pourra intégrer ou soustraire de son assiette représentative des sections élémentaires de LGV. Cet indicateur est arrêté chaque année par SNCF RESEAU et est communiqué à LISEA selon les termes du contrat de concession. Le périmètre du réseau LGV alors retenu pourra être communiqué aux clients de LISEA.

### 1.1.3 Les termes d'évolutions annuelles des prix unitaires kilométriques par section élémentaire $\alpha_{i\ RR\ SEL}$ et $\alpha_{i\ RC\ SEL}$

Les coefficients d'évolution des prix unitaires kilométrique des redevances perçues en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne, et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne, pour chacune des sections élémentaires de la Ligne, sont limités à une variation annuelle de 5%. Ainsi, pour chaque section élémentaire qui compose la Ligne :

- $\left|\alpha_{i\ RR\ SEL}\right| \leq 5\%$
- $\left|\alpha_{i\ RC\ SEL}\right| \leq 5\%$

## 1.2. Evolution des redevances en contrepartie de l'accès aux installations de traction électrique de la Ligne (RCE)

Pour chaque année comprise entre 2017 et N, le prix unitaire de la redevance pour l'accès aux installations de traction électrique évolue suivant l'évolution de l'index des [Travaux Publics - Éclairage public - Travaux de maintenance] (TP12a - Identifiant INSEE : 001711002). L'évolution pour une année i est la suivante :

$$RCE_i = RCE_{i-1} \times \frac{TP12_{i-2}^{mars}}{TP12_{i-3}^{mars}}$$

Le prix unitaire de la redevance $RCE_{2027}$ en contrepartie de l'accès aux installations de traction électrique de la Ligne pour le Service Annuel 2027 est précisé dans le chapitre 6 du DRL SEA.

## 1.3. Evolution des redevances en contrepartie du transport et de la distribution de l'énergie de traction de la Ligne (RCTE)

Le montant de l'avance perçue au titre de la redevance perçue en contrepartie du transport et de la distribution de l'énergie de traction évolue en fonction des charges réellement constatées et du nombre de sillons.kilomètres commercialisés sur la dernière période de douze mois disponible avant l'établissement du barème tarifaire devant être soumis au Concédant.

# 2. PLAFONNEMENT DES EVOLUTIONS TARIFAIRES ET EQUILIBRE GEOGRAPHIQUE DES TARIFS

## 2.1. Plafonnement des redevances en contrepartie de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne (RR), et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne (RC)

Conformément au contrat de concession conclu entre SNCF RESEAU et LISEA, les redevances en contrepartie de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne (RR), et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne (RC) sont plafonnées et géographiquement équilibrées. Pour le Service Annuel de l'année i, les tarifs suivent les règles de plafonnement et d'équilibre géographique suivantes :

- Pour toutes les sections élémentaires « SEL » qui composent la Ligne (sections de LGV, numérotées SEA_1 à SEA_9, et sections de raccordement, numérotées Racc_1 à Racc_9), les redevances en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne (RR), et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne (RC), respectent un équilibre géographique, de sorte que :

$$\sum_{SEL} L_{SEL}\left(RR_{\,i\;SEL} + RC_{\,i\;SEL}\right) \leq \lambda_i \times (1 + Inf_i^{SEA}) x \sum_{SEL} L_{SEL}\,(RR_{\,i-1\;SEL} + RC_{\,i-1\;SEL})$$

- Pour toutes les sections élémentaires LGV de la Ligne, qui dans le paragraphe 6.3 du DRL sont numérotées « SEA_j » j allant de 1 à 9, les redevances en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne (RR), et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne (RC), respectent le plafonnement suivant :

$$RR_{i\;SEA_j} + RC_{i\;SEA_j} \leq 1{,}15 \times \frac{\sum_{SEA_j} L_{SEA_j}\,(RR_{i\;SEA_j} + RC_{i\;SEA_j})}{\sum_{SEA_j} L_{SEA_j}}$$

- Pour toutes les sections de raccordement, qui dans le paragraphe 6.3 du DRL sont numérotées « Racc_j » j allant de 1 à 8, les redevances en contrepartie de l'accès et de la réservation de capacités d'infrastructure de la Ligne (RR), et en contrepartie de l'utilisation effective de la Ligne (RC), respectent le plafonnement suivant :

$$RR_{i\;Racc_j} + RC_{i\;Racc_j} \leq 1{,}15 \times \frac{\sum_{Racc_j} L_{Racc_j}\left(RR_{i\;Racc_j} + RC_{i\;Racc_j}\right)}{\sum_{Racc_j} L_{Racc_j}}$$

## 2.2. Plafonnement des redevances en contrepartie du transport et de la distribution de l'énergie de traction de la Ligne (RCTE)

Le prix de la redevance en contrepartie du transport et de la distribution de l'énergie de traction de la Ligne (RCTE) ne pourra pas excéder, en moyenne et par train.kilomètre, le prix de revient d'une quantité d'énergie électrique équivalente à douze (12) KWh par train.km, le prix de revient d'une quantité d'énergie électrique étant au plus le prix de la fourniture publique de l'électricité pour cette même quantité, majoré forfaitairement de cinq pour cent (5%) pour tenir compte des frais de gestion spécifiques de LISEA.

# ANNEXE 9. LISTE DES POINTS REMARQUABLES (PR) DE LA LIGNE

| Points Remarquables (PR) LISEA | Positionnement sur les sections élémentaires (SEL) de la Ligne | Code CI | Code CH |
|---|---|---|---|
| **Poste 51 Sorigny** | Point frontière entre SEA_1, SEA_2 et le raccordement "Monts Sud" | 636381 | RM |
| **Poste 52 Ste-Catherine-de-Fier** | SEA_2 | 636399 | CV |
| **Poste 53 Maillé** | Point frontière entre SEA_2, SEA_3 et le raccordement "La Celle-Saint-Avant" | 674960 | RC |
| **Poste 53 Maillé** | SEA_3 | 674960 | BM |
| **Poste 54 Thure** | SEA_3 | 636415 | 54 |
| **Poste 55 Marigny-Brisay** | SEA_3 | 636423 | CV |
| **Poste 70 Chasseneuil** | Point frontière entre SEA_3, SEA_4 et le raccordement "Migné-Auxances" | 636431 | RM |
| **Poste 57 Poitiers-LGV** | SEA_4 | 636571 | BM |
| **Poste 57 Poitiers-LGV** | Hors section élémentaire | 636571 | TI |
| **Poste 58 Fontaine-Le Comte** | Point frontière entre SEA_4, SEA_5 et le raccordement "Fontaine-le-Comte Nord" | 636555 | AN |
| **Poste 58 Fontaine-Le Comte** | Point frontière entre SEA_5, SEA_6 et le raccordement "Fontaine-le-Comte Sud" | 636555 | RS |
| **Poste 59 Marçay** | SEA_6 | 636464 | CV |
| **Poste 60 Pliboux** | SEA_6 | 636472 | SI |
| **Poste 61 Juillé** | Point frontière entre SEA_6, SEA_7 et le raccordement "Juillé" | 636480 | RJ |
| **Poste 62 Villognon** | SEA_7 | 638023 | BM |
| **Poste 62 Villognon** | Point frontière entre SEA_7, SEA_8 et le raccordement "Villognon" | 638023 | RV |
| **Poste 63 Asnières-sur-Nouère** | SEA_8 | 636506 | CA |
| **Poste 64 Claix** | Point frontière entre SEA_8, SEA_9 et le raccordement "La Couronne" | 638031 | AL |
| **Poste 65 Cressac-St-Genis** | SEA_9 | 636514 | CV |
| **Poste 66 Neuvicq** | SEA_9 | 636522 | PR |
| **Poste 66 Neuvicq** | Hors section élémentaire | 636522 | TI |
| **Poste 67 Clérac** | SEA_9 | 636530 | AB |
| **Poste 67 Clérac** | Hors section élémentaire | 636530 | GF |
| **Poste 67 Clérac** | Hors section élémentaire | 636530 | BM |
| **Poste 68 Laruscade** | SEA_9 | 636548 | CV |

# ANNEXE 10. TRAME D'ACCORD DE QUALITE SILLONS ENTRE LISEA ET LA SOCIETE XXX

ENTRE

LISEA, Société par actions simplifiée au capital de 7 726 352 euros, ayant son siège social au 1, cours Ferdinand de Lesseps 92500 Rueil-Malmaison, France, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 525 284 790, élisant domicile pour les besoins des présentes au 61-64 Quai de Paludate, CS 21951, 33088 BORDEAUX Cedex

Représentée par Monsieur Lionel EPELY en sa qualité de Président,
d'une part,

ET

L'entreprise ferroviaire / le candidat autorisé XXX, ci-après dénommé « le Client », ……. (forme de la société) au capital de ……. €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de ……., sous le numéro ……, dont le siège est ……., représentée par…….(nom, prénom, fonction),

ci-après collectivement dénommées « les Parties » ou individuellement « une Partie ».

d'autre part,

il est convenu ce qui suit :

## SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET
ARTICLE 2. SILLONS COUVERTS PAR LE PRESENT CONTRAT..... 7
ARTICLE 3. PRISE D'EFFET – DUREE ..... 7
ARTICLE 4. ENGAGEMENTS DES PARTIES ..... 7
4.1 Engagements de LISEA ..... 7
4.2 Engagements de XXX ..... 7
5.1 Montant des indemnités ..... 7
5.2 Modalités de suivi des sillons.jours à l'étude et de calcul des indemnités ..... 8
5.3 Limitation du montant des indemnités ..... 8
ARTICLE 6. RENONCIATION ..... 8
ARTICLE 7. EXCEPTIONS AUX ENGAGEMENTS DES PARTIES ..... 8
7.1 Force majeure ..... 8
7.2 Défaillance d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire limitrophe ..... 9
ARTICLE 8. DEFINITION DES OUTILS DE SUIVI DES INDEMNITES ..... 9
ARTICLE 9. PILOTAGE DU CONTRAT ..... 9
ARTICLE 10. CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DES INDEMNITES ..... 9
ARTICLE 11. COMMUNICATION ..... 10
ARTICLE 12. DIFFERENDS ENTRE LES PARTIES ..... 10
12.1 Règlements des différends par voie de conciliation ou de procédures juridictionnelles ..... 10
12.2 Recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ..... 10
ARTICLE 13. LISTE DES ANNEXES .....10
ANNEXE 1 : liste des sillons (comportant des sillons.jours à l'étude) constituant le périmètre du contrat .....10

## ARTICLE 1. OBJET

Le présent contrat a pour objet d'assurer le suivi des réponses définitives aux sillons.jours à l'étude contenus dans certains des sillons attribués de manière conditionnelle au Client et jugés prioritaires par ce dernier.
En outre, le présent contrat, qui complète les dispositions du document de référence de la Ligne SEA, fixe pour le périmètre de sillons défini à l'article 2, un mécanisme d'indemnisation en cas de réponses définitives tardives ou absence de réponse définitive.
L'exécution du présent contrat est subordonnée à la conclusion entre LISEA et le Client du contrat d'utilisation de l'infrastructure/d'attribution de sillons.

## ARTICLE 2. SILLONS COUVERTS PAR LE PRESENT CONTRAT

Le présent contrat porte exclusivement sur le suivi des sillons.jours à l'étude inclus dans les sillons, listés en annexe, qui ont fait l'objet d'une attribution conditionnelle.

## ARTICLE 3. PRISE D'EFFET – DUREE

Le présent contrat prend effet le [date à compléter] et expire le dernier jour de l'Horaire de Service 2026, sauf en ce qui concerne le complet règlement des sommes dues par chacune des Parties.

## ARTICLE 4. ENGAGEMENTS DES PARTIES

### 4.1 Engagements de LISEA

LISEA s'engage à fournir une réponse définitive pour chaque sillon.jour à l'étude au plus tard 120 jours avant la date de circulation envisagée et ainsi à donner au Client, à cette date, une réponse ferme, positive (attribution) ou négative (non attribution) pour ce sillon.jour.
En cas de réponse positive (attribution), LISEA s'engage à attribuer le sillon.jour, au maximum dans une plage horaire variant de plus ou moins trente minutes (tolérances) par rapport aux caractéristiques du sillon tel qu'inscrit au graphique.

### 4.2 Engagements du Client

En cas de réponse négative (non attribution) de la part de LISEA et afin de garantir la qualité des processus d'allocation, le Client s'engage à se concerter avec LISEA afin de trouver une solution adaptée, le cas échéant au graphique international, y compris via d'autres points frontière que ceux prévus initialement.

## ARTICLE 5. CONSEQUENCES INDEMNITAIRES DU NON-RESPECT PAR LISEA DE SES ENGAGEMENTS

### 5.1 Montant des indemnités

En cas de réponse tardive à un sillon.jour à l'étude, LISEA indemnisera le Client en fonction des dates de réponse. Le montant de ces indemnités est fixé par palier dans le tableau ci-dessous.

| Durée du préavis | Valeur de l'indemnité |
|---|---|
| Réponse tardive, après la publication de l'Horaire de Service 2027 : | |
| • entre 4 mois (inclus) et 2 mois (exclu) avant la date de circulation du sillon.jour considéré (entre J-120 et J-61) | 1 […]<br>2 […] |
| • entre 2 mois (inclus) et 1 mois (exclu) avant la date de circulation du sillon.jour considéré (entre J-60 et J-31) | 4 […] |
| • entre 1 mois (inclus) et 15 jours (exclu) avant le jour de circulation du sillon.jour | 6 […] |

| | |
|---|---|
| considéré (entre J-30 et J-16)<br><br>• 15 jours ou moins de préavis avant la date de circulation du sillon.jour considéré (entre J-15 et J) | |

*Compte tenu de la date de publication de l'Horaire de Service 2027 (septembre 2026), les réponses tardives pour les sillons.jours dont la circulation est envisagée entre le 13 décembre 2026 et le […] [*à compléter en fonction des contraintes des Parties*] ne feront pas l'objet d'indemnités.
Pour l'application de ce tableau :

- jour signifie un jour calendaire,
- un préavis donné le 11 juin pour un sillon.jour prévu de circuler le 11 juillet correspond à un préavis d'un mois ; il en est de même pour un préavis donné le 11 juillet pour le 11 août.

### 5.2 Modalités de suivi des sillons.jours à l'étude et de calcul des indemnités

La date retenue pour le calcul des indemnités est la date de réponse (attribution ou non attribution) pour un sillon.jour, telle que figurant dans le système d'information commercial de LISEA.
LISEA transmet toutes les semaines au Client à compter de la date de signature du présent contrat un tableau de suivi indiquant l'état (attribué, non attribué ou à l'étude) pour tous les sillons.jours du présent contrat.
La Direction Commerciale de LISEA se concerte avec l'entreprise ferroviaire pour faciliter l'élaboration de solutions en lien avec la cellule sillons sensibles de la Direction de la Capacité et des Sillons de SNCF Réseau.
L'édition des documents horaires en résultant doit être réalisée dans les jours qui suivent.

### 5.3 Limitation du montant des indemnités

LISEA et le Client conviennent de limiter le montant des indemnisations versées au titre du présent contrat à […] en euros.

## ARTICLE 6. RENONCIATION

Les Parties conviennent expressément que le versement d'indemnités convenues au titre du présent contrat compense de manière forfaitaire et définitive l'intégralité du préjudice subi par le Client du fait du non-respect par LISEA de ses engagements sur les délais de réponse définitive aux sillons.jours à l'étude concernés par le présent contrat.
En conséquence, en contrepartie du versement desdites indemnités, le Client renonce à toute autre réclamation ou action relative à l'objet du présent contrat.
Cette renonciation ne s'applique pas dans le cadre des modifications ou suppressions de sillons.jours attribués, ces derniers ne relevant pas de l'objet du présent contrat.

## ARTICLE 7. EXCEPTIONS AUX ENGAGEMENTS DES PARTIES

### 7.1 Force majeure

Un événement de force majeure désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux Parties du présent contrat, rendant impossible l'exécution de tout ou partie des obligations de l'une ou l'autre des Parties au contrat.
Dans ce cadre, constituent notamment des événements de force majeure :

- les faits accidentels (tels que les incendies, explosions, collisions de véhicules routiers etc.) ou les actes délictueux ou de malveillance (sabotage, vandalisme etc.) imputables à des tiers ;
- les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes etc.) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles sur le territoire métropolitain ;
- toute grève des agents du chemin de fer et les actions commises à cette occasion.

En dehors des cas reconnus comme relevant de la force majeure par la jurisprudence de la Cour de cassation dans son arrêt du 11 janvier 2000 (pourvoi n°97-18215), le Client et LISEA ne peuvent exciper de la grève de leurs propres salariés pour se soustraire à leurs obligations au titre du Contrat ;

- les mesures prises ou sollicitées par l'autorité publique ou judiciaire pour des motifs de défense, de sécurité publique ou de sécurité civile ou par les services d'incendie et de secours, ainsi que les désagréments d'usage causés par leur intervention.

Les Parties au contrat n'encourent aucune responsabilité et ne sont tenues d'aucune obligation de réparation des dommages subis par l'une ou l'autre du fait de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse de tout ou partie de leurs obligations, lorsque cette inexécution ou cette exécution défectueuse a pour cause la survenance d'un événement de force majeure.
Les obligations contractuelles dont la poursuite est empêchée par l'événement de force majeure sont alors suspendues pendant toute la durée dudit événement, mais seulement en ce qui concerne les sillons pris isolément qui sont affectés par l'événement.
La Partie qui invoque un événement de force majeure s'oblige à mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour en limiter la portée et la durée. La Partie qui, par action ou omission, aurait aggravé les conséquences de l'événement n'est fondée à l'invoquer que pour les seuls effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.
Si un événement relevant d'un cas d'exonération a une durée supérieure à un mois et qu'il affecte l'exécution du contrat dans son ensemble, chacune des Parties peut résilier le contrat, sans qu'il en résulte un quelconque droit à indemnité pour l'autre Partie, par l'envoi à l'autre Partie d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La résiliation prend effet à l'expiration d'un délai de 15 jours calendaires à compter de la date d'expédition de ladite lettre.
Dans le cas où le contrat n'est pas affecté dans son ensemble par l'événement, les Parties se rapprochent pour déterminer de bonne foi celles des obligations qui peuvent être considérées comme résiliées et les modalités concrètes de cette résiliation.
Enfin, les deux Parties peuvent déroger d'un commun accord, à leurs engagements respectifs sur un ou plusieurs sillons déterminés, à la condition que cet accord soit exprimé formellement.

### 7.2 Défaillance d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire limitrophe

LISEA ne pourra être tenu pour responsable en cas de non-respect de ses engagements du fait d'un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire limitrophe. Dans ce cas, aucune indemnité ne sera due par LISEA au Client.

## ARTICLE 8. DEFINITION DES OUTILS DE SUIVI DES INDEMNITES

Un tableau de bord sera élaboré mensuellement par LISEA afin de suivre la réalisation des engagements pour chacun des sillons du présent contrat.
Ce tableau de bord fera ressortir, pour chaque jour de l'Horaire de Service 2027, les écarts de situation par rapport aux engagements pris ainsi que, à titre indicatif, les indemnités à verser par LISEA.
Indicateur suivi : mesure du nombre de traitements des sillons jours à l'étude aux différentes périodes indiquées dans le tableau à l'article 5.1.

## ARTICLE 9. PILOTAGE DU CONTRAT

Les représentants de chacune des Parties pour le pilotage du présent contrat sont M. Philippe JAUSSERAND, en tant que Directeur Général adjoint de LISEA et (nom, prénom) en tant que (fonction) du Client.
La mise en œuvre de ce contrat qualité passe nécessairement par une étroite collaboration et une communication renforcée entre les équipes des deux Parties : un point technique sera réalisé lors des réunions technico-commerciales au cours desquelles LISEA présentera les résultats de l'indicateur défini à l'article 8, et un comité de pilotage se tiendra lors des réunions commerciales.
Le tableau de bord précédemment défini (article 8) sera envoyé chaque mois au Client par LISEA et discuté dans le cadre de ces réunions qui devront notamment permettre de parvenir à un consensus pour préparer la facturation.
Au cours de ces réunions, les éléments de reporting devront être validés. Au-delà de ces éléments, ces réunions ont pour objectif de résoudre les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du présent contrat.

## ARTICLE 10. CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DES INDEMNITES

Le montant des éventuelles indemnités est établi et facturé en fin d'année.
Les sommes dues au titre des indemnisations forfaitaires et définitives sont placées hors du champ d'application de la TVA et sont donc facturées hors taxes.
Les montants des redevances de réservation qui constituent la base de calcul des pénalités sont les montants fixés dans le barème de l'Horaire de Service 2027.

Le versement par LISEA d'éventuelles indemnités est conditionné par l'envoi par le client d'une facture à l'adresse suivante : LISEA –Direction financière – 61-64 Quai de Paludate - CS 21951 - 33088 BORDEAUX Cedex

Cette facture doit impérativement faire apparaître le montant total de l'indemnité due ainsi que la référence, préalablement transmis au Client par LISEA.
Les modalités de paiement et de contestation des factures sont celles prévues dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure conclu par les Parties pour l'Horaire de Service 2027.

## ARTICLE 11. COMMUNICATION

Le présent contrat est strictement confidentiel. LISEA et le Client s'engagent à ne pas communiquer sur son existence et son contenu sans autorisation écrite et préalable de l'autre Partie.
Toute donnée ou information, quel qu'en soit le support, communiquée à l'autre Partie dans le cadre de l'exécution du présent contrat et notamment les informations ayant permis l'élaboration des indicateurs qualités ainsi même que les indicateurs eux-mêmes, est soumise à une obligation de confidentialité. Les Parties prennent toutes mesures particulières à la protection des documents et des supports de ces informations ou données, quelles qu'en soient la nature ou la forme.
Chacune des Parties s'interdit, notamment, toute communication écrite ou verbale ou toute remise de documents à des tiers sans autorisation écrite et préalable de l'autre partie.
Les obligations résultant du présent article ne s'appliquent pas si le destinataire de l'information ou de la donnée est contraint par les lois et règlements en vigueur ou une administration publique, ou toute autre autorité ou juridiction qui en aurait le pouvoir, ainsi que dans le cadre d'une procédure de conciliation ou d'arbitrage à communiquer ladite donnée ou information.
De manière particulière, LISEA respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui seront communiquées par le Client.

## ARTICLE 12. DIFFERENDS ENTRE LES PARTIES

### 12.1 Règlements des différends par voie de conciliation ou de procédures juridictionnelles

Les différends nés entre les parties à l'occasion de l'exécution du présent contrat pourront être résolus par une procédure de conciliation, sans préjudice pour l'une ou l'autre des parties d'avoir recours à des procédures d'urgence afin de protéger ses droits ou de saisir l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.
La procédure de conciliation est initiée par une lettre avec accusé de réception adressée à l'autre partie.
Les conciliateurs choisis devront être des personnes physiques tierces aux parties et présentant des garanties d'indépendance et de professionnalisme, chacune des parties en désignant un, sauf dans le cas où elles se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique, ce dernier agissant alors à frais partagés.
En cas d'échec de la procédure de conciliation, compétence est attribuée aux tribunaux de Bordeaux pour connaître des différends, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires en référé.

### 12.2 Recours devant l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

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

## ARTICLE 13. LISTE DES ANNEXES

La liste des sillons (comportant des sillons.jours à l'étude) constituant le périmètre du contrat.
Fait en deux exemplaires à le 20*XX*.
Pour le Client :
(nom, prénom) (fonction)
Pour LISEA :
M. Philippe JAUSSERAND
Directeur Général Adjoint

# ANNEXE 11. SUIVI DES MODIFICATIONS

Modifications par rapport au DRL 2026 modifié dans sa version 3 transmis à SNCF Réseau en juin 2025 et au projet de DRL 2027 dans sa version 2, transmis à titre préalable à SNCF Réseau en décembre 2025.

| Modifications apportées au DRL | Article/Annexe | Origine |
|---|---|---|
| Précision sur la tenue d'une instance trimestrielle pour le suivi et le traitement des incidents ERTMS. | DRL<br>Article 2.4.3.2 | Audit EPSF |
| Actualisation des barèmes de redevances (RCTE composante B). | DRL<br>Article 6.3.3.1 | Réglementaire<br>Contractuelle |
| Précision sur la transmission d'une adresse de facturation électronique par l'entreprise ferroviaire / candidat. | DRL<br>Annexe 2, Article 17.3 | Réglementaire |
| Mise à jour de l'identifiant INSEE de l'Indice des Prix à la Consommation hors tabac. | DRL<br>Annexe 8, paragraphe 1.1 | Réglementaire |