

# REGLES DE GESTION DE LA DONNEE TONNAGE POUR LA FACTURATION

Document technique cité au chapitre 6.7. du DRR

Version 1 du 7 décembre 2018



## OBJET DU DOCUMENT

Ce document a pour objet de partager les règles de gestion appliquées à la donnée tonnage pour la facturation à compter de l'HDS 2019.

Il complète les objectifs, unités d'œuvre, principes et règles d'application de facturation définis au point 6.6 Tarification et 6.7 facturation du Document de Référence du Réseau (DRR) pour chaque horaire de service (HDS) ainsi que l'annexe 6.1.1 et annexe 6.8.

Certaines parties du point 6.7 du DRR sont néanmoins reprises dans le présent document afin de présenter une vision complète du système de facturation.

## MODALITES DE MODIFICATION DU DOCUMENT

La modification de ce document, notamment pour partager de nouveaux cas de gestion, fait l'objet d'une consultation d'un mois des demandeurs de sillons.

### 1. LA DONNEE TONNAGE DANS LA REDEVANCE DE CIRCULATION

A compter de l'HDS 2019, la redevance de circulation sera basée pour une grande part sur la tonne – km

- Pour les activités voyageurs :  
 $RC = (\text{barème} * \text{tonnage déclaré en ktonnes} * \text{km}) + (\text{barème} * \text{km})$  selon les caractéristiques de la ligne circulée (Ligne classique UIC 2 à 6, 7 à 9 ou LGV)
- Pour le fret, utilisation d'un barème pour chaque classe de tonnage :  
 $RC = \text{barème de la classe de tonnage (auquel le tonnage déclaré appartient)} * \text{km}$

Les barèmes sont indiqués dans l'annexe 6.2 du DRR.

Pour toute circulation (sillon/jour), l'entreprise ferroviaire doit déclarer le tonnage dans la déclaration de composition de trains, pour les trains à vide ou à charge.

Pour les activités voyageurs, le tonnage à déclarer est le tonnage selon le matériel roulant indiqué dans l'annexe 6.8 du DRR.

Pour l'activité fret, le tonnage à déclarer est le tonnage brut complet.

### 2. LA DECLARATION DE TONNAGE DANS LES SYSTEMES D'INFORMATION DE SNCF RESEAU

La déclaration de composition de trains alimente les systèmes d'informations de SNCF Réseau soit par une saisie directe dans l'outil DINAMIC soit via des flux mis en place à travers l'Interface Commune.

- **Réception des messages pour les transmissions par flux :**

Depuis juillet 2018, SNCF Réseau a mis en place des messages retours pour chaque déclaration réalisée afin d'informer sur la bonne conformité au format STI des déclarations dans le système d'informations, pour les transmissions par flux

Ces messages permettant de confirmer l'enregistrement (RCO) ou le rejet (ERR) de la déclaration de composition dans le SI de SNCF Réseau. En cas d'erreur, il est envoyé un code retour propre au SI de SNCF Réseau.

Pour les messages d'erreur, un code et un libellé permettent de caractériser le type d'erreur :

Codes possibles	Erreur	Libellés possibles du champ FreeTextField
6008		Champ ScheduledTimeAtHandover non renseigné
6010		Couple CountryCodeISO et LocationPrimaryCode [XXXXX] non traité par SNCF Réseau
6011		EF Prenante [XXXX] non traité par SNCF Réseau
6012		GI Prenant [XXXX] non traité par SNCF Réseau
6030		Circulation non trouvée
60XX*		Message non traité

*\*ou X peut être n'importe quel autre chiffre*

Si l'EF ne souhaite pas bénéficier de ce service, il est possible de désactiver le service par demande auprès des interlocuteurs DSI.

- **Recevabilité des déclarations post-circulation :**

La saisie dans DINAMIC est limitée dans le temps *post* circulation.

Pour les flux, une tolérance est permise entre le jour de la circulation et le 8ème jour du mois suivant. Cette date correspond au traitement des données de tonnage dans le système d'informations des circulations de SNCF Réseau.

Au delà de cette date post-circulation, aucune modification client ne sera prise en compte en facturation.

### 3. LES REGLES DE GESTION DE LA DONNEE TONNAGE

#### 3.1. Dans le DRR, règle en cas de non-déclaration

Le DRR spécifie qu'en cas de non-déclaration du tonnage, il y a une facturation à la classe de tonnage maximum pour l'activité fret et une facturation au tonnage maximum du segment de marché concerné pour les activités voyageurs (cf. tableaux récapitulatifs).

Toutefois, des précisions doivent être apportées afin de pouvoir appliquer la tarification sur l'ensemble des cas pouvant intervenir lors de la circulation et du traitement de la donnée.

### 3.2. Règles complémentaires concernant la donnée tonnage

- **Non rapprochement de la donnée tonnage déclarée :**

Si les SI de SNCF Réseau n'ont pu rapprocher la déclaration à la circulation (tonnage non rapproché « NR »)

- ✓ le facturateur appliquera le tonnage moyen du segment de marché voyageur utilisé dans les hypothèses de la réforme tarifaire 2019 (cf tableaux récapitulatifs)
- ✓ pour le fret, un tonnage moyen par EF (issu des hypothèses de la réforme tarifaire 2019) sera appliqué pour déterminer la classe de tonnage et le barème associé

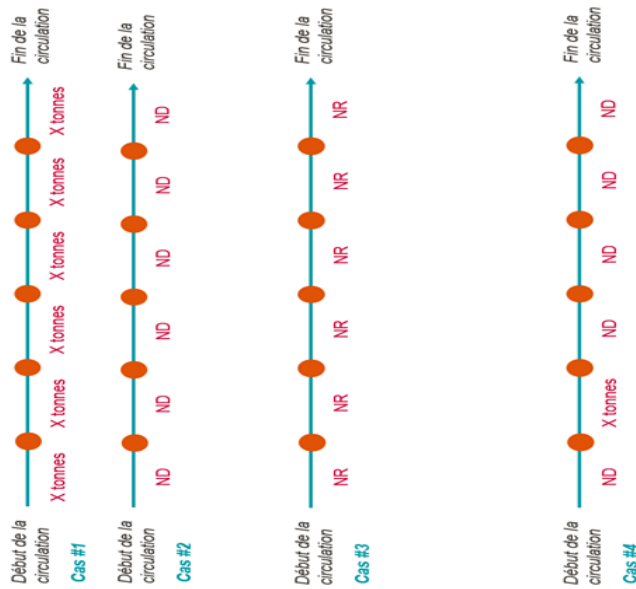
- **En cas déclarations multiples le long du parcours de la circulation par sillon-jour**

- ✓ Si le tonnage est déclaré pour toute la circulation → Application du tonnage déclaré.
- ✓ Si le tonnage n'est pas déclaré pour toute la circulation ou partiellement (tonnage Non Déclaré / cause EF) → Application du tonnage maximum par segment de marché pour le voyageur ou application du barème de la dernière classe pour le fret sur les parcours non déclarés.
- ✓ Si le tonnage n'est pas rapproché pour toute la circulation (tonnage Non Rapproché / cause SNCF Réseau) → Application du tonnage moyen du segment de marché (pour le voyageur) utilisé dans les hypothèses de la réforme tarifaire 2019 ou de l'EF (pour le fret, issu des hypothèses de la réforme tarifaire 2019).
- ✓ Si le tonnage est partiellement déclaré et une partie du parcours non rapproché (tonnage NR partiellement / cause SNCF Réseau) → Application du tonnage le plus élevé identifié avant et après le parcours manquant.
- ✓ Si le tonnage est de 0 → Application du tonnage maximum par segment de marché pour le voyageur ou application du barème de la dernière classe pour le fret.

### 3.3 Illustrations des règles de gestion

Légendes :  
 ND : Tonnage non déclaré par l'EF  
 NR : Tonnage non rapproché

N°	Description du cas de gestion	Proposition de règles de valorisation pour la Relevance de circulation			Fret
		Voyageurs conventionné	Voyageurs non conventionné		
#1	Tous les parcours de la circulation ont un tonnage déclaré	Application du barème	Application du barème	Application du barème	Application du barème
#2	Le tonnage était absent sur toutes les portions de la circulation (cause EF)	Application du tonnage maximum par AOT sur toute la circulation	Application du tonnage maximum par segment de marché	Application du tonnage maximum	Application de la classe de tonnage maximum
#3	Le tonnage n'a pu être enrichi par Pacific sur aucun parcours de la circulation	Application du tonnage moyen par AOT	Application du tonnage moyen par segment de marché	Application du tonnage moyen de l'EF	Application du tonnage moyen de l'EF
#4	Le tonnage a pu être enrichi par Pacific sur un parcours de la circulation, le tonnage des autres parcours était absent (cause EF)	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par AOT sur les autres portions de parcours	Application du tonnage identifié et du tonnage maximum par segment de marché sur les autres portions de parcours	Application du tonnage maximum sur les autres portions de parcours	Application du tonnage lorsque identifié et de la classe de tonnage maximum sur les autres portions de parcours



Description du cas de gestion		Proposition de règles de valorisation pour la Redevance de circulation		
N°		Voyageurs conventionnés	Voyageurs non conventionnés	Fret
#5	Le tonnage a pu être enrichi sur une portion de la circulation, Pacific n'a pas réussi à enrichir les autres parcours	Application du tonnage identifié sur toute la circulation	Application du tonnage identifié sur toute la circulation	Application de la tranche de tonnage identifiée sur toute la circulation
#6	Le tonnage a pu être enrichi sur plus d'une portion de la circulation mais pas la totalité de la circulation (tonnage des autres parcours non déclarés)	Application du tonnage identifié et maximum par AOT sur les autres portions de parcours	Application du tonnage identifié et maximum par segment de marché sur les autres portions de parcours	Application du tonnage lorsque identifié et de la classe de tonnage maximum sur les autres portions de parcours
#7	Le tonnage a pu être enrichi sur plus d'une portion de la circulation mais pas la totalité de la circulation (tonnage des autres parcours non enrichis par Pacific)	Application du tonnage identifié X sur toute la circulation	Application du tonnage identifié X sur toute la circulation	Application de la tranche de tonnage X identifiée sur toute la circulation

**Légendes :**

ND : Tonnage non déclaré par l'EF  
NR : Tonnage non rapproché



Cas #5

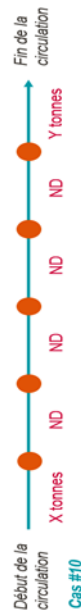
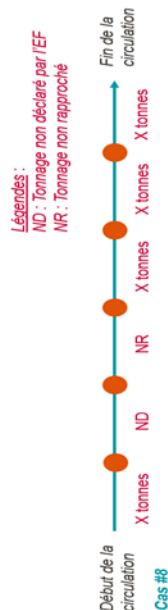


Cas #6



Cas #7

Proposition de règles de valorisation pour la Redevance de circulation			
N°	Description du cas de gestion	Voyageurs conventionné	Fret
#8	Des circulations ont un tonnage déclaré sur un ou plusieurs parcours. Le tonnage n'a pu être enrichi par Pacific sur un parcours et n'a pas été déclaré sur un autre parcours.	Application du tonnage identifié pour le parcours non rapproché et application du tonnage maximum par segment de marché sur le parcours non déclaré	Application de la tranche de tonnage identifiée et application de la classe de tonnage maximum sur le parcours non déclaré
#9	Le tonnage n'a pu être enrichi par Pacific sur un ou plusieurs parcours et n'a pas été déclaré sur les autres parcours	Application du tonnage maximum par AOT sur le parcours non déclaré et du tonnage moyen sur les autres portions	Application de la classe de tonnage maximum sur le parcours non déclaré et le tonnage moyen sur les autres portions
#10	Le tonnage a pu être enrichi par Pacific sur plusieurs parcours de la circulation avec des montants différents, le tonnage des autres parcours était absent (cause EF)	Application du tonnage identifié et maximum par AOT sur les autres portions de parcours	Application du tonnage lorsque identifié et de la classe de tonnage maximum sur les autres portions de parcours
#11	Le tonnage a pu être enrichi sur plus d'une portion de la circulation avec des valeurs différentes mais pas la totalité de la circulation (tonnage des autres parcours non enrichis par Pacific)	Application du tonnage le plus élevé identifié avant et après les parcours manquants	Application de la tranche de tonnage la plus élevée identifiée avant et après les parcours manquants



**⚠ Si le tonnage est déclaré à zéro → Application du tonnage maximum**

### 3.4 Tonnages pris en compte par le facturateur, en cas de non déclaration ou de non rapprochement de la déclaration et de la circulation

- **Activité Voyageur conventionnée :**

Les tonnages maxi par AOT, compte tenu de la grande variabilité des matériels utilisés, correspondent à 90 % environ des distributions de tonnages (base distribution des tonnages sur les circulations utilisée pour la réforme 2019).

AOT /activité	tonnage tarification 2019 (tonnage moyen par train pondérés par km) utilisés pour la facturation NR	tonnage tarification 2019 Tonnage MAXI utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
Auvergne-Rhône-Alpes	224	405
Bourgogne-Franche-Comté	237	436
Bretagne	199	364
Centre-Val de Loire	272	504
Grand Est	226	430
Hauts-de-France	278	498
Normandie	200	358
Nouvelle-Aquitaine	170	309
Occitanie	178	315
Pays de la Loire	213	364
Provence-Alpes-Côte d'Azur	237	433
TET	465	637
Transilien	443	750



- **Activité Voyageur TAGV :**

Pour les segments de marché TAGV, les tonnages maximum définis correspondent aux UM.

Segments	tonnage tarification 2019 (tonnage moyen par train) utilisés pour la facturation "NR"	tonnage tarification 2019 Tonnage MAXI utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
Intersecteurs	573	980
Radial All. et Lux. par axe Est	499	970
Radial Alpes	533	868
Radial BFC	523	868
Radial Espagne	775	868
Radial Italie	601	859
Radial Lyon	636	850
Radial Méditerranée	626	868
Radial Suisse	497	868
Radial axe Atlantique BPL	725	980
Radial axe Atlantique SEA	679	980
Radial axe Est	474	868
Radial axe Nord	575	868
Intersecteurs - Type 2	705	993
Intersecteurs - Type 1	611	868
Radial Bel., P.-B. & All. par axe Nord	586	838
Radial Grande-Bretagne	953	993

- **Voyageur Autres trains :**

Pour les autres trains, les tonnages maximum qui seront utilisés ont été définis par un coefficient de majoration similaire à l'activité voyageur TAGV, faute de données suffisantes à date.

Activité	Segments	tonnage tarification 2019 (tonnage moyen par train) utilisés pour la facturation "NR"	tonnage tarification 2019 Tonnage MAXI utilisé en cas de non déclaration partielle ou totale "ND"
Autres trains non conventionnés	Auto-train	825	1141
Autres trains non conventionnés	Autres trains non conventionnés jour	758	1137
Autres trains non conventionnés	Autres trains non conventionnés nuit	742	1112
Autres trains non conventionnés	Trains historiques et touristiques	190	285
Autres trains non conventionnés	Trains d'essais et AEF	390	584
Autres trains non conventionnés	Autres trains	386	580

#### 4. CONTROLE DE DONNEES

Au-delà de la conformité au format de la déclaration, SNCF Réseau effectuera des contrôles sur les déclaratifs de tonnage, et déploie au cours de 2018 de nouvelles stations de mesure.

SNCF Réseau se réserve le droit, en cas d'erreur manifeste ou d'écart à la mesure, de compléter la facturation, en ayant au préalable échangé avec l'EF :

- échange avec l'EF et partage de l'analyse

- le cas échéant, complétude de la facturation

Quelques exemples d'erreur manifeste ou de mauvais fonctionnement des flux :

- Tonnage renseigné inférieur au minimum du segment de marché défini sans nouveau matériel roulant
- Tonnage TAGV inférieur au minimum de rame circulant sur le réseau ou au maximum d'UM circulant
- Tonnage fret avec surreprésentation des HLP