

# DECLARACIÓN DE RED DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU NETWORK STATEMENT

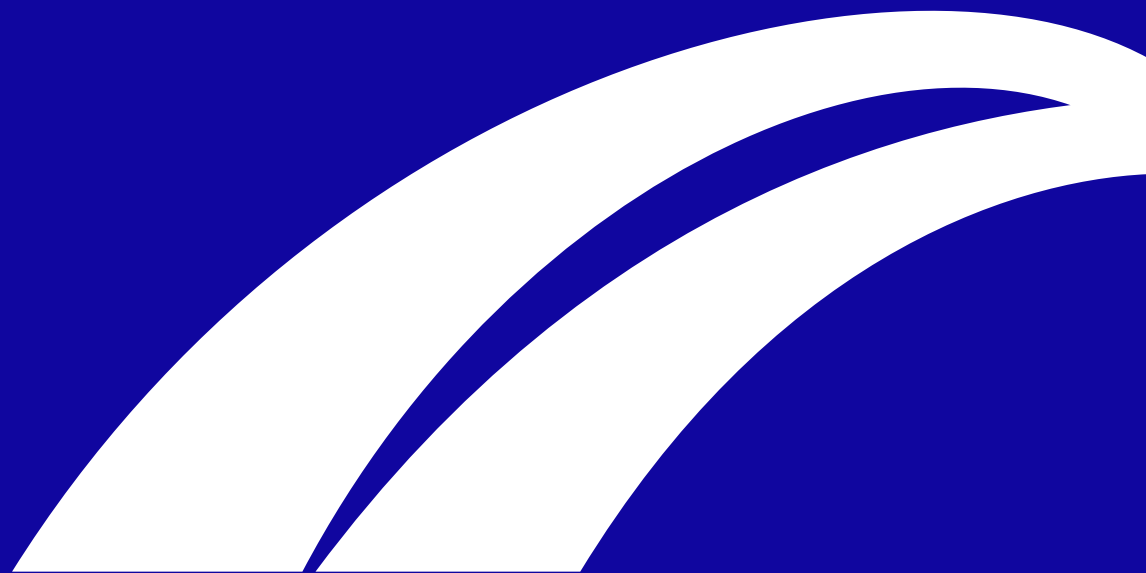
Servicio Anual 2018

Service Annuel 2018

Anual Service 2018

REV-01, 23/03/2018

LÍNEA FIGUERAS PERPIGNAN S.A. ©



# ÍNDICE – SOMMAIRE – TABLE OF CONTENTS

<b>1</b>	<b>INFORMACIÓN GENERAL – INFORMATION GÉNÉRALE – GENERAL INFORMATION .....</b>	<b>10</b>
1.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	10
1.2	Objetivo – Objectif – Objective.....	11
1.3	Marco legal – Cadre legal – Legal Framework.....	12
1.4	Estatus jurídico – Statut légal – Legal Status .....	12
1.4.1	Comentarios generales – Remarques générales – General Remarks.....	12
1.4.2	Responsabilidad – Responsabilité – Liability .....	13
1.4.3	Alegaciones y Reclamaciones – Procédure de Recours – Appeals Procedure .....	13
1.5	Estructura de la Declaración de Red – Structure du Document de Référence du Réseau – Network Statement Structure .....	13
1.6	Vigencia y Procedimiento de Actualización – Validité et Procédure de Mise à Jour – Validity and Updating Process .....	14
1.6.1	Vigencia – Validité – Validity .....	14
1.6.2	Procedimiento de Actualización – Procédure de Mise à Jour – Updating Process .....	14
1.7	Publicación – Publication – Publishing .....	14
1.8	Contactos (Directorio de LFP) – Contacts (Adresses de LFP) – Contacts (LFP directory) .....	15
1.9	Corredores de Mercancías – Corridors Fret – Rail Freight Corridors .....	15
1.10	RailNetEurope, Cooperación internacional entre GI – RailNetEurope, Coopération internationale entre GI – RailNetEurope, International Cooperation between IM .....	18
1.10.1	Ventanilla Única – Guichet Unique – One Stop Shop.....	19
1.10.2	Herramientas RNE – Outils RNE – RNE Tools.....	20
1.10.3	Redes y GI limítrofes – Réseaux et GI limitrophes – Bordering Networks and IM .....	22
<b>2</b>	<b>CONDICIONES DE ACCESO – CONDITIONS D’ACCÈS – ACCESS CONDITIONS.....</b>	<b>26</b>
2.1	Introducción – Introduction - Introduction.....	26
2.2	Requisitos generales de Acceso – Conditions générales d’Accès – General Access Requirements.....	26
2.2.1	Requisitos para la Solicitud de Capacidad – Conditions pour demander de la Capacité – Conditions for applying for Capacity .....	26
2.2.2	Condiciones de Acceso a Infraestructura – Conditions d’Accès à l’Infrastructure – Conditions for Access to the Railway Infrastructure .....	27
2.2.3	Licencia ferroviaria comunitaria – Licence ferroviaire communautaire – European railway Licence.....	27
2.2.4	Certificado de Seguridad – Certificat de Sécurité – Safety Certificate.....	27
2.2.5	Certificado de Seguro – Attestation d’Assurance – Cover of Liabilities .....	28
2.2.6	Certificados exigidos por la S.I. – Certificats exigés par la S.I. – Certificates required in the S.I. ....	28
2.3	Condiciones generales comerciales – Conditions commerciales générales – General commercial Conditions .....	29
2.3.1	Acuerdos con las EF – Accords avec les EF – Contracts with RU .....	30
2.3.2	Acuerdos con Solicitantes que no sean EF – Accords avec des Candidats autres que les EF – Contracts with non-RU Applicants .....	30
2.3.3	Acuerdos Marco – Accords Cadre – Framework Agreements.....	31

2.3.4	Utilización de la S.I. para Motivos no comerciales – Utilisation de la S.I. pour des Motifs non commerciaux – Use of the S.I. for non-commercial Reasons .....	31
2.4	Reglas de operación – Règles opérationnelles – Operational rules .....	32
2.4.1	Generalidades – Généralités – General .....	32
2.4.2	Normativa de Circulación – Réglementation de Circulation – Traffic Regulations .....	32
2.4.3	Idiomas en la S.I. – Langues utilisées sur la S.I. – Languages in the S.I. ....	33
2.4.4	Gestión operativa de las Circulaciones – Gestion opérationnelle des Circulations – Operating Traffic Management.....	34
2.4.5	Seguridad ferroviaria – Sécurité ferroviaire – Operations Safety .....	35
2.4.6	Seguridad y Orden público – Sûreté – Security.....	35
2.5	Transportes excepcionales– Transports exceptionnels– Exceptional Transports .....	36
2.6	Mercancías peligrosas – Marchandises dangereuses – Dangerous Goods.....	37
2.7	Procedimiento de Admisión de Material Rodante – Procédure d’Admission du Matériel Roulant – Rolling Stock Acceptance Process .....	37
2.7.1	Exigencias mínimas y Normativas – Exigences minimales et Spécifications – Minimum Requirements and Standards.....	37
2.7.2	Verificación de la Compatibilidad del Material Rodante con la Infraestructura & Autorización – Vérification de la Compatibilité des Matériels Roulants avec l’Infrastructure & Autorisation – Verification of the Rolling Stock Compatibility with the Infrastructure & Acceptance.....	39
2.7.3	Tipos de Material Rodante admitidos – Types de Matériel Roulant admis – Types of Rolling Stock accepted.....	40
2.7.4	Tracciones admitidas – Tractions admises – Traction allowed .....	41
2.8	Procedimiento de Autorización de Personal de Empresas Ferroviarias – Procédure d’Autorisation du Personnel des Entreprises Ferroviaires – Railway Undertakings’ Staff Acceptance Process.....	42
<b>3</b>	<b>INFRAESTRUCTURA – INFRASTRUCTURE – INFRASTRUCTURE.....</b>	<b>46</b>
3.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	46
3.2	Ámbito de la Red – Etendue du Réseau – Extent of the Network .....	46
3.2.1	Límites geográficos – Limites géographiques – Geographical Limits.....	46
3.2.2	Conexiones con otras Redes – Réseaux ferroviaires connectés – Connected Railway Networks .....	47
3.3	Descripción de la Red – Description du Réseau – Network Description.....	48
3.3.1	Identificación geográfica – Identification géographique – Geographical Identification .....	48
3.3.1.1	Tipología de las Vías – Typologie des Voies – Track Typologies.....	48
3.3.1.2	Ancho de Vía – Écartement des Voies – Track Gauge.....	51
3.3.1.3	Estaciones y Nudos – Gares et Nœuds – Stations and Nodes.....	51
3.3.2	Prestaciones – Caractéristiques techniques – Capabilities .....	51
3.3.2.1	Gálibo de las Vías – Gabarit des Voies – Loading Gauge.....	51
3.3.2.2	Límites de Carga – Limites de Charge – Weight Limits.....	51
3.3.2.3	Declividades de las Vías – Déclivités des Voies – Line Gradients.....	51
3.3.2.4	Velocidades de la Línea – Vitesses de la Ligne – Line Speeds .....	53
3.3.2.5	Longitud máxima de los Trenes – Longueur maximale des Trains – Maximum Trains’ Length.....	54
3.3.2.6	Sistema de Alimentación de Energía – Système d’Alimentation en Énergie – Power Supply System.....	54
3.3.3	Sistemas de Gestión del Tráfico y de Comunicaciones – Systèmes de Gestion du Trafic et des Communications – Traffic Control and Communications Systems .....	57
3.3.3.1	Sistemas de Señalización – Systèmes de Signalisation – Signalling Systems .....	57
3.3.3.2	Sistemas de Gestión del Tráfico – Systèmes de Gestion du Trafic – Traffic Control Systems.....	58
3.3.3.3	Sistemas de Comunicaciones – Systèmes de Communications – Communications Systems .....	58
3.3.3.4	Sistemas de Seguridad – Systèmes de Sécurité – Train Control Systems.....	58

3.4	Restricciones de Tráfico – Restrictions du Trafic – Traffic Restrictions.....	59
3.4.1	Líneas especializadas – Lignes spécialisées – Specialised Infrastructure .....	59
3.4.2	Restricciones medioambientales – Restrictions environnementales – Environmental Restrictions .....	59
3.4.3	Materias peligrosas – Matières dangereuses – Dangerous Goods .....	59
3.4.4	Restricciones en Túnel – Restrictions dans le tunnel – Tunnel Restrictions .....	59
3.4.5	Restricciones en Puentes/Viaductos – Restrictions sur les Ponts/Viaducs – Bridges/Viaducts Restrictions.....	59
3.5	Disponibilidad de la Infraestructura – Disponibilité de l’Infrastructure – Availability of the Infrastructure .....	60
3.6	Instalaciones de Servicio – Installations de Service – Service Facilities.....	60
3.6.1	Estaciones de Viajeros – Gares de Voyageurs – Passengers’ Stations .....	60
3.6.2	Terminales de Mercancías – Terminaux de Marchandises – Freight Terminals .....	60
3.6.3	Haces de Vías – Faisceaux de Voies – Marshalling Yards and Formation and Shunting Facilities.....	60
3.6.4	Apartaderos – Voies d’Évitement – Storage Sidings .....	62
3.6.5	Instalaciones de Mantenimiento de MR – Installations de Maintenance du MR – RS Maintenance Facilities.....	62
3.6.6	Instalaciones de Limpieza y Lavado de Trenes – Installation de Nettoyage et Lavage des Trains – Cleaning and Washing Facilities .....	63
3.6.7	Instalaciones portuarias – Installations portuaires – Port Facilities.....	63
3.6.8	Instalaciones de Socorro – Installations de Secours – Relief Facilities.....	63
3.6.9	Instalaciones de Aprovisionamiento de Combustible – Installations d’Approvisionnement en Carburant – Refuelling Facilities .....	63
3.6.10	Otras Instalaciones – Autres Installations – Other Facilities .....	63
3.7	Desarrollo de la Infraestructura – Développement de l’Infrastructure – Infrastructure Development.....	64
3.8	Otras Características importantes de la Línea – Autres Caractéristiques importantes de la Ligne – Other key Features of the Line.....	64
3.8.1	Túnel del Pertus – Tunnel du Perthus – Perthus Tunnel.....	64
3.8.2	Mixidad del Tráfico – Mixité du Trafic – Traffic Mixity.....	65
3.8.3	Detectores de Seguridad – Détecteurs de Sécurité – Safety Detectors.....	66
3.8.4	Circulación de Trenes y Material Rodante – Circulation des Trains et du Matériel Roulant – Operation of Trains and Rolling Stock.....	67
<b>4</b>	<b>ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES – ATTRIBUTION DE CAPACITÉS – CAPACITY ALLOCATION .....</b>	<b>70</b>
4.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	70
4.2	Condiciones de Solicitud de Capacidad – Conditions de Demande de Capacité – Capacity Application Conditions.....	70
4.3	Documentación requerida – Documentation requise – Required Documentation.....	71
4.4	Modelos de Solicitud de Capacidad – Modèles de Demande de Capacité – Capacity Application Forms.....	71
4.5	Tipos de Solicitud de Capacidad – Types de Demande de Capacité – Capacity Application Types .....	71
4.6	Procedimiento de Solicitud de Surcos – Procédure de Demande de Sillons – Train Path Application Procedure.....	72
4.7	Ajustes concertados – Ajustements concertés – Agreed Adjustments.....	73
4.8	Procedimiento de Confirmación de Surcos – Procédure de Confirmation de Sillons – Train Path Confirmation Procedure .....	73
4.9	Calendario de Solicitud de Capacidad – Calendrier de Demande de Capacité – Train Path Application Calendar .....	73
4.10	Criterios de Prioridad en la Asignación de Capacidad – Critères de Priorité dans l’Attribution de Capacité – Criteria for Priority in the Allocation of Capacity .....	77
4.11	Coordinación con las Redes de ADIF y SNCF Réseau – Coordination avec les Réseaux de SNCF Réseau et ADIF – Coordination with SNCF Réseau and ADIF Networks .....	77
4.12	Surcos de Catálogo – Sillons Catalogue – Pre-arranged Paths .....	77

<b>5</b>	<b>SERVICIOS – SERVICES – SERVICES</b>	<b>81</b>
5.1	Introducción – Introduction - Introduction	81
5.2	Servicios Básicos mínimos – Prestations de Service minimales – Minimum Access Package	81
5.3	Prestación de Servicios en las Instalaciones de Servicio – Prestations de Services sur les Installations de Service – Access to Service Facilities and Supply of Services	82
5.3.1	<b>Acceso a las Instalaciones de Servicio – Accès aux Installations de Service – Access to Service Facilities</b>	<b>82</b>
5.3.1.1	Estaciones de Viajeros – Gares de Voyageurs – Passengers’ Stations	82
5.3.1.2	Terminales de Mercancías – Terminaux de Marchandises – Freight Terminals	82
5.3.1.3	Haces de Vías – Faisceaux de Voies – Marshalling Yards and Formation and Shunting Facilities	82
5.3.1.4	Apartaderos – Voies d’Évitement – Storage Sidings	82
5.3.1.5	Instalaciones de Mantenimiento de MR – Installations de Maintenance du MR – RS Maintenance Facilities	83
5.3.1.6	Instalaciones de Limpieza y Lavado de Trenes – Installation de Nettoyage et Lavage des Trains – Cleaning and Washing Facilities	83
5.3.1.7	Instalaciones portuarias – Installations portuaires – Port Facilities	83
5.3.1.8	Instalaciones de Socorro – Installations de Secours – Relief Facilities	83
5.3.1.9	Instalaciones de Aprovisionamiento de Combustible – Installations d’Approvisionnement en Carburant – Refuelling Facilities	83
5.3.2	<b>Servicios en las Instalaciones de Servicio – Prestations sur les Installations de Service – Supply of Services in Service Facilities</b>	<b>83</b>
5.3.2.1	Maniobras – Manœuvres – Shunting	83
5.3.2.3	Otros Servicios – Autres Prestations – Other Services	84
5.4	Servicios adicionales – Services additionnels – Additional Services	84
5.4.1	<b>Corriente de Tracción – Courant de Traction – Traction Current</b>	<b>84</b>
5.4.1.1	En la parte de la línea situada entre el límite con la red de SNCF Réseau y la sección neutra de La Jonquera (ZN2) – Sur la partie de la ligne située entre la limite avec le réseau de SNCF Réseau et la section neutre de La Jonquera (ZN2) – In the portion of the line between the limit with SNCF Réseau’ network and La Jonquera’ neutral section (ZN2)	86
5.4.1.2	En la parte de la línea situada entre la sección neutra de La Jonquera (ZN2) y el límite con la red de ADIF – Sur la partie de la ligne située entre la section neutre de La Jonquera (ZN2) et la limite avec le réseau d’ADIF – In the portion of the line between La Jonquera’ neutral section (ZN2) and the limit with ADIF’ network	87
5.4.1.3	Facturación de la Corriente de Tracción a las EF – Facturation du Courant de Traction aux EF – Charging of the Traction Current to the RU	87
5.4.2	Servicios a los Trenes – Services aux Trains – Services for Trains	87
5.4.3	Servicios para los Transportes Excepcionales y Materias Peligrosas – Services pour les Transports Exceptionnels et Matières Dangereuses – Services for Exceptional Transports and Dangerous Goods	88
5.4.4	Otros Servicios Adicionales – Autres Services Additionnels – Other Additional Services	88
5.5	Servicios Auxiliares – Services Auxiliaires – Ancillary Services	88
5.5.1	Acceso a la Red de Telecomunicaciones – Accès au Réseau de Télécommunications – Access to the Telecommunications Network	88
5.5.2	Suministro de Informaciones complementarias – Fourniture d’Informations complémentaires – Provision of supplementary Information	88
5.5.3	Inspección técnica del Material Rodante – Inspection Technique du Matériel Roulant – Technical Inspection of the Rollin Stock	89
5.5.4	Servicios de Venta de Billetes – Services de Vente de Billets – Ticketing Services	89
5.5.5	Servicios de Mantenimiento pesado especializado – Services de Maintenance lourde spécialisée – Specialized heavy maintenance services	89
5.5.6	Otros Servicios auxiliares – Autres Services auxiliaires – Other ancillary Services	89
<b>6</b>	<b>TARIFICACIÓN – TARIFICATION – CHARGES</b>	<b>92</b>
6.1	Principios Tarifarios – Principes de Tarification – Charging Principles	92
6.1.1	Principio general – Principe général – General principle	92
6.1.2	Medidas incentivadoras para el Desarrollo de los Tráficos – Mesures incitatives pour le Développement des Trafics – Incentive measures for the Traffic Development	92

6.1.3	Corriente de Tracción de los Trenes – Courant de Traction des Trains – Traction Current of the Trains.....	92
6.2	Sistema Tarifario – Système de Tarification – Charging System.....	93
6.2.1	Estructura – Structure – Structure .....	93
6.2.2	Grupos y Categorías de Trenes – Groupes et Catégories de Trains – Trains' Groups and Categories.....	93
6.3	Cánones – Redevances – Tariffs.....	96
6.3.1	Servicios Básicos Mínimos – Prestations de Service Minimales – Minimum Access Package.....	96
6.3.1.1	Reserva de Capacidad – Réservation de Capacité – Capacity Reservation.....	96
6.3.1.2	Circulación – Circulation – Operation.....	98
6.3.2	Servicios en las Instalaciones de Servicio – Prestations de Services sur les Installations de Service – Access to Service Facilities and Supply of Services .....	101
6.3.3	Reservado – Réservé – Reserved.....	102
6.3.4	Servicios adicionales – Services additionnels – Additional services .....	102
6.3.5	Servicios Auxiliares – Services Auxiliaires – Ancillary Services.....	102
6.4	Penalizaciones & Incentivos – Pénalisations & Incitations – Penalties and Incentives .....	103
6.4.1	Incentivos recíprocos para optimizar la capacidad ofrecida y maximizar el uso de la capacidad asignada – Incitations réciproques pour l'optimisation de la capacité offerte et la maximisation de l'utilisation de la capacité attribuée – Reciprocal incentives for the optimisation of the offered capacity and maximisation of the use of the assigned capacity.....	103
6.4.2	Descuento aplicado a los Acuerdos Marco – Réduction appliquée aux Accords-Cadres – Reduction fee for Framework Agreements .....	103
6.4.3	Reservado – Réservé – Reserved.....	103
6.4.4	Sistema de Incentivos comerciales – Système d'Incitations commerciales – Commercial Incentives System .....	103
6.5	Sistema de Mejora de las Prestaciones – Système d'Amélioration des Performances – Performance Scheme .....	104
6.6	Cambios en los Cánones – Évolution des Redevances – Changes to Charges .....	104
6.7	Forma de Facturación – Modalités de Facturation – Billing Arrangements.....	104
<b>7</b>	<b>ANEJO 1 – ANNEXE 1 – ANNEX 1 .....</b>	<b>107</b>
<b>8</b>	<b>ANEJO 2 – ANNEXE 2 – ANNEX 2 .....</b>	<b>110</b>
<b>9</b>	<b>ANEJO 3 – ANNEXE 3 – ANNEX 3 .....</b>	<b>111</b>
<b>10</b>	<b>ANEJO 4 – ANNEXE 4 – ANNEX 4 .....</b>	<b>113</b>
<b>11</b>	<b>ANEJO 5 – ANNEXE 5 – ANNEX 5 .....</b>	<b>114</b>
<b>12</b>	<b>ANEJO 6 – ANNEXE 6 – ANNEX 6 .....</b>	<b>116</b>

## **ABREVIATURAS – ABRÉVIATIONS – ABBREVIATIONS**

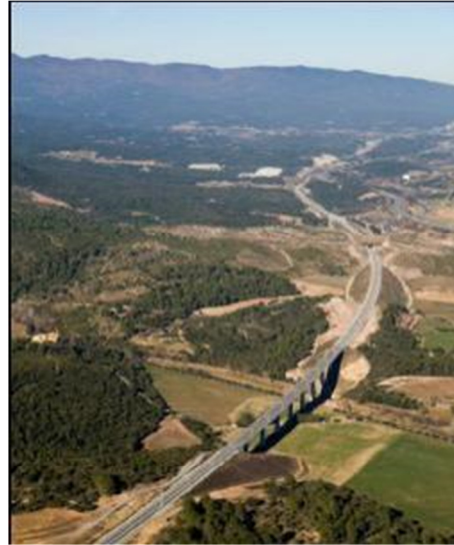
<b>AA</b>	Organismo o Agencia independiente de Adjudicación de la Capacidad	<b>AA</b>	Organisme ou Agence indépendant d'Attribution de Capacité	<b>AB</b>	Independent Capacity Allocation Body
<b>AESF</b>	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (España)	<b>AESF</b>	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Espagne)	<b>AESF</b>	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Spain)
<b>AS</b>	Autorización de Seguridad de GI	<b>AS</b>	Agrément de Sécurité de GI	<b>SC</b>	IM Safety Certificate
<b>ANS</b>	Autoridad Nacional de Seguridad (ferroviaria)	<b>ANS</b>	Autorité Nationale de Sécurité (ferroviare)	<b>NSA</b>	National Safety Authority (railways)
<b>ATP</b>	Autoridades del Transporte Público	<b>AOT</b>	Autorités Organisatrices des Transports	<b>PTA</b>	Public Transport Authorities
<b>ARAFER</b>	Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (Francia)	<b>ARAFER</b>	Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (France)	<b>ARAFER</b>	Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (France)
<b>CIS</b>	RailNetEurope Charging Information System	<b>CIS</b>	RailNetEurope Charging Information System	<b>CIS</b>	RailNetEurope Charging Information System
<b>CNMC</b>	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (España)	<b>CNMC</b>	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Espagne)	<b>CNMC</b>	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Spain)
<b>CRF</b>	Comité de Regulación Ferroviaria (España)	<b>CRF</b>	Comité de Regulación Ferroviaria (Espagne)	<b>CRF</b>	Comité de Regulación Ferroviaria (Spain)
<b>CODEX</b>	Comisión de Explotación tripartita formada por Línea Figueras Perpignan, S.A., ADIF y SNCF Réseau	<b>CODEX</b>	Commission d'Exploitation tripartite formée par Línea Figueras Perpignan, S.A., ADIF et SNCF Réseau	<b>CODEX</b>	Tripartite operating committee formed by Línea Figueras Perpignan, S.A., ADIF and SNCF Réseau
<b>DR</b>	Declaración de Red	<b>DRR</b>	Document de Référence du Réseau	<b>NS</b>	Network Statement
<b>EF</b>	<b>EF</b>	<b>EF</b>	Entreprise Ferroviare	<b>RU</b>	Railway Undertaking
<b>EPSF</b>	Établissement Public de Sécurité Ferroviare (Francia)	<b>EPSF</b>	Établissement Public de Sécurité Ferroviare (France)	<b>EPSF</b>	Établissement Public de Sécurité Ferroviare (France)
<b>ERTMS</b>	European Railways Train Control System	<b>ERTMS</b>	European Railways Train Control System	<b>ERTMS</b>	European Railways Train Control System
<b>ETCS</b>	European Train Control System	<b>ETCS</b>	European Train Control System	<b>ETCS</b>	European Train Control System
<b>ETI</b>	Especificación Técnica de Interoperabilidad	<b>STI</b>	Spécification Technique d'Interopérabilité	<b>TSI</b>	Technical Specification of Interoperability
<b>GI</b>	Gestor de Infraestructuras	<b>GI</b>	Gestionnaire d'Infrastructures	<b>IM</b>	Infrastructure Manager
<b>GSM-R</b>	Global System for Mobile Communications for Railways	<b>GSM-R</b>	Global System for Mobile Communications for Railways	<b>GSM-R</b>	Global System for Mobile Communications for Railways
<b>KVB</b>	Contrôle de Vitesse par Balise	<b>KVB</b>	Contrôle de Vitesse par Balise	<b>KVB</b>	Contrôle de Vitesse par Balise

<b>LAV</b>	Línea de Alta Velocidad	<b>LGV</b>	Ligne à Grande Vitesse	<b>HSL</b>	High Speed Line
<b>LFP</b>	Línea Figueras Perpignan S.A.	<b>LFP</b>	Línea Figueras Perpignan S.A.	<b>LFP</b>	Línea Figueras Perpignan S.A.
<b>LTV</b>	Limitación Temporal de Velocidad	<b>LTV</b>	Limitation Temporaire de Vitesse	<b>TSR</b>	Temporary Speed Restriction
<b>MR</b>	Material Rodante	<b>MR</b>	Matériel Roulant	<b>RS</b>	Rolling Stock
<b>OSS</b>	One Stop Shop – Ventanilla Única	<b>OSS</b>	One Stop Shop – Guichet Unique	<b>OSS</b>	One stop shop
<b>PCS</b>	RailNetEurope Path Coordination System	<b>PCS</b>	RailNetEurope Path Coordination System	<b>PCS</b>	RailNetEurope Path Coordination System
<b>REX</b>	Retorno de Experiencia	<b>REX</b>	Retour d’Expérience	-	Feedback
<b>RID</b>	Reglamento relativo al Transporte internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril	<b>RID</b>	Règlement International pour le Transport ferroviaire de Marchandises Dangereuses	<b>RID</b>	Regulations concerning the international Carriage of Dangerous Goods by Rail
<b>RNE</b>	Rail Net Europe	<b>RNE</b>	Rail Net Europe	<b>RNE</b>	Rail Net Europe
<b>SA, S.A.</b>	Servicio Anual	<b>SA, S.A.</b>	Service Annuel	<b>AS, A.S.</b>	Annual Service
<b>SI o S.I.</b>	Sección Internacional Figueras – Perpiñán	<b>SI ou S.I.</b>	Section Internationale Perpignan-Figueras	<b>IS or I.S.</b>	International Section Perpignan-Figueras
<b>SGS</b>	Sistema de Gestión de la Seguridad	<b>SGS</b>	Système de Gestion de la Sécurité	<b>SMS</b>	Safety Management System
<b>TIS</b>	RailNetEurope Train Information System	<b>TIS</b>	RailNetEurope Train Information System	<b>TIS</b>	RailNetEurope Train Information System
<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de Fer	<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de Fer	<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de Fer
<b>US</b>	Unidad Simple	<b>US</b>	Unité Simple	<b>SU</b>	Single Unit
<b>UM</b>	Unidad Múltiple	<b>UM</b>	Unité Multiple	<b>MU</b>	Multiple Unit
<b>VUT</b>	Vía Única Temporal	<b>VUT</b>	Voie Unique Temporaire	<b>TBT</b>	Temporary Bidirectional Track





LFP  
Perthus  
Línea Figueras Perpignan



# 1

## INFORMACIÓN GENERAL INFORMATION GÉNÉRALE GENERAL INFORMATION

## 1 INFORMACIÓN GENERAL – INFORMATION GÉNÉRALE – GENERAL INFORMATION

### 1.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION – INTRODUCTION

Se redacta y publica la presente Declaración de Red (de ahora en adelante **DR**) en cumplimiento de la Directiva 2012/34/UE y sus transposiciones legales en el Reino de España y en la República Francesa, según las cuales se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, garantizando la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria a todas aquellas empresas habilitadas para solicitar este tipo de servicio.

Línea Figueras Perpignan, S.A. (de ahora en adelante **LFP**) es el Gestor de Infraestructura (**GI**) de la línea de alta velocidad entre España (Figueras) y Francia (Perpiñán) por un periodo de 4 años. Por decisión conjunta, el Reino de España y la República Francesa han autorizado a **LFP** a actuar como Gestor de Infraestructura Ferroviaria, de acuerdo con la Directiva 2012/34/UE y con lo establecido en:

- La directiva 2004/49/CE modificada por las directivas 2008/110/CE, 2009/149/CE y 2012/34/UE
- La directiva 2008/57/CE
- La directiva 2012/34/UE
- El reglamento de ejecución 869/2014/UE
- El reglamento de ejecución 2016/545/UE
- El reglamento de ejecución 2017/2177/UE
- Los marcos reglamentarios en España y Francia que transponen las directivas europeas
- Las ETI europeas
- Las normas y especificaciones legales aplicables en el territorio de ambos Estados

Le présent document de référence du Réseau (ci-après dénommé **DRR**) est rédigé et publié dans le respect de la directive 2012/34/UE et aux transpositions légales de la République Française et du Royaume d'Espagne, selon lesquelles il convient de fournir à toutes les entreprises habilitées pour demander ce type de service toute l'information nécessaire à l'utilisation des droits d'accès, en garantissant la transparence et l'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire.

Línea Figueras Perpignan, S.A. (ci-après dénommé **LFP**) est le Gestionnaire d'Infrastructure (**GI**) de ligne à grande vitesse entre la France (Perpignan) et l'Espagne Figueras) pour une durée de 4 ans. Par décision conjointe de la République Française et du Royaume d'Espagne, **LFP** est autorisée à agir en qualité de Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire, en conformité avec :

- La directive 2004/49/CE modifiée par les directives 2008/110/CE, 2009/149/CE et 2012/34/UE
- La directive 2008/57/CE
- La directive 2012/34/UE
- Le règlement d'exécution 869/2014/UE
- Le règlement d'exécution 2016/545/UE
- Le règlement d'exécution 2017/2177/UE
- Les cadre réglementaires en France et en Espagne transposant les directives européennes
- Les STI européennes
- Les dispositions établies dans les normes et spécifications légales applicables sur le territoire des deux États

This Network Statement (from now on **NS**) document has been written and published in compliance with Directive 2012/34/EU, and its legal transposition in the Kingdom of Spain and the French Republic, under which all information necessary must be provided for the use of access rights, ensuring transparency and non-discriminatory access to rail infrastructure to all companies qualified to apply for this type of service.

Línea Figueras Perpignan, S.A. (from now on **LFP**) is the Infrastructure Manager (**IM**) of the high-speed line between Spain (Figueras) and France (Perpignan) for a period of 4 years. By joint decisions of the Kingdom of Spain and the French Republic, **LFP** is authorised to act as Rail Infrastructure Manager, in accordance with:

- Directive 2004/49/CE as amended by directives 2008/110/CE, 2009/149/CE and 2012/34/UE
- Directive 2008/57/CE
- Directive 2012/34/EU
- Implementing regulation 869/2014/UE
- Implementing regulation 2016/545/UE
- Implementing regulation 2017/2177/UE
- Regulatory frames in France and Spain transposing the European directives
- European TSI
- Applicable legal standards and specifications in the territory of both States

En su calidad de **GI** y de acuerdo con la directiva 2012/34/UE, y las normas y especificaciones legales aplicables en ambos Estados, son competencia de **LFP**:

- La Administración de la Infraestructura Ferroviaria de su titularidad
- El control e inspección del conjunto de la Infraestructura Ferroviaria de su ámbito geográfico y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca
- La descripción de las condiciones de admisión del material rodante susceptible de poder utilizar la infraestructura ferroviaria de **LFP**
- La elaboración y publicación anual de una **DR**
- La adjudicación de capacidades a las diferentes **EF** que lo soliciten
- La elaboración y publicación de los documentos técnicos específicos para el correcto uso de la infraestructura de **LFP** por parte de las **EF** que soliciten su uso
- La prestación de servicios adicionales
- La fijación de tarifas para los servicios adicionales
- El cobro del canon establecido por la utilización de la infraestructura ferroviaria de **LFP**
- El establecimiento de acuerdos marco con las diferentes **EF** que puedan solicitar una adjudicación de capacidad
- La programación de los servicios de Mantenimiento
- Asegurar la cooperación necesaria para el reparto de capacidades de la **S.I.** con los gestores de infraestructuras ferroviarias adyacentes (ADIF – SNCF Réseau).

En sa qualité de **GI** et conformément à la directive 2012/34/UE, et les normes et spécifications légales applicables dans les deux États, **LFP** exerce les compétences suivantes :

- La Gestion de l'Infrastructure ferroviaire dont elle est gestionnaire ;
- Le contrôle de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire de son ressort et de la circulation ferroviaire qui se produit sur celle-ci ;
- Les conditions d'admission du matériel roulant susceptible d'utiliser l'infrastructure ferroviaire de **LFP** ;
- L'élaboration et la publication annuelle d'un **DRR** ;
- L'attribution de capacités aux différentes **EF** qui en font la demande ;
- L'élaboration et la publication des documents techniques spécifiques pour l'utilisation correcte de l'infrastructure de **LFP** par les **EF** qui demandent s'utiliser ;
- La prestation de services additionnels ;
- La fixation des tarifs pour les services additionnels ;
- L'encaissement de la redevance établie pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire de **LFP** ;
- L'établissement d'accords-cadres avec les différentes **EF** susceptibles de demander une attribution de capacité ;
- La programmation des services de maintenance ;
- Assurer la coopération nécessaire pour la répartition de capacités de la **S.I.** avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires adyacentes (SNCF Réseau – ADIF).

As **IM** and According to Directive 2012/34/EU, and the applicable legal standards and specifications in both States, **LFP** has the following areas of competence:

- Management of Rail Infrastructure it owns;
- The control and inspection of all Rail Infrastructure in its geographical area and of rail traffic in it;
- Description of the conditions under which rolling stock is likely to use the **LFP** rail infrastructure;
- The development and annual publication of a **NS**;
- Capacity allocation to the different **RU** upon request;
- The preparation and publication of technical documents specific to the proper use of **LFP** infrastructure by the **RU** requesting its use;
- The provision of additional services;
- The setting of charges for additional services;
- The collection of the charge established for the use of **LFP** rail infrastructure;
- The establishment of framework agreements with the different **RU** that may request capacity allocation;
- Scheduling of Maintenance services;
- Ensuring the necessary cooperation to share **S.I.** capacity with the adjacent rail infrastructure managers (ADIF – SNCF Réseau).

## 1.2 OBJETIVO – OBJECTIF – OBJECTIVE

El presente documento tiene por objetivo ofrecer una información general sobre la infraestructura ferroviaria de **LFP**, que sirva de documento de referencia para las Empresas Ferroviarias y los Candidatos que quieran utilizar la infraestructura para servicios comerciales.

Le présent document a pour objectif d'offrir une information générale sur l'infrastructure ferroviaire de **LFP** qui puisse servir de document de référence pour les Entreprises Ferroviarias et les Candidats souhaitant utiliser l'infrastructure pour des services commerciaux.

The objective of this document is to provide general information regarding **LFP** rail infrastructure. It can be considered as a reference document for Railway Undertakings and Candidates that are willing to use the infrastructure for commercial services.

Existe documentación más detallada sobre la red gestionada por **LFP** a disposición de las empresas solicitantes.

Une documentation plus détaillée sur le réseau géré par **LFP** est à la disposition des entreprises qui en feraient la demande.

More detailed documentation on the network operated by **LFP** is available to the applicant companies upon request.

### 1.3 MARCO LEGAL – CADRE LEGAL – LEGAL FRAMEWORK

El Marco básico legal se fundamenta en lo establecido en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea (con especial referencia a las Directivas 2004/49/CE, 2008/57/CE y 2012/34/UE) y sus transposiciones a las legislaciones nacionales de ambos Estados.

Le cadre de base légal est fondé sur les dispositions établies dans les Directives de l'Union Européenne (avec une référence spéciale aux Directives: 2004/49/CE, 2008/57/CE et 2012/34/UE) et dans les transpositions dans les législations nationales des deux États.

The basic legal framework is based on the provisions of the European Union (with particular reference to Directives 2004/49/EC, 2008/57/EC and 2012/34/EU) and their transposition into the national law of both States.

### 1.4 ESTATUS JURÍDICO – STATUT LÉGAL – LEGAL STATUS

#### 1.4.1 COMENTARIOS GENERALES – REMARQUES GÉNÉRALES – GENERAL REMARKS

La **DR** tendrá carácter vinculante para todas las Empresas Ferroviarias (de ahora en adelante **EF**) nacionales e internacionales y Candidatos que quieran utilizar la infraestructura de la Sección Internacional (de ahora en adelante **S.I.**) para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para **LFP** en cuanto a los derechos y a las obligaciones que de ella se deriven.

Le **DRR** aura un caractère contraignant pour toutes les Entreprises ferroviaires (ci-après dénommées **EF**) nationales et internationales et Candidats qui souhaitent utiliser l'infrastructure de la Section Internationale (ci-après dénommée **S.I.**) pour la prestation de services de transport ferroviaire, ainsi que pour **LFP** en ce qui concerne les droits et obligations qui en découlent.

The **NS** shall be binding on all national and international Railway Undertakings (from now on **RU**) and Candidates who wish to use the infrastructure of the International Section (from now on **S.I.**) for the provision of rail transport services, and on **LFP** regarding the rights and obligations arising from it.

Los acuerdos que se establezcan entre **LFP** y las diferentes **EF** conllevan la aceptación implícita de los derechos y obligaciones contenidos en la presente **DR** y/o sus siguientes actualizaciones.

Les accords qui seront établis entre **LFP** et les différentes **EF** impliquent l'acceptation implicite des droits et obligations contenus dans le présent **DRR** et/ou dans ses actualisations postérieures.

The agreements established between **LFP** and the different **RU** entail implicit acceptance of the rights and obligations contained in this **NS** and/or its subsequent updates.

Todo lo referente a la seguridad ferroviaria que se describe en la presente **DR** es de aplicación obligatoria. No obstante, prevalecen las normas y reglamentos vigentes en la Unión Europea y en ambos Estados.

Toutes les dispositions concernant la sécurité ferroviaire décrites dans le présent **DRR** sont d'application obligatoire. Cependant, les normes et règlements en vigueur dans l'Union Européenne et dans les États prévalent dans ce domaine.

All provisions related to railway safety as described in the present **NS** are mandatory. However, the rules and regulations of the European Union and in both States will prevail.

#### 1.4.2 RESPONSABILIDAD – RESPONSABILITÉ – LIABILITY

La presente **DR** únicamente contiene las principales informaciones técnicas, operativas y económicas necesarias para la utilización de la infraestructura.

Las **EF** tienen la posibilidad de consultar a **LFP** cualquier precisión o información complementaria.

Le présent **DRR** contient uniquement les informations principales techniques, opérationnelles et économiques qui sont nécessaires pour l'utilisation de l'infrastructure.

Les **EF** sont invitées à consulter **LFP** pour toute précision ou information complémentaire.

The present **NS** contains only key information regarding technical, operational and economic aspects, which are necessary for the use of the infrastructure.

The **RU** have the possibility to contact **LFP** for any precision or complementary information.

#### 1.4.3 ALEGACIONES Y RECLAMACIONES – PROCÉDURE DE RECOURS – APPEALS PROCEDURE

En caso de eventuales reclamaciones de las **EF** a **LFP**, se aplicarán las disposiciones del Contrato o Acuerdo firmado entre las partes.

En caso de que una **EF** considere que está siendo perjudicada por una actuación de **LFP** o que es objeto de un tratamiento discriminatorio o no equitativo por parte de **LFP**, puede dirigirse a la Autoridad de Regulación española o francesa (CNMC/CRF o ARAFER).

En cas de réclamations éventuelles des **EF** à l'égard de **LFP**, les dispositions prévues dans le Contrat ou Accord signé par les parties, s'appliqueront.

Si une **EF** estime subir un préjudice d'une action de **LFP** ou être victime d'un traitement discriminatoire ou inéquitable de la part de **LFP**, elle peut saisir l'Autorité de Régulation française ou espagnole (ARAFER ou CNMC/CRF).

In case of any possible claims from the **RU** to **LFP**, the provisions of Contracts or Agreements signed between the parties shall apply.

If a **RU** considers that it suffers damages following an **LFP** action or is object of a discriminatory or inequitable treatment by **LFP**, it can contact the French or Spanish Regulation Authority (ARAFER or CNMC/CRF).

### 1.5 ESTRUCTURA DE LA DECLARACIÓN DE RED – STRUCTURE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU – NETWORK STATEMENT STRUCTURE

Esta **DR** está compuesta por un total de 6 capítulos, con el siguiente desglose:

- Capítulo 1: Información general sobre **LFP**
- Capítulo 2: Descripción de las condiciones de acceso
- Capítulo 3: Descripción técnica de la red
- Capítulo 4: Descripción de los procedimientos y tipos de capacidad ofertados
- Capítulo 5: Servicios
- Capítulo 6: Cánones aplicables
- Anexos

Ce **DDR** est composé des 6 chapitres suivant la structure suivante :

- Chapitre 1 : Information générale sur **LFP**
- Chapitre 2 : Description des conditions d'accès
- Chapitre 3 : Description technique du réseau
- Chapitre 4 : Description des procédures et types de capacité offerts
- Chapitre 5 : Services
- Chapitre 6 : Redevances applicables
- Annexes

This **NS** is composed of a total of 6 chapters, with the following breakdown:

- Chapter 1: General information about **LFP**
- Chapter 2: Description of the access conditions
- Chapter 3: Technical description of the network
- Chapter 4: Description of procedures and types of capacity offered
- Chapter 5: Services
- Chapter 6: Applicable charges
- Annexes

## 1.6 VIGENCIA Y PROCEDIMIENTO DE ACTUALIZACIÓN – VALIDITÉ ET PROCÉDURE DE MISE À JOUR – VALIDITY AND UPDATING PROCESS

### 1.6.1 VIGENCIA – VALIDITÉ – VALIDITY

La presente **DR** será vigente desde el **10 de diciembre de 2017 a las 00:01** hasta el **8 de diciembre de 2018 a las 24:00**. La publicación anual de la **DR** ordinaria queda fijada en los últimos treinta (30) días anteriores a la finalización oficial de la **DR** en vigor. Cuando así sea necesario se procederá a redactar las actualizaciones oportunas procediendo a su pertinente publicación oficial. La **DR** de **LFP** estará disponible en su web oficial en un formato trilingüe (español, francés e inglés).

Le présent **DRR** sera en vigueur à partir du **10 décembre 2017 à 00h01** jusqu'au **8 décembre 2018 à 24h00**. La publication annuelle du **DRR** ordinaire est fixée aux 30 jours précédant immédiatement la fin officielle du **DRR** en vigueur. Le cas échéant, il sera procédé à la rédaction des actualisations nécessaires et à leur publication pertinente officielle. Le **DRR** de **LFP** sera disponible sur son site web officiel dans un format trilingue (français, espagnol et anglais).

This **NS** will be valid from **December 10<sup>th</sup>, 2017 at 00:01** until **December 8<sup>th</sup> 2018 at 24:00**. The annual publication of the ordinary **NS** is established as least thirty (30) days before the official end of the **NS** in force. Where necessary, appropriate updates will be drafted, proceeding to its relevant official publication. The **LFP NS** will be available on its official website in a trilingual format (Spanish, French and English).

### 1.6.2 PROCEDIMIENTO DE ACTUALIZACION – PROCÉDURE DE MISE À JOUR – UPDATING PROCESS

La presente **DR** puede ser objeto de actualización(es) por parte de **LFP**.

Cualquier modificación implica una nueva publicación de la **DR** en la página web de **LFP**. Las actualizaciones entran en vigor después de que **LFP** haya publicado la **DR** actualizada en su página web.

Los textos legales o reglamentarios europeos y nacionales que entren en vigor después de la publicación de la presente **DR**, son directamente aplicables sin dar lugar a una actualización de la **DR**.

Le présent **DRR** peut être l'objet de mise(s) à jour de la part de **LFP**.

Toute modification entraîne une nouvelle publication du **DRR** sur le site internet de **LFP**. Les mises à jour entrent en vigueur après que **LFP** ait publié le **DRR** actualisé sur son site Internet.

Les textes législatifs ou réglementaires européens et nationaux entrant en vigueur après la publication du présent **DRR**, sont directement applicables sans donner lieu à une mise à jour du **DRR**.

The present **NS** may be the object of update(s) from **LFP**.

Any modification implies a new publication of the **NS** in **LFP**' website. Updates come in power following **LFP**' publication on its website of the updated **NS**.

Any European and national legal or regulatory documents that could enter in power after the publication of the present **NS**, are directly applicable and do not imply any subsequent updating of the **NS**.

## 1.7 PUBLICACIÓN – PUBLICATION – PUBLISHING

La presente **DR**, sus eventuales actualizaciones, así como todos los borradores de modificación durante su periodo de validez, son publicados en la página web de **LFP**:

Le présent **DRR**, ses éventuelles mises à jour et tous les projets de modification durant sa période de validité, sont publiés sur le site internet de **LFP** :

The present **NS**, its eventual updates, as well as any draft modifications during its validity period, are published in **LFP**' website:

<http://www.lfpperthus.com/>

<http://www.lfpperthus.com/docs/declaracion-de-red/declaracion-de-red.pdf>

LFP puede transmitir una copia en papel del documento a petición explícita de las Empresas Ferroviarias, Candidatos, **ATP** y todas las Partes interesadas.

<http://www.lfpperthus.com/>

<http://www.lfpperthus.com/docs/declaracion-de-red/declaracion-de-red.pdf>

Une copie papier peut être transmise sur demande aux Entreprises Ferroviaires, Candidats, **AOT** et toutes les Parties intéressés.

<http://www.lfpperthus.com/>

<http://www.lfpperthus.com/docs/declaracion-de-red/declaracion-de-red.pdf>

A paper copy may be provided upon specific request from Railway Undertakings, Candidates, **PTA** and all interested Parties.

## 1.8 CONTACTOS (DIRECTORIO DE LFP) – CONTACTS (ADRESSES DE LFP) – CONTACTS (LFP DIRECTORY)

<b>Oficinas Centrales Bureaux Centraux Head Offices</b>	<b>Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN</b>	<b>Telf. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30 <a href="mailto:info@lfpperthus.com">info@lfpperthus.com</a> <a href="http://www.lfpperthus.com">www.lfpperthus.com</a></b>
Dirección de Explotación Direction d'Exploitation Operations Division	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30
Departamento Comercial Département Commercial Commercial Department	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30
Ventanilla Única LFP (OSS) Guichet Unique LFP (OSS) One Stop Shop LFP(OSS)	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30 <a href="mailto:oss@lfpperthus.com">oss@lfpperthus.com</a>
Centro de Control Local (PCL, Edificio CTN) Poste de Contrôle Local (PCL, Bâtiment CTN) Local Control Centre (PCL, CTN Building)	Chemin de Balmourène 66740 MONTESQUIEU DES ALBÈRES FRANCE	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +33 468 68 46 83 Perm. +33 646 391 348
Centro de Control Central (PCC, BM Llers) Poste de Contrôle Central (PCC, BM Llers) Central Control Centre (PCC, BM Llers)	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Tel. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30

## 1.9 CORREDORES DE MERCANCÍAS – CORRIDORS FRET – RAIL FREIGHT CORRIDORS

La **S.I.** forma parte del corredor de mercancías 6 de acuerdo con el reglamento (UE) 913/2010.

La **S.I.** fait partie intégrante du corridor de fret 6 conformément au règlement (UE) 913/2010.

The **S.I.** makes part of freight corridor 6 according to (UE) rule 913/2010.



Este corredor conecta España y Hungría pasando por Francia, Italia, Croacia y Eslovenia, concretamente por las ciudades siguientes:

Almería – Valencia – Barcelona – Marsella – Lyon – Turín – Milán – Trieste – Koper – Ljubljana – Budapest – Zahony (frontera Hungría – Ucrania).

Las informaciones relativas a las condiciones de utilización del corredor de mercancías Nº 6 se describen en el “*Corridor Information Document*”.

Véase: <https://www.railfreightcorridor6.eu>

La Declaración del Corredor (CID) se encuentra en el siguiente enlace:

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#documents>

Ce corridor connecte l’Espagne et la Hongrie en passant par la France, l’Italie, la Croatie et la Slovénie au niveau des villes suivantes :

Almería – Valencia – Barcelona – Marseille – Lyon – Turin – Milan – Trieste – Koper – Ljubljana – Budapest – Zahony (frontière Hongrie – Ukraine).

Les informations relatives aux conditions d’utilisation du corridor fret Nº 6 sont décrites dans le « *Corridor Information Document* ».

Voir : <https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6>

Le Document de Référence du Corridor 6 (CID) est disponible sur le lien suivant :

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#documents>

This corridor connects Spain to Hungary passing through France, Italy, Croatia and Slovenia at the following cities:

Almería – Valencia – Barcelona – Marseille – Lyon – Turin – Milan – Trieste – Koper – Ljubljana – Budapest – Zahony (border Hungary – Ukraine).

All information regarding conditions of use of freight corridor Nº 6 are described within the “*Corridor Information Document*”.

Refer to: <https://www.railfreightcorridor6.eu/>

The Corridor 6 Information Document (CID) is available at:

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#documents>



El corredor de mercancías Nº 6 dispone de su propia ventanilla única, encargada de recibir solicitudes de capacidad y atribuir surcos para los trenes de mercancías que cruzan una o varias fronteras a lo largo de corredor.

Le Corridor Fret Nº 6 dispose d'un guichet unique chargé de recevoir des demandes de capacité et d'attribuer des sillons pour des trains de marchandises traversant une ou plusieurs frontières le long du corridor.

Rail Freight Corridor Nº 6 has its own one stop shop, which is in charge of receiving capacity requests and assigning paths for freight trains crossing one or several borders along the corridor.

La ventanilla única da una respuesta coordinada y común a los solicitantes.

Para más información: [oss@railfreightcorridor6.eu](mailto:oss@railfreightcorridor6.eu)

Le guichet unique donne une réponse coordonnée commune aux demandeurs.

Pour plus de renseignements : [oss@railfreightcorridor6.eu](mailto:oss@railfreightcorridor6.eu)

The one stop shop provides a common and coordinated response to the applicants.

For more information: [oss@railfreightcorridor6.eu](mailto:oss@railfreightcorridor6.eu)

## 1.10 RAILNETEUROPE, COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE GI – RAILNETEUROPE, COOPÉRATION INTERNATIONALE ENTRE GI – RAILNETEUROPE, INTERNATIONAL COOPERATION BETWEEN IM

**LFP** es miembro de pleno derecho en RailNetEurope (**RNE**).

RailNetEurope (**RNE**) es una asociación europea sin ánimo de lucro, creada en 2004 y con base en Viena (Austria), formada por los **GI** y las Agencias de Atribución de Capacidad europeos.

Su objetivo es facilitar el tráfico internacional a nivel europeo. Es un actor importante y activo del sector ferroviario europeo que pone a la disposición de los **GI** y **EF** varias herramientas telemáticas.

**RNE** desarrolla procesos comerciales internacionales armonizados, modelos, manuales y guías, y da soporte en temas de conformidad con el marco legal europeo. Por ejemplo:

- Establecimiento de un calendario común para las solicitudes y atribución de capacidad
- Gestión del tráfico y de las prestaciones
- Definición de una estructura común de las Declaraciones de Red entre los **GI** europeos
- Documentos de Información sobre el Corredor
- Armonización de los horarios de servicio y ventas
- Restricciones temporales de capacidad
- Etc.

**LFP** est membre de plein droit de RailNetEurope (**RNE**).

RailNetEurope (**RNE**) est une association européenne à but non lucratif, créée en 2004 et basée à Vienne (Autriche), formée par les **GI** et les Agences d'Attribution de Capacité européens.

Son objectif est de faciliter le trafic international ferroviaire au niveau de l'Europe. C'est un acteur important et actif du secteur ferroviaire européen qui met à la disposition des **GI** et des **EF** plusieurs outils télématiques.

**RNE** développe des processus commerciaux internationaux harmonisés, modèles, manuels, guides et apporte un support sur des thèmes de conformité avec le cadre légal européen. À titre d'exemple :

- Établissement d'un calendrier commun pour les demandes et l'attribution de capacité
- Gestion du trafic et de la performance
- Mise en place d'une structure commune des Documents de Référence du Réseau entre les **GI** européens
- Documents d'Information du Corridor
- Harmonisation des horaires de service et ventes
- Restricciones temporaires de capacité
- Etc.

**LFP** is full member of RailNetEurope (**RNE**).

RailNetEurope (**RNE**) is a non-profit European association set up in 2004 and based in Vienna (Austria), composed by the European **IM** and Capacity Allocation Bodies.

Its objective is to facilitate the international railway traffic at a European level. It is an important and active institution of the European railways sector, that makes available several telematics tools for the **IM** and the **RU**.

**RNE** develops harmonised international business processes, templates, handbooks, guidelines and provides support regarding compliance with the European legal framework. For example:

- Set up of a common calendar for the capacity requests and allocation
- Traffic & Train Performance Management
- Set up of a common structure for the Network Statements between the European **IM**
- Corridor Information Documents
- Harmonisation of sales & timetabling
- Temporary Capacity Restrictions
- Etc.

Por otra parte, **RNE** facilita los intercambios entre **GI** y **EF** poniendo a su disposición varias aplicaciones telemáticas: PCS, CIS, TIS y OSS.

Par ailleurs, **RNE** facilite les échanges entre **GI** et **EF** en mettant à leur disposition plusieurs applications télématiques : PCS, CIS, TIS et OSS.

**RNE** also facilitates the interchanges between **IM** and **RU** by making available several telematics applications such as PCS, TIS, CIS and OSS.

### 1.10.1 VENTANILLA ÚNICA – GUICHET UNIQUE – ONE STOP SHOP

Los administradores de infraestructuras europeos han firmado un acuerdo para la comercialización conjunta de la adjudicación de capacidad de infraestructura.

Les gestionnaires d'infrastructures européens ont signé un accord pour la commercialisation commune de l'attribution de capacité de l'infrastructure.

European infrastructure managers have signed a joint marketing agreement for the allocation of infrastructure capacity.

Estos administradores han establecido una red de Ventanillas Únicas **OSS**, que funcionan como Puntos de Atención al Cliente dentro de RNE. Se puede ampliar esta información visitando [www.railneteuropa.com](http://www.railneteuropa.com). Para la petición de surcos internacionales, el cliente tan sólo necesita contactar con una de estas OSS, cuya misión es poner en marcha el proceso de forma integral trabajando en estrecha comunicación con el administrador implicado, realizando las siguientes funciones:

Ces administrateurs ont établi un réseau de Guichets Uniques **OSS**, qui fonctionnent comme des Points d'Accueil des Clients au sein de RNE. Plus d'informations sont disponibles sur [www.railneteuropa.com](http://www.railneteuropa.com). Pour adresser une demande de sillons internationaux, il suffit au client de contacter l'une de ces OSS, dont la mission est de mettre en œuvre intégralement le processus en travaillant en étroite collaboration avec l'administrateur impliqué, en exerçant les fonctions suivantes :

These managers have established a network of One Stop Shops (**OSS**), which act as Customer Service Points within the RNE. You can gain further information by visiting [www.railneteuropa.com](http://www.railneteuropa.com). To request international paths, the customer only needs to contact one of these OSS, whose mission is to fully implement the process by working in close communication with the manager involved, performing the following functions:

- Ofrecer información y atención al cliente sobre el catálogo completo de productos y servicios de los administradores de infraestructura
- Proporcionar toda la información sobre los requisitos de acceso a la infraestructura de los administradores de infraestructura de RNE
- Gestionar las peticiones de surcos internacionales dentro de RNE
- Garantizar que las peticiones se tramitan debidamente en los periodos que se establecen en el calendario anual del Horario de Servicio
- Proporcionar la oferta de surcos completa en trayectos internacionales

- Fournir des informations et des services au client à propos du catalogue complet de produits et de services des administrateurs d'infrastructures
- Fournir toutes les informations sur les conditions requises pour l'accès à l'infrastructure des administrateurs d'infrastructures de RNE
- Gérer les demandes de sillons internationaux au sein de RNE
- S'assurer que les demandes sont traitées en bonne et due forme dans les périodes établies dans le calendrier annuel de l'Horaire de Service
- Fournir l'offre complète de sillons pour les trajets internationaux

- Provide information and customer service on the complete catalogue of products and services provided by infrastructure managers
- Provide any information on the conditions of infrastructure access to RNE infrastructure managers
- Manage requests for international paths within the RNE
- Ensure that requests are handled properly during the periods set out in the annual Service Timetable calendar
- Provide the full range of paths on international routes

Cada **OSS** está integrada en una red internacional y tiene por objeto simplificar los trámites al cliente. Asimismo, proporciona información sobre tarificación y circulación de trenes

Chaque **OSS** est intégré dans un réseau international et a pour objectif de simplifier les démarches pour le client. De même, il fournit les informations sur la tarification et la circulation des

Each **OSS** is integrated into an international network and their purpose is to simplify procedures for the customer. It also provides information on pricing and movement of trains,

incluyendo el seguimiento informático. En concordancia con el principio de ofrecer una interlocución única al cliente, la **OSS** proporciona una eficaz ayuda en las gestiones transfronterizas, utilizando procedimientos equitativos, transparentes y de forma confidencial.

trains, y compris le suivi informatique. Dans l'optique de proposer au client un interlocuteur unique, l'**OSS** fournit une aide efficace concernant les gestions transfrontalières, en utilisant des procédures équitables, transparentes et ce de manière confidentielle.

including monitoring by computer. In accordance with the principle of providing a single customer dialogue point, the **OSS** provides effective assistance in cross-border management, using procedures that are fair, transparent and in a confidential manner.

### 1.10.2 HERRAMIENTAS RNE – OUTILS RNE – RNE TOOLS

RNE pone a la disposición de los **GI, EF y AA** varias herramientas informáticas para facilitar la gestión operativa y la compra de surcos internacionales.

**RNE** met plusieurs outils informatiques à la disposition des **GI, EF et AA** pour faciliter la gestion opérationnelle et la commande des sillons internationaux.

**RNE** makes available to **IM, RU** and **AB** several information systems in order to facilitate the operational management and the international paths orders.

#### **PCS: Path Coordination System**

PCS es un sistema que coordina las solicitudes de surcos internacionales entre las **EF**, los **GI** y las **AA**.

Es una aplicación de internet que optimiza la coordinación de surcos armonizando las solicitudes y ofertas de surcos entre las diferentes partes.

PCS dispone de un único proceso que permite a las **EF y AA** utilizar un dossier estándar para todos los tipos de solicitudes. Define automáticamente el tipo de solicitud como una ad-hoc para el servicio anual en curso, para el servicio anual siguiente o como una solicitud tardía para el servicio anual siguiente.

PCS ofrece varias ventajas:

- Armonización de las solicitudes de surcos internacionales entre todas las partes involucradas
- Facilidad de solicitud de surcos
- Facilidad de comunicación
- Transparencia
- Paradas minimizadas en las fronteras para los trenes internacionales

#### **PCS : Path Coordination System**

PCS est un système qui coordonne les demandes de sillons internationaux entre les **EF, GI et AA**.

C'est une application internet qui optimise la coordination des sillons en harmonisant entre les différentes parties les demandes de sillons et les offres des sillons.

PCS dispose d'un unique procès qui permet aux **EF et AA** d'utiliser un dossier standard pour tous les types de demande. Il définit automatiquement le type de la demande comme une ad-hoc pour l'horaire de service en cours, pour l'horaire de service suivant, ou comme une demande tardive pour le service annuel suivant.

PCS offre plusieurs avantages :

- Harmonisation des demandes de sillons internationaux parmi toutes les parties impliquées
- Facilité des demandes de sillons
- Facilité de communication
- Transparence
- Arrêts minimaux aux frontières pour les trains internationaux

#### **PCS : Path Coordination System**

PCS is an international path request coordination system for path applicants **RU, IM, AB**.

It is an internet-based application that optimises international path coordination by ensuring that path requests and path offers are made in a harmonised way by all involved parties.

PCS provides a single workflow that enables **RU** and **AB** to use a standard dossier for all types of path requests. It automatically defines whether the request is an ad-hoc path request for the running timetable, a path request placed in time for the next annual timetable, or as a late path request for the next annual timetable.

PCS offers several advantages

- Harmonisation of international path requests with all involved parties
- Easy handling of path requests
- Easy communication
- Transparency
- Decreased dwell times at the borders for trains on international paths

El uso de PCS es gratuito para todos los **GI** que forman parte de RNE y para los clientes autorizados en las diferentes redes.

**LFP** recomienda encarecidamente el uso del sistema PCS.

Para más información:

<http://pcs.rne.eu>

[support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu)

#### **CIS: Charging Information System**

CIS es un sistema de información sobre los cánones de las infraestructuras para los Solicitantes. Es puesto a disposición por los **GI** y **AA** y está operado por RailNetEurope.

Es una aplicación de internet que da informaciones rápidas sobre los cánones de uso de las infraestructuras ferroviarias europeas y estimaciones de los costes de utilización de los surcos internacionales en pocos minutos.

CIS calcula los cánones para:

- Los surcos
- La utilización de las estaciones
- Las manobras

La estimación de los costes de utilización de los surcos internacionales se efectúa rápidamente y en tres (3) etapas:

- Etapa 1 – Elección de la categoría del tren
  - Mercancías
  - Viajeros
  - Otro
- Etapa 2 – Parametrización específica para el **GI**
  - Tipo de tren, tipo de tracción, tipo de surco, etc.
  - Número de locomotoras y vagones
  - Masa de las locomotoras, vagones y carga
- Etapa 3 – Estimación de la distancia y del canon
  - La distancia y el canon son estimados para cada red de **GI** utilizada

L'utilisation de PCS est gratuite pour tous les **GI** qui font partie de RNE et pour les clients autorisés sur les différents réseaux.

**LFP** recommande fortement l'utilisation du système PCS.

Pour plus d'informations :

<http://pcs.rne.eu>

[support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu)

#### **CIS : Charging Information System**

CIS est un système d'information sur les redevances des infrastructures pour les Demandeurs. Il est fourni par les **GI** et les **AA** et opéré par RailNetEurope.

C'est une application internet qui fournit des informations rapides sur les redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires européennes et des estimations des coûts d'utilisation des sillons internationaux en quelques minutes.

CIS calcule les redevances pour :

- Les sillons
- L'utilisation des gares
- Les manœuvres

L'estimation des coûts d'utilisation des sillons internationaux est faite en quelques minutes et en trois (3) étapes :

- Étape 1 – Choix de la catégorie de train
  - Fret
  - Voyageurs
  - Autre
- Étape 2 – Paramétrisation spécifique pour le **GI**
  - Type de train, type de traction, type de sillon, etc.
  - Nombre de locomotives et wagons
  - Masse des locomotives, wagons et chargement
- Étape 3 – Estimation de la distance et de la redevance
  - La distance et la redevance sont estimées pour chaque réseau de **GI** emprunté

The use of PCS is free of charge for all **IM** being part of RNE and customers licensed on any of their networks.

**LFP** strongly recommends the use of the PCS system.

For more information:

<http://pcs.rne.eu>

[support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu)

#### **CIS: Charging Information System**

CIS is an infrastructure charging information system for Applicants. It is provided by **IM** and **AB** and operated by RailNetEurope.

It is a web-based application that provides fast information on charges related to the use of European rail infrastructure and estimates the price for the use of international train paths within minutes.

CIS calculates charges for:

- Trains paths
- Stations' use
- Shunting

Price estimate for the use of international train paths is made within minutes following three (3) steps:

- Step 1 – Choice of the train category
  - Freight
  - Passenger
  - Other
- Step 2 – Set up of specific parameters for the **IM**
  - Train type, traction type, path type, etc.
  - Number of locomotives and wagons
  - Weight of locomotives, wagons and load
- Step 3 – Estimate of distance and charge
  - The distance and charge are estimated for each **IM** network that is used

**LFP** recomienda encarecidamente el uso del sistema CIS.

Para más información:

<http://cis.rne.eu>

[support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)

#### **TIS: Train Information System**

TIS es una aplicación de internet que soporta la gestión de los trenes internacionales dando información en tiempo real sobre los trenes internacionales de viajeros y mercancías. Los datos son obtenidos por los sistemas de cada **GI**.

El sistema cumple con la ETI TAF/TAP.

Ofrece a sus usuarios una amplia gama de funciones operativas como:

- Seguimiento de los trenes (posición actual, hora estimada de llegada, retrasos, etc.)
- Reporting
- Intercambio de datos
- Herramientas de gestión del tráfico como TCCCom y Park or Run

**LFP** recomienda encarecidamente el uso del sistema TIS.

Para más información:

<http://tis.rne.eu>

[support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu)

### **1.10.3 REDES Y GI LIMÍTROFES – RÉSEAUX ET GI LIMITROPHES – BORDERING NETWORKS AND IM**

La S.I. es limitrofe con:

- La red ferroviaria de interés general española (RFIG), administrada por ADIF
- La red ferroviaria nacional francesa (RFN), administrada por SNCF Réseau

**LFP** recommande fortement l'utilisation du système CIS.

Pour plus d'informations :

<http://cis.rne.eu>

[support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)

#### **TIS : Train Information System**

TIS est une application internet qui abrite la gestion des trains internationaux en donnant des informations en temps réel sur les trains internationaux de voyageurs et de fret. Les données sont obtenues par les systèmes de chaque **GI**.

Le système est conforme à la STI TAF/TAP.

Il offre à ses utilisateurs une gamme étendue de fonctions opérationnelles telles que :

- Suivi des trains (position actuelle, horaire estimé d'arrivée retards, etc.)
- Reporting
- Échange de données
- Outils de gestion du trafic tels que le TCCCom et le Park or Run

**LFP** recommande fortement l'utilisation du système TIS.

Pour plus d'informations :

<http://tis.rne.eu>

[support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu)

La S.I. est limitrophe avec :

- Le réseau ferroviaire national (RFN) français géré par SNCF Réseau
- Le réseau ferroviaire d'intérêt général (RFIG) espagnol géré par ADIF

**LFP** strongly recommends the use of the CIS system.

For more information:

<http://cis.rne.eu>

[support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)

#### **TIS: Train Information System**

TIS is a web-based application that supports international train management by delivering real-time train data concerning international passenger and freight trains. The relevant data is obtained directly from the IM' systems.

The system is fully TAF/TAP TSI-compliant.

It offers its users a wide range of operations-related functions such as:

- Train monitoring (actual position, estimated times of arrival, delays, etc.)
- Reporting
- Data Exchange
- Traffic management tools such as TCCCom and Park or Run

**LFP** strongly recommends the use of the TIS system.

For more information:

<http://cis.rne.eu>

[support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)

The I.S. has two (2) bordering networks:

- The national French railway network (RFN) managed by SNCF Réseau
- The national Spanish railway network (RFIG) managed by ADIF

Las **DR** de ambas redes están disponibles en las páginas web de cada GI, así como en la página web de **RNE**:

<http://www.adif.es>  
<https://www.sncf-reseau.fr>  
<http://www.rne.eu>

Les **DRR** de ces réseaux sont disponibles auprès des sites internet de chaque GI et sur le site internet de **RNE** :

<http://www.adif.es>  
<https://www.sncf-reseau.fr>  
<http://www.rne.eu>

The **NS** of these networks are available at the websites of both IM as well as **RNE**' website:

<http://www.adif.es>  
<https://www.sncf-reseau.fr>  
<http://www.rne.eu>





# 2

## CONDICIONES DE ACCESO CONDITIONS D'ACCÈS ACCESS CONDITIONS

## 2 CONDICIONES DE ACCESO – CONDITIONS D’ACCÈS – ACCESS CONDITIONS

### 2.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION - INTRODUCTION

Este capítulo indica las condiciones a cumplir para poder acceder a la infraestructura con objeto de realizar servicios comerciales.

Ce chapitre indique les conditions à remplir pour avoir accès à l’infrastructure dans l’objectif de réaliser des services commerciaux.

This section presents the conditions that must be fulfilled in order to have access to the infrastructure for commercial services.

### 2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO – CONDITIONS GÉNÉRALES D’ACCÈS – GENERAL ACCESS REQUIREMENTS

#### 2.2.1 REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE CAPACIDAD – CONDITIONS POUR DEMANDER DE LA CAPACITÉ – CONDITIONS FOR APPLYING FOR CAPACITY

Cualquier **EF** establecida en un Estado Miembro de la Unión Europea, que explote servicios de transporte de mercancías y/o transporte internacional de viajeros, agrupación de **EF** o cualquier otra empresa o persona jurídica que tenga motivos comerciales o de servicio público para la adquisición de capacidad de transporte por la S.I. (p.ej. un operador de transporte combinado o una agrupación de operadores, una **ATP**, un cargador, una autoridad portuaria, etc.), tiene derecho de acceso a la infraestructura y por lo tanto, es considerado como candidato para la adquisición de capacidad.

Toute **EF** établie dans un État Membre de l’Union Européenne, exploitant des services de transport de marchandises et/ou de transport international de voyageurs, regroupement d’**EF** ou toute autre entreprise ou personne morale ayant des raisons commerciales ou de service public d’acquérir des capacités de transport sur la S.I. (p.ex. un opérateur de transport combine ou un groupement d’opérateurs, une **AOT**, un chargeur, une autorité portuaire, etc.), a un droit d’accès à l’infrastructure et de ce fait peut se porter candidat à l’acquisition de capacité.

Any **RU** established in any State Member of the European Union, operating freight transport services and/or international passengers’ services, group of **RU**, or any other company or legal entity having commercial or public service reasons to acquire transport capacity in the I.S. (e.g. combined transport operator or group of operators, a **PTA**, a freight loader/forwarder, a port authority, etc.), has a right to access to the infrastructure and accordingly may be candidate for acquiring capacity.

También pueden efectuar peticiones de capacidad empresas que no tengan la calidad de **EF**.

Des entreprises n’ayant pas la qualité d’**EF** peuvent aussi effectuer des demandes de capacité.

Companies that are not a **RU** may place requests for capacity.

Sin embargo, la realización efectiva de servicios de transporte en la infraestructura por una **EF** que efectúa tracción, está condicionada por el cumplimiento de las condiciones enumeradas anteriormente en el apartado 2.2.2.

Néanmoins, la réalisation effective de services de transport sur l’infrastructure par une **EF** assurant la traction est conditionnée par la conformité aux conditions énumérées précédemment au paragraphe 2.2.2.

Nevertheless, the actual implementation of transport services in the infrastructure by a **RU** ensuring the traction, is conditioned by the fulfillment of the conditions set previously in section 2.2.2.

## 2.2.2 CONDICIONES DE ACCESO A INFRAESTRUCTURA – CONDITIONS D’ACCÈS À L’INFRASTRUCTURE – CONDITIONS FOR ACCESS TO THE RAILWAY INFRASTRUCTURE

Todas las **EF** pueden tener acceso a la infraestructura de **LFP** para efectuar servicios de transporte de viajeros y/o de mercancías siempre que estén en posesión de:

- una licencia ferroviaria comunitaria, según lo establecido en la Directiva 2012/34/UE
- un certificado de seguridad
- un certificado de seguro
- un acuerdo comercial para la utilización de la **S.I.**

Toutes les **EF** peuvent avoir accès à l’infrastructure de **LFP** pour effectuer des services de transport de voyageurs et/ou de marchandises, à condition qu’elles soient en possession de :

- une licence ferroviaire communautaire conformément aux dispositions de la Directive 2012/34/UE
- un certificat de sécurité
- une attestation d’assurance
- un accord commercial pour l’utilisation de la **S.I.**

Access to **LFP** infrastructure in order to make passengers or freight transport services is given to all **RU** provided that they have in their possession:

- a European Community railway license as defined in Directive 2012/34/EU
- a safety certificate
- an insurance certificate
- a commercial agreement to use the **S.I.**

## 2.2.3 LICENCIA FERROVIARIA COMUNITARIA – LICENCE FERROVIAIRE COMMUNAUTAIRE – EUROPEAN RAILWAY LICENCE

La licencia de **EF** debe ser otorgada por un Estado Miembro de la Unión Europea, según lo establecido en la Directiva 2012/34/UE.

La licence d’**EF** doit être délivrée par un État membre de l’Union Européenne, conformément aux dispositions de la Directive 2012/34/UE.

The European licence of **RU** must have been delivered by a Member State of the European Union, according to Directive 2012/34/UE.

## 2.2.4 CERTIFICADO DE SEGURIDAD – CERTIFICAT DE SÉCURITÉ – SAFETY CERTIFICATE

Las **EF** deben disponer de dos (2) certificados de seguridad:

- Un certificado de seguridad otorgado en Francia por la Autoridad Nacional de Seguridad francesa (EPSF)
- Un certificado de seguridad otorgado en España por la Autoridad Nacional de Seguridad española (DGF, Ministerio de Fomento)

Para decidir la validez de estos certificados de seguridad en la **S.I.**, las dos Autoridades Nacionales de Seguridad solicitan la opinión de **LFP** sobre los elementos constitutivos de la parte B de dicho certificado.

Les **EF** doivent disposer de deux (2) certificats de sécurité :

- Un certificat de sécurité délivré en France par l’Autorité Nationale de Sécurité française (EPSF)
- Un certificat de sécurité délivrée en Espagne par l’Autorité Nationale de Sécurité espagnole (DGF du Ministerio de Fomento)

Pour prononcer la validité de ces certificats de sécurité sur la **S.I.**, les deux Autorités Nationales de Sécurité recueillent l’avis de **LFP** sur les éléments constitutifs de la partie B dudit certificat.

The **RU** must be in possession of two (2) safety certificates:

- A safety certificate delivered in France by the French National Safety Authority (EPSF)
- A safety certificate delivered in Spain by the Spanish National Safety Authority (DGF, Ministerio de Fomento)

Prior to decide upon the validity of the above safety certificates in the **S.I.**, the two National Safety Authorities request **LFP** opinion regarding the constituting elements of part B of the said certificate.

## 2.2.5 CERTIFICADO DE SEGURO – ATTESTATION D’ASSURANCE – COVER OF LIABILITIES

Todas las **EF** susceptibles de utilizar la **S.I.** tendrán que cumplir con las garantías exigidas en Francia y en España en cuanto a la responsabilidad civil y seguros relativos al uso de la infraestructura ferroviaria y daños derivados.

La **EF** debe disponer de un certificado de seguro que cubra la totalidad del periodo durante el cual desea realizar servicios comerciales en la **S.I.**

Dicho certificado debe precisar:

- el importe y el alcance de la cobertura financiera
- las eventuales limitaciones de cobertura
- el periodo de validez del seguro

El seguro propiamente dicho debe cubrir los daños materiales e inmateriales que las actividades de la **EF** puedan causar a **LFP**. Será responsabilidad de las **EF** que quieran utilizar la infraestructura de **LFP**, proceder a las necesarias adaptaciones o modificaciones contractuales que garanticen las cuantías y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil en la inclusión específica de la **S.I.** en las redes ferroviarias utilizadas por la **EF**.

Cualquier **EF** que no cumpla con este criterio, no podrá tener acceso a la **S.I.**.

Toutes les **EF** susceptibles d'utiliser la **S.I.** devront fournir les garanties exigées en France et en Espagne en ce qui concerne la responsabilité civile et les assurances relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et aux dommages pouvant en découler.

L'**EF** doit disposer d'une attestation d'assurance qui couvre la totalité de la période durant laquelle l'**EF** souhaite effectuer des services commerciaux sur la **S.I.**

Cette attestation doit préciser :

- le montant et l'étendue de la couverture financière
- les éventuelles limitations de couverture
- la période de validité de l'assurance

L'assurance proprement dite doit couvrir les dommages matériels et immatériels que les activités de l'**EF** pourraient causer à **LFP**. Il incombera aux **EF** désireuses d'utiliser l'infrastructure de **LFP**, de procéder aux nécessaires adaptations ou modifications contractuelles garantissant les montants et les conditions de couverture de responsabilité civile suite à l'inclusion spécifique de la **S.I.** dans les réseaux ferroviaires utilisés par l'**EF**.

Toute **EF** ne remplissant pas ce critère ne pourra avoir accès à la **S.I.**.

All **RU** likely to use the **S.I.** shall have the necessary insurance coverage as required in France and Spain regarding liability and insurance related to the use of railway infrastructure and consequential damages.

The **RU** must be in possession of an insurance certificate that covers the entire period during which the **RU** intends to realize commercial services within the **S.I.**

Said certificate shall demonstrate:

- the amount and scope of the financial coverage
- the eventual coverage exclusions
- the validity period of the insurance

The insurance itself shall cover all material and immaterial damages that the activities of the **RU** are likely to cause to **LFP**. The **RU** that wish to use **LFP** railway infrastructure will be responsible for the necessary adjustments or amendments to its insurance agreement to ensure the amounts and conditions of Liability coverage in the specific inclusion of the **S.I.** in the rail networks used by the **RU**.

Any **RU** that does not meet this criterion will not have access to the **S.I.**.

## 2.2.6 CERTIFICADOS EXIGIDOS POR LA S.I. – CERTIFICATS EXIGÏS PAR LA S.I. – CERTIFICATES REQUIRED IN THE S.I.

La **S.I.** no exige a las **EF** ningún certificado especial o adicional, siendo válidos los otorgados por los **GI** adyacentes y las Autoridades Nacionales de Seguridad en España y Francia. Este criterio se aplica en particular a los siguientes apartados específicos:

- aptitud del personal ferroviario

La **S.I.** n'exige aucun certificat spécifique ou additionnel aux **EF**, tous ceux octroyés par les **GI** adjacents et les Autorités Nationales de Sécurité en Espagne et en France étant valables. Ce critère est appliqué notamment aux éléments suivants :

- aptitude du personnel ferroviaire

The **S.I.** does not require any special or additional certificate, those provided by the adjacent **I.M.** and the National Safety Authorities in Spain and France remain valid.

This criterion applies in particular to the following specific sections:

- train staff habilities

- homologación de Material Rodante en España y en Francia (locomotoras, trenes automotrices y vagones)

**LFP** procede *por equivalencia* a la admisión del material rodante y del personal ferroviario, pero bajo la condición expresa de que se cumplan todos los criterios técnicos y de seguridad propios a la **S.I.** y en particular en:

- El sistema de señalización embarcado que debe ser ETCS/ERTMS N1
- El sistema de comunicación tren-tierra que debe ser GSM-R
- El modo de tracción y su compatibilidad con la presencia de un túnel de 8,3 km
- El modo de tracción y su capacidad de tracción y velocidad en la **S.I.**
- Las atestaciones de formación del personal de a bordo en cuanto a las consignas de seguridad propias a la **S.I.**

Los procesos de tramitación administrativa de esta documentación se establecerán en los acuerdos marco con las diferentes **EF**.

Las condiciones técnicas de admisión del material rodante se pueden facilitar a petición de las **EF**.

- homologation de Matériel Roulant à l'Espagne et à la France (locomotives, wagons et train automoteurs)

**LFP** procède *par équivalence* à l'admission du matériel roulant et du personnel ferroviaire, avec néanmoins la condition expresse d'accomplir tous les critères techniques et de sécurité propres à la **S.I.** et notamment sur :

- Le système de signalisation à bord qui doit être l'ETCS/ERTMS N1
- Le système de communication sol - bord qui doit être GSM-R
- Le mode de traction et sa compatibilité avec la présence d'un tunnel de 8,3 km
- Le mode de traction et sa capacité de traction et vitesse dans la **S.I.**
- Les attestations de formation du personnel à bord relatives aux consignes de sécurité propres à la **S.I.**

Les procédures de traitement administratif de la documentation seront établies dans les accords-cadres avec les différents **EF**.

Les conditions techniques d'admission du matériel roulant peuvent être remises aux **EF** sur demande.

- homologation of Rolling Stock in Spain and France (locomotives, trains and wagons)

**LFP** will proceed **by equivalence** to the acceptance of rolling stock and railway staff, under the express condition that they meet all technical and safety criteria that are applicable in the **S.I.** and particularly in the following fields:

- The on board signalling system that must be ETCS/ERTMS L1
- The train-ground communication system that must be GSM-R
- The traction mode and its compatibility with the presence of an 8.3 km tunnel
- The traction mode, tractive effort and speed in the **S.I.**
- On board staff training certification with respect to specific safety rules that are applicable to the **S.I.**

The procedures for administrative processing of the documentation will be established in the framework agreements with the different **RU**.

The technical conditions for acceptance of rolling stock can be provided to the **RU** upon prior request.

## 2.3 CONDICIONES GENERALES COMERCIALES – CONDITIONS COMMERCIALES GÉNÉRALES – GENERAL COMMERCIAL CONDITIONS

La utilización de la infraestructura para la realización de servicios comerciales de transporte de viajeros o de mercancías, está condicionada por la firma previa de un acuerdo comercial entre LFP y el usuario de la infraestructura.

Dichos acuerdos comerciales constituyen el marco jurídico de las relaciones comerciales entre las Partes. Definen los derechos y obligaciones de ambas Partes, especialmente respecto a la utilización de la infraestructura, la atribución de capacidad, la facturación y el reparto de responsabilidades.

L'utilisation de l'infrastructure pour la réalisation de services commerciaux de transport de voyageurs ou de marchandises, est conditionnée par la signature préalable d'un accord commercial entre LFP et l'utilisateur de l'infrastructure.

Lesdits accords commerciaux constituent le cadre juridique pour les relations commerciales entre les Parties. Ils définissent les droits et obligations des chacune des Parties en particulier en ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure, l'attribution de capacité, la facturation et la répartition des responsabilités.

The use of the Infrastructure for the implementation of passengers' or freight transport commercial services is subject (conditioned) to the prior signature of a commercial agreement between LFP and the user of the infrastructure.

Said commercial agreements constitute the legal framework for the commercial relations between the Parties. They define the rights and obligations of each Party in particular regarding the use of the infrastructure, the capacity assignment, the invoicing and the allocation of responsibilities.

El usuario de la infraestructura puede ser:

- Une **EF**
- Cualquier otra empresa o persona jurídica que tenga motivos comerciales o de servicio público para la adquisición de capacidad de transporte por la S.I. (p.ej. un operador de transporte combinado o una agrupación de operadores, una **ATP**, un cargador, una autoridad portuaria, etc.)

L'utilisateur de l'infrastructure peut être :

- Une **EF**
- Toute autre entreprise ou personne morale ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de transport sur la S.I. (p.ex. un opérateur de transport combine ou un groupement d'opérateurs, une **AOT**, un chargeur, une autorité portuaire, etc.)

The user of the infrastructure may be:

- A **RU**
- Any other company or legal entity having commercial or public service reasons to acquire transport capacity in the I.S. (e.g. combined transport operator or group of operators, a **PTA**, a freight loader/forwarder, a port authority, etc.)

### 2.3.1 ACUERDOS CON LAS EF – ACCORDS AVEC LES EF – CONTRACTS WITH RU

En general, existen dos (2) tipos de acuerdos comerciales:

- los **Contratos de Utilización de la Infraestructura de la Sección Internacional**. estos contratos tienen generalmente un periodo de validez anual que corresponde al periodo de validez de la presente **DR** (servicio anual); son necesarios para la utilización de la infraestructura y la atribución de capacidad a las **EF**
- los **Acuerdos Marco**: ver 2.3.3

De manière générale, il peut y avoir deux (2) types d'accords commerciaux :

- des **Contrats d'Utilisation de l'Infrastructure de la Section Internationale**: ces contrats ont généralement une durée de validité annuelle qui correspond à la période de validité du présent **DRR** (service annuel); ils sont nécessaires pour l'utilisation de l'infrastructure et l'attribution de capacité vers des **EF**
- des **Accords-Cadres**: voir 2.3.3

In a general point of few, there may exist two (2) types of commercial agreements:

- **Contracts for the Use of the Infrastructure of the International Section**: generally, the period of validity of these contracts is one (1) year and corresponds to the validity period of the present **NS** (annual service); they are necessary for the use the infrastructure and capacity allocation to **RU** and Candidates
- **Framework Agreements**: refer to section 2.3.3

Los Cánones aplicables están descritos en el Capítulo 6 de la presente **DR**.

Les redevances applicables sont décrites au *Chapitre 6* du présent **DRR**.

The applicable charges and fees are described in *Chapter 6* of this **NS**.

### 2.3.2 ACUERDOS CON SOLICITANTES QUE NO SEAN EF – ACCORDS AVEC DES CANDIDATS AUTRES QUE LES EF – CONTRACTS WITH NON-RU APPLICANTS

Cualquier atribución de capacidad en la S.I. a un Solicitante que no sea una **EF**, está condicionada por la firma previa de un acuerdo de atribución de capacidad.

El Solicitante está obligado a indicar a **LFP** la(s) **EF** que se encargará(n) de realizar el servicio de transporte.

**LFP** se reserva el derecho de pedir las informaciones necesarias para garantizar la capacidad técnica, operativa y financiera de la **EF** encargada de realizar el transporte.

Toute attribution de capacité sur la S.I. à un Candidat autre qu'une **EF**, est conditionnée par la signature préalable d'un contrat d'attribution de capacité.

Le Candidat est tenu d'indiquer à **LFP** la(les) **EF** qui seront chargée(s) de la réalisation du service de transport.

**LFP** se réserve le droit de demander les informations nécessaires permettant d'avoir la preuve de la capacité technique, opérationnelle et financière de l'**EF** chargée de réaliser le transport.

Any capacity assignment in the S.I. towards a non-RU Applicant is subject (conditioned) to the prior signature of a capacity assignment agreement.

The Applicant must designate to **LFP** the **RU** that will be in charge of the implementation of the transport service.

**LFP** has the right to request all necessary information in order to demonstrate the technical, operational and financial capacity of the **RU**, which is in charge of the execution of the transport.

### 2.3.3 ACUERDOS MARCO – ACCORDS CADRE – FRAMEWORK AGREEMENTS

Se pueden firmar Acuerdos Marco entre **LFP** y las **EF** que lo deseen, de acuerdo con la directiva 2012/34/UE y el reglamento 2016/45/UE.

Estos acuerdos tienen un periodo de validez plurianual y cubren varios servicios anuales. Tienen la ventaja de dar más visibilidad a los usuarios de la infraestructura y perpetuar la capacidad atribuida y las condiciones de utilización de la infraestructura.

Des Accords-Cadres peuvent être conclus entre **LFP** et les **EF** qui le souhaitent, conformément à la directive 2012/34/UE et le règlement 2016/45/UE.

Ces accords ont une durée de validité pluriannuelle et couvrent plusieurs services annuels. Ils offrent l'avantage de donner plus de visibilité aux utilisateurs de l'infrastructure et de pérenniser la capacité attribuée et les conditions d'utilisation de l'infrastructure.

Framework Agreements may be signed between **LFP** and the **RU** that are willing, in accordance to directive 2012/34/UE and regulation 2016/45/UE.

The period of validity of these agreements is multiannual and covers several annual services. They offer the advantage of giving better visibility to the users of the infrastructure and secure the assigned capacity and the conditions of use of the infrastructure.

### 2.3.4 UTILIZACIÓN DE LA S.I. PARA MOTIVOS NO COMERCIALES – UTILISATION DE LA S.I. POUR DES MOTIFS NON COMMERCIAUX – USE OF THE S.I. FOR NON-COMMERCIAL REASONS

La utilización de la infraestructura de la Sección Internacional para motivos no comerciales (p.ej. pruebas dinámicas de material rodante, pruebas de resistencia, formación de conductores, encaminamiento sin paradas de trenes de trabajo o material rodante que salen de fábrica y están en vías de entrega, etc.) es posible en base a acuerdos puntuales elaborados caso por caso, distintos de los acuerdos comerciales indicados anteriormente.

L'utilisation de l'infrastructure de la Section Internationale pour des motifs non commerciaux (p.ex. essais dynamiques de matériels roulants, essais de robustesse, formation des conducteurs, acheminement haut le pied de trains de travaux ou de matériels roulants sortis d'usine et en cours de livraison, etc.) est possible sur la base d'accords ponctuels élaborés au cas par cas, autres que les accords commerciaux précédents.

The use of the Infrastructure of the International Section for non-commercial reasons (e.g. dynamic tests of rolling stock, stress tests, routing with no stops of work trains or rolling stock coming out of factory and in process of delivery, etc.) is possible based on punctual agreements, different from the above-mentioned commercial agreements, made in a case-by-case basis.





## 2.4 REGLAS DE OPERACIÓN – RÈGLES OPÉRATIONNELLES – OPERATIONAL RULES

### 2.4.1 GENERALIDADES – GÉNÉRALITÉS – GENERAL

La Sección Internacional está diseñada y es explotada de acuerdo con las especificaciones técnicas de interoperabilidad europeas (ETI).

Dispone de sus propias reglas operativas relativas a la gestión del tráfico y de su propio sistema de gestión de la seguridad.

La Section Internationale est conçue et exploitée conformément aux différentes spécifications techniques d'interopérabilité (STI) européennes.

Elle dispose de règles opérationnelles propres relatives à la gestion du trafic et de son propre système de gestion de la sécurité.

The International Section is designed and operated in accordance with the different European technical specifications of interoperability (TSI).

It has its own operational rules regarding traffic management and its own safety management system.

### 2.4.2 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN – RÉGLEMENTATION DE CIRCULATION – TRAFFIC REGULATIONS

Todas las EF susceptibles de utilizar la infraestructura de la red gestionada por LFP tendrán que tener en cuenta las diferentes normativas de circulación establecidas por LFP, ambos GI adyacentes a la S.I. En concreto, ADIF en España y SNCF Réseau en Francia y por todas las reglamentaciones nacionales, europeas e internacionales aplicables.

#### Reglamentación propia a LFP

- El Reglamento de Seguridad de Explotación (RSE)
- El Registro de Consignas de Seguridad para el Personal de a Bordo vigente en la S.I.

#### Reglamentaciones internacionales, europeas (UE) y nacionales (no exhaustivo)

- Las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) elaboradas en aplicación de la directiva europea 2008/57/CE de 17 de junio de 2008 y sus actualizaciones posteriores
- Los otros textos con valor de norma europea en estado EN, y en estados ENV, PRENV y draft si su aplicación fuere requerida por los Estados

Toutes les EF susceptibles d'utiliser l'infrastructure du réseau géré par LFP, devront tenir compte des différentes réglementations de circulation établies par LFP, les deux GI adjacents à la S.I., c'est-à-dire, SNCF Réseau en France et ADIF en Espagne et toutes les réglementations nationales, européennes et internationales applicables.

#### Règlementation propre à LFP

- Le Règlement de Sécurité d'Exploitation (RSE)
- Les Registres de Consignes de Sécurité pour le Personnel de Bord en vigueur sur la S.I.

#### Règlementations internationales, européennes (UE) et nationales (non exhaustif)

- Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) élaborées en application de la directive européenne 2008/57/CE du 17 juin 2008 et ses mises à jour ultérieures
- Les autres textes ayant valeur de norme européenne en situation EN, y en situations ENV, PRENV et draft si leur application est requise par les États

All RU likely to use the network infrastructure maintained by LFP will have to take into account the different traffic regulations set by LFP, the two adjacent IM to the S.I., ADIF in Spain and SNCF Réseau in France and all applicable national, European and international regulations.

#### Specific LFP regulations

- The Operations Safety Rulebook (RSE)
- The On-board personnel Safety Procedures Rulebook that are in force in the S.I.

#### International, european (EU) or national regulations (not exhaustive)

- The technical specifications for interoperability (TSI) prepared in the implementation of European Directive 2008/57/EC of 17 June 2008 and its subsequent updates
- Other texts with European standard in EN state, and in ENV, prENV and draft states if their application is required by the States

- Los reglamentos internacionales para tráfico de viajeros (RIC), mercancías (RIV), tráfico intermodal (RICO) y mercancías peligrosas (RID)
- Cualquier otra nueva norma de la Unión Europea o de los Estados, aplicable en materia de seguridad ferroviaria, que pueda surgir en el período de vigencia de la presente **DR**

Los reglamentos expuestos en este apartado incluyen sus actualizaciones posteriores.

### 2.4.3 IDIOMAS EN LA S.I. – LANGUES UTILISÉES SUR LA S.I. – LANGUAGES IN THE S.I.

El Centro de Control de **LFP** puede comunicar con los trenes en dos (2) idiomas: español y francés.

Los conductores de los trenes que circulen por la **S.I.** deberán tener conocimientos suficientes de español y francés. Estos conocimientos serán reconocidos mediante certificados de aptitud en cada lengua que serán emitidos por el organismo competente, de acuerdo con la reglamentación en vigor.

Las comunicaciones entre el tren y el puesto de mando en la **S.I.** se realizarán, con carácter general, en español. No obstante, en caso de emergencia o si se establece un acuerdo expreso entre el operador del puesto de mando y el conductor, también podrá utilizarse el francés.

Se aceptarán en este sentido, las cualificaciones estándar internacionales de cada **EF** equiparables al nivel B1, según las tablas y definiciones del *European Language Levels*.

- Les règlements internationaux pour trafic de voyageurs (RIC), marchandises (RIV), trafic intermodal (RICO) et marchandises dangereuses (RID)
- Toute autre nouvelle norme de l'Union Européenne ou des États applicable en matière de sécurité ferroviaire pouvant apparaître pendant la durée d'application du présent **DRR**

Les règlements repris présentés dans cette partie incluent leurs actualisations postérieures.

Le Centre de Contrôle de **LFP** peut communiquer avec les trains en deux (2) langues : français et espagnol.

Les conducteurs des trains qui circuleront sur la **S.I.** devront avoir simultanément des connaissances suffisantes d'espagnol et de français. Ces connaissances seront reconnues par des certificats d'aptitude dans chaque langue, qui seront délivrés par l'organisme compétent, conformément à la réglementation en vigueur.

Les communications entre le train et le poste de commande dans la **S.I.** se dérouleront, en général, en espagnol. Cependant, en cas d'urgence ou si l'on établit un accord express entre l'opérateur du poste de commande et le conducteur, on pourra aussi utiliser le français.

Aussi, les qualifications standards internationales de chaque **EF** équivalentes au niveau B1 seront acceptées. Voir les tableaux et les définitions du *European Language Levels*.

- International regulations for passenger traffic (RIC), freight (RIV), intermodal traffic (RICO) and dangerous goods (RID)
- Any other new standard in the European Union or the States applicable to rail safety that may arise in the lifetime of this **NS**

The regulations set out in this section include their subsequent updates.

The **LFP** Control Centre has the ability to communicate with trains in two (2) languages: Spanish and French.

Drivers of trains running on the **S.I.** must have sufficient knowledge of Spanish and French. This knowledge must be recognized through certificates of proficiency in each language to be issued by the appropriate authority in accordance with regulations in force.

Communications between the train and the control centre of the **S.I.** will generally be in Spanish. However, in case of emergency or if a specific agreement is established between the control post operator and the driver, French may also be used.

In this respect, international standard qualifications of each **RU** equivalent to level B1 will be accepted, according to the tables and definitions of *European Language Levels*.

#### 2.4.4 GESTIÓN OPERATIVA DE LAS CIRCULACIONES – GESTION OPÉRATIONNELLE DES CIRCULATIONS – OPERATING TRAFFIC MANAGEMENT

**LFP** garantiza directamente sin ninguna delegación la totalidad de las funciones de gestión operativa que corresponden al **GI**, a saber:

- La gestión de las circulaciones ferroviarias: establecimiento de rutas, regulación de la separación entre trenes, maniobra de los aparatos de vía, etc.
- La gestión de las instalaciones de tracción eléctrica y la maniobra de los aparatos eléctricos
- La gestión de las instalaciones de seguridad, incluyendo las del túnel
- El trazado de los surcos y la programación anual
- La planificación y ejecución de los trabajos de mantenimiento
- La puesta en seguridad de la línea, trenes y personas durante los trabajos de mantenimiento y de incidencias
- La gestión de las incidencias y accidentes conjuntamente con las autoridades de socorro y las **EF**
- El socorro de los trenes inmovilizados
- El re-encarrilamiento de los trenes descarrilados
- La gestión de la seguridad ferroviaria (véase 0)
- La gestión de la seguridad y orden público (véase 2.4.6)
- La elaboración y difusión de la documentación técnica: reglamento de seguridad de explotación, consignas de seguridad para el personal de a bordo, consignas comunes de gestión operativa, etc.

En caso de situación excepcional y por motivos exclusivamente relacionados con la seguridad de trenes y viajeros, **LFP** se reserva el derecho a requisar material rodante presente en la **S.I.** con objeto de socorrer un tren inmovilizado y liberar cuanto antes la S.I. o para efectuar un transbordo de los viajeros presentes a bordo de un tren inmovilizado.

**LFP** assure directement sans aucune délégation, la totalité des missions de gestion opérationnelle qui incombent au **GI**, à savoir :

- La gestion des circulations ferroviaires : établissement des itinéraires, régulation de l'espacement entre trains, manœuvre des appareils de voie, etc.
- La gestion des installations de traction électrique et la manœuvre des appareils électriques
- La gestion des installations de sécurité dont celles du tunnel
- Le tracé des sillons et la programmation annuelle
- La planification et l'exécution des travaux de maintenance
- La mise en sécurité de la ligne, des trains et des personnes, lors des travaux de maintenance et d'incidents
- La gestion des incidents et accidents conjointement avec les autorités de secours et les **EF**
- Le secours des trains en détresse
- Le relevage des trains dérailés
- La gestion de la sécurité ferroviaria (voir 0)
- La gestion de la sûreté (voir 2.4.6)
- L'élaboration et la diffusion des documents techniques : règlement de sécurité d'exploitation, consignas de sécurité pour le personnel de bord, consignas communes de gestion opérationnelle, etc.

En cas de situation exceptionnelle et pour des motifs exclusivement liés à la sécurité des trains et des voyageurs, **LFP** se réserve le droit de procéder à la réquisition d'un matériel roulant présent dans la **S.I.** dans le but de procéder au secours d'un train en détresse et dégager le plus rapidement possible la S.I. ou pour effectuer un transbordement de voyageurs présents à bord d'un train en détresse.

**LFP** carries out directly without any delegation, all the operational management missions being under the responsibility of the **IM**, namely:

- Trains traffic management: establishment of routes, regulation of the distance between trains, movement of the switches, etc.
- Traction power management and operation of the electrical equipment
- Safety equipment management, among other tunnel equipment
- Path establishment and annual timetabling
- Scheduling and execution of maintenance works
- Implementation of safety measures for the line, trains and persons during works and incidents
- Incidents' and accidents' management carried out jointly with the **RU**
- Rescuing of immobilised trains
- Re-railing of derailed trains
- Operations safety management (refer to 0)
- Security management (refer to 2.4.6)
- Production and distribution of technical documentation: operations safety rulebook, safety rules for the on-board personnel, common rules of operational management, etc.

In case of exceptional situation and for strictly safety-related reasons that are likely to affect trains and passengers safety, **LFP** has the right to proceed to the requisition of a trains being present in the **S.I.**. Such requisitions may take place in order to proceed to the rescuing of an immobilised train and clear the I.S. as quickly as possible, or to evacuate and receive passengers from an immobilised train.

#### 2.4.5 SEGURIDAD FERROVARIA – SÉCURITÉ FERROVIAIRE – OPERATIONS SAFETY

En el marco de su Sistema de Gestión de la Seguridad (**SGS**), **LFP** asume directamente sin ninguna delegación, la totalidad de las funciones de gestión de la seguridad que corresponden al **GI**.

Dispone para ello de una Autorización de Seguridad de GI por parte de la AESF (España) y de un *Agrément de Sécurité de GI* por parte del EPSF (Francia).

En este contexto, **LFP** puede verse obligada a realizar conjuntamente con las **EF** controles, retornos de experiencia (REX), auditorías de seguridad o investigaciones técnicas tras incidencias o accidentes.

Las **EF** tienen la obligación de colaborar con **LFP** de forma transparente.

Las modalidades de realización de estas actuaciones se describen en documentos comunes de gestión operativa.

Dans le cadre de son Système de Gestion de la Sécurité (**SGS**), **LFP** assure directement sans aucune délégation, la totalité des missions de gestion de la sécurité ferroviaire incombant au **GI**.

Il dispose pour cela d'un Agrément de Sécurité de GI de l'EPSF (France) et d'une « Autorización de Seguridad de GI » de l'AESF (Espagne).

Dans ce cadre, **LFP** peut être amené à réaliser conjointement avec les **EF**, des contrôles, des retours d'expérience (REX), audits sécurité, ou des investigations techniques à la suite d'incidents ou accidents.

Les **EF** ont l'obligation de collaborer avec **LFP** de manière transparente.

Les modalités de ces actions doivent être décrites dans des documents communs de gestion opérationnelle.

Within the frame of its Safety Management System (**SMS**), **LFP** carries out directly without any delegation, all the operational safety missions being under the responsibility of the **IM**.

For this purpose, it has an "Agrément de Sécurité de GI" delivered by EPSF (France) and an "Autorización de Seguridad de GI" delivered by AESF (Spain).

In this context, **LFP** jointly with the **RU** has the authority to carry out controls, operational feedbacks (REX), safety audits, or technical investigations following incidents or accidents.

**RU** have the obligation to collaborate with **LFP** in a transparent way.

The modalities of these actions must be described into joint operational management documents.

#### 2.4.6 SEGURIDAD Y ORDEN PÚBLICO – SÛRETÉ – SECURITY

**LFP** asume directamente sin ninguna delegación, la totalidad de las funciones de gestión de la seguridad y orden público que corresponden al **GI**, en colaboración con las autoridades competentes.

Las **EF** que utilizan la infraestructura deben cumplir con las medidas de orden público que puedan estar en vigor, especialmente las relativas a los controles policiales o aduaneros de viajeros, personal y mercancías transportadas.

A petición de las autoridades de orden público, **LFP** se reserva el derecho de imponer sin preaviso, medidas de seguridad y orden público permanentes o temporales.

**LFP** assure directement sans aucune délégation, la totalité des missions de gestion de la sûreté incombant au **GI** en collaboration avec les autorités compétentes.

Les **EF** qui utilisent l'infrastructure doivent respecter les mesures de sûreté pouvant être en vigueur en particulier concernant les contrôles policiers ou douaniers des voyageurs, des personnels et des marchandises transportées.

À la demande des autorités de sûreté, **LFP** se réserve le droit d'imposer sans préavis, des mesures de sûreté permanentes ou temporaires.

**LFP** carries out directly without any delegation, all security management tasks being under the responsibility of the **IM**, in cooperation with the competent authorities.

The **RU** using the infrastructure have the obligation to comply with security measures that may be established in particular regarding police or customs controls, on passengers, personnel or transported goods.

Upon request from the security authorities, **LFP** has the right to impose permanent or temporary security measures without prior notice.

## 2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES– TRANSPORTS EXCEPTIONNELS– EXCEPTIONAL TRANSPORTS

Un transporte se denomina excepcional cuando presenta características especiales relativas a sus dimensiones, peso, carga o acondicionamiento, que introducen dificultades, riesgos u obligaciones particulares en la explotación.

Por ejemplo y sin limitación:

1. ancho o altura de carga o de los vehículos del tren que exceda el gálibo AF y/o GC
2. longitud de la carga
3. longitud total del tren (locomotoras y vagones) de más de 850 m
4. carga por eje o por metro lineal que superan los valores de 22,5 t/eje, o 8 t/m, o el límite que se define en la ficha UIC 700
5. vagones de gran longitud
6. etc.

De forma general, **los transportes excepcionales son admitidos en la Sección Internacional**, bajo reserva de estudios y de autorización previa.

Las condiciones de circulación de un tren considerado como transporte excepcional (TE) son objeto de un estudio particular por parte de **LFP**, en base al Reglamento 402/2013/UE y las disposiciones nacionales en España y Francia relativas a los objetivos, métodos e indicadores de seguridad comunes.

Dicho estudio se basa en:

- Las características del transporte proporcionadas por la **EF**
- Las características de la infraestructura

El estudio da lugar a un informe de transporte excepcional, que recoge las eventuales restricciones del transporte.

Independientemente de los resultados de los estudios específicos realizados por **LFP** para su paso por la **S.I.**, los

Un transport est dit exceptionnel quand il présente des caractéristiques spéciales relatives à ses dimensions, son poids, son chargement ou son conditionnement, qui introduisent des difficultés, risques ou contraintes particulières à l'exploitation.

Par exemple :

1. largeur ou hauteur du chargement ou des véhicules du train dépasse le gabarit AF et/ou GC
2. longueur de chargement
3. longueur totale du train (engins moteurs et wagons) de plus de 850 m
4. charge par essieu ou par mètre linéaire est supérieure à 22,5 t/essieu, ou 8 t/ml ou à la limite autorisée définie dans la fiche UIC 700
5. wagons de grande longueur
6. etc.

De manière générale, **les transports exceptionnels sont admis sur la Section Internationale**, sous réserve d'études et d'une autorisation préalable.

Les conditions de circulation d'un train considéré comme transport exceptionnel (TE) font l'objet d'une étude particulière par **LFP** sur la base du Règlement 402/2013/UE et les dispositions nationales en France et en Espagne sur les objectifs, méthodes et indicateurs de sécurité communs.

L'étude s'appuie sur:

- Les caractéristiques du transport fournies par l'**EF**
- Les caractéristiques de l'infrastructure

L'étude donne lieu à un avis de transport exceptionnel qui reprend les éventuelles contraintes du transport.

Indépendamment des résultats des études spécifiques faites par **LFP** pour leur passage sur la **S.I.**, les Transports

A transport is considered exceptional when it has specific characteristics related to its dimensions, weight, load or conditioning, that introduce difficulties, risks or special constraints on the operations.

For example:

1. width or height of the load or the train's vehicle that exceeds EF and/or GC gages
2. length of the load
3. total length of the train (locomotives and wagons) exceeding 850 m
4. axle load or lineal load exceeding 22,5 t/axle, or 8 t/ml, or the maximum authorised limits defined in the leaflet UIC 700
5. wagons of great length
6. etc.

In a general way, **exceptional transports are accepted in the International Section**, but subject to prior studies and authorisation.

The operating conditions of a train considered as exceptional transport (ET) are the object of a specific study by **LFP**, in accordance t Regulation 402/2013/UE and national provisions and France and Spain, regarding the common objectives, methods and safety indicators.

The study is based on:

- The characteristics of the transport given by the RU
- Infrastructure's characteristics

The study leads to an exceptional transport notice that contains all eventual constraints regarding the transport.

Notwithstanding the results of the specific studies carried out by **LFP** regarding their operation in the **S.I.**, Exceptional

Transportes Excepcionales son admitidos únicamente si son admitidos en las redes limítrofes de ADIF y SNCF Réseau.

Exceptionnels sont admis uniquement s'ils sont admis à circuler sur les réseaux limitrophes de SNCF Réseau et ADIF.

Transports are accepted only if they are also accepted in ADIF and SNCF Réseau' the bordering networks.

## 2.6 MERCANCÍAS PELIGROSAS – MARCHANDISES DANGEREUSES – DANGEROUS GOODS

La circulación de trenes de mercancías transportando materias peligrosas por la **S.I.** se rige por las disposiciones del "Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril" (**RID**). Los trenes de transporte de mercancías peligrosas deberán estar claramente identificados.

La circulation de trains de fret transportant des marchandises dangereuses sur la **S.I.** est régie par les dispositions du « Règlement International pour le Transport ferroviaire de Marchandises Dangereuses » (**RID**). Les trains de transport de marchandises dangereuses devront être clairement identifiés.

The operation of freight trains transporting dangerous goods in the **I.S.** is governed by the provisions of the "Regulations concerning the international Carriage of Dangerous Goods by Rail" (**RID**). Trains carrying dangerous goods must be clearly identified.

El tránsito de este tipo de trenes deberá ser expresamente declarado por las **EF** responsables de su explotación al PCL (Puesto de Control Local) de **LFP**, para garantizar en caso de siniestro, la distribución de toda la información solicitada por los servicios de socorro.

Le trafic de ce type de trains devra être expressément déclaré par les **EF** responsables de leur exploitation au Poste de Contrôle Local (PCL) de **LFP**, afin de garantir, en cas de sinistre, la bonne distribution de toute l'information demandée par les services de secours.

The operation of such trains shall be clearly declared by the **RU** responsible for their operation to the **LFP** PCL (Control Centre) to ensure, in case of accident, the distribution of all information requested by the emergency services.

En tanto en cuanto las prescripciones del **RID** sean aplicadas, el Túnel del Pertús no constituye ninguna limitación para el tráfico de materiales peligrosos. El Certificado de Seguridad de las EF que realizan transporte de mercancías peligrosas, debe incluir la autorización para el transporte de mercancías peligrosas.

Dans la mesure où les prescriptions du **RID** sont appliquées, le tunnel du Perthus ne constitue aucune limitation pour le trafic de marchandises dangereuses. Le Certificat de Sécurité des **EF** assurant le transport de matières dangereuses doivent comporter l'autorisation de transport de matières dangereuses.

As long as the **RID** requirements are applied, the Perthus tunnel does not introduce any limitation for the transit of dangerous goods. The Safety Certificate of **RU** that transport dangerous goods, must include the authorisation for the transport of dangerous goods.

## 2.7 PROCEDIMIENTO DE ADMISIÓN DE MATERIAL RODANTE – PROCÉDURE D'ADMISSION DU MATÉRIEL ROULANT – ROLLING STOCK ACCEPTANCE PROCESS

### 2.7.1 EXIGENCIAS MÍNIMAS Y NORMATIVAS – EXIGENCES MINIMALES ET SPÉCIFICATIONS – MINIMUM REQUIREMENTS AND STANDARDS

La **S.I.** está diseñada para admitir material rodante que cumple con las exigencias y especificaciones indicadas en la siguiente tabla.

La **S.I.** est conçue pour admettre le matériel roulant qui est conforme aux exigences et spécifications indiquées dans le tableau suivant.

The **I.S.** is designed in a way to accept rolling stock that complies with the requirements and specifications indicated in the following table.

Normas y Disposiciones de Aplicación Règles et Dispositions d'Application Applicable Rules and Regulations	Ramas Autopropulsadas de alta velocidad Rames Automotrices à grande vitesse High-speed self-propelled Train sets V > 250 km/h	Ramas Autopropulsadas Rápidas Rames Automotrices Rapides Self-propelled fast Train sets 200 km/h < V ≤ 250 km/h	Trenes de Pasajeros Trains de Voyageurs Passengers' Trains V < 250 km/h	Trenes de Mercancías Trains de Marchandises Freight Trains V ≥ 100 km/h
ETI Material Rodante de Alta Velocidad STI Matériel Roulant à Grande Vitesse TSI High-Speed Rolling Stock	2002/735/CE (30/05/2002)	2002/735/CE (30/05/2002)	2002/735/CE (30/05/2002)	
ETI Material Rodante Conv. Mercancías STI Matériel Roulant Conventionnel Fret TSI Conventional Freight Rolling Stock			2002/735/CE (30/05/2002)	2002/861/CE (28/07/2006)
ETI Energía STI Energie TSI Energy	2002/733/CE (30/05/2002)	2002/733/CE (30/05/2002)	2002/733/CE (30/05/2002)	
ETI Control y Mando STI Contrôle et Commande TSI Control and Command	2002/731/CE (30/05/2002)	2002/731/CE (30/05/2002)	2002/731/CE (30/05/2002)	
ETI Túnel STI Tunnel TSI Tunnel				
<p>Normas Europeas EN, ENV y PrENV / Normes Européennes EN, ENV et PrENV / European Standards EN, ENV and PrENV</p> <p>Reglamentos Internacionales / RIC (Tráfico de Pasajeros) – RIV (Tráfico de Mercancías) – RICO (Tráfico Intermodal) – RID (Tráfico de Mercancías Peligrosas) Règlements Internationaux / RIC (Trafic de Voyageurs) – RIV (Trafic de Marchandises) – RICO (Trafic Intermodal) – RID (Trafic de Matières Dangereuses) International Regulations / RIC (Passengers' Traffic) – RIV (Freight Traffic) – RICO (Intermodal Traffic) – RID (Dangerous Goods Traffic)</p> <p>Fichas UIC / Fiches UIC – UIC Leaflets</p> <p>Reglamento de Seguridad de Explotación (RSE) de Línea Figueras Perpignan S.A. Règlement de Sécurité d'Exploitation (RSE) de Línea Figueras Perpignan S.A. Línea Figueras Perpignan S.A.' Operations Safety Regulation</p>				

**NOTA/NOTE/NOTE:**

*Las referencias anteriores a las ETI deben entenderse como exigencias mínimas – Les références précédents aux STI doivent être entendues comme des exigences minimales – The above mentioned TSI references must be understood as minimum requirements*

## 2.7.2 VERIFICACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DEL MATERIAL RODANTE CON LA INFRAESTRUCTURA & AUTORIZACIÓN – VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ DES MATÉRIELS ROULANTS AVEC L'INFRASTRUCTURE & AUTORISATION – VERIFICATION OF THE ROLLING STOCK COMPATIBILITY WITH THE INFRASTRUCTURE & ACCEPTANCE

**LFP** se reserva el derecho de proceder a la verificación de la compatibilidad con la infraestructura de TODO el material rodante nuevo o sustancialmente modificado en el sentido de la directiva 402/2013/UE, así como del material rodante antiguo autorizado en España o Francia susceptible de utilizar la Sección Internacional en servicio comercial.

El material rodante afectado es:

- Los trenes autopropulsados de cualquier tipo (alta velocidad, trenes regionales de media velocidad)
- Locomotoras de tracción para mercancías o viajeros
- Vagones de mercancías únicamente si introducen restricciones particulares o nuevas sobre la Sección Internacional

Esta verificación complementa los procesos de Autorización de Puesta en Servicio Comercial otorgada por una Autoridad Nacional de Seguridad (**ANS**) y no sustituye dicho proceso.

Se efectúa cuando se cumplen una o varias de las siguientes condiciones:

- Existen obligaciones exportadas del material rodante hacia la infraestructura
- Un material rodante susceptible de utilizar la línea, está diseñado en base a normativas técnicas y especificaciones anteriores, mientras que la Sección Internacional ha sido diseñada y construida en base a normas técnicas, referenciales y especificaciones técnicas de interoperabilidad (**ETI**) recientes
- La Autorización de Puesta en Servicio Comercial otorgada por una **ANS** no cubre todas las condiciones de explotación de dicho material en la Sección Internacional

**LFP** se réserve le droit de procéder à une vérification de la compatibilité avec l'infrastructure de TOUS matériels roulants nouveaux ou substantiellement modifiés au sens de la directive 402/2013/UE, ainsi que des matériels roulants anciens autorisés en France ou en Espagne, mais susceptibles d'utiliser la Section Internationale en service commercial.

Les matériels roulants concernés sont :

- Des rames automotrices de quelque type que ce soit (grande vitesse, trains régionaux moyenne vitesse)
- Des locomotives de traction fret ou voyageurs
- Des wagons de fret uniquement si ces derniers introduisent des contraintes particulières ou nouvelles sur la Section Internationale

Cette vérification vient en complément des processus d'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale délivrée par une Autorité Nationale de Sécurité (**ANS**) et ne se substitue pas à ce processus.

Elle se fait lorsqu'une ou plusieurs des conditions suivantes sont remplies :

- Il existe des contraintes exportées du matériel roulant vers l'infrastructure
- Un matériel roulant susceptible d'utiliser la ligne, est conçu sur la base de normes techniques et référentiels antérieurs, alors que la Section Internationale est conçue et construite sur la base de normes techniques, référentiels et spécifications techniques d'interopérabilité (**STI**) récents
- L'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale délivrée par une **ANS** ne couvre pas toutes les conditions d'exploitation dudit matériel sur la Section Internationale

**LFP** has the right to verify the compatibility with the infrastructure of ALL new or substantially modified rolling stocks in the sense of directive 402/2013/EU, as well as for older rolling stocks authorized in France or in Spain, likely to use the International Section for commercial services.

The concerned rolling stocks are:

- Self-propelled trains of any kind (high speed, regional medium speed trains)
- Freight or passengers' locomotives
- Freight wagons only if they introduce particular or new constraints on the International Section

This verification comes as a complement of the Commercial Service Authorisation processes delivered by a National Safety Authority (**NSA**) and does not replace for this process.

It is carried out when one or several of the following conditions are fulfilled:

- There are constraints exported by the rolling stock to the infrastructure
- A rolling stock likely to use the line, is designed on the basis of former or previous technical standards and specifications, while the International Section is designed and built on the basis of actual standards and technical specifications of interoperability (**TSI**)
- The Commercial Service Authorisation delivered by a **NSA** does not cover all the operating conditions of the aforementioned rolling stock in the International Section



Cuando una **EF** o cualquier otro solicitante propietario de un material rodante (p.ej. empresa de alquiler, etc.) desea utilizar en la Sección Internacional un material rodante nuevo o substancialmente modificado, debe solicitarlo explícitamente a **LFP**. Esta solicitud es independiente y paralela a cualquier otro proceso iniciado ante una o varias **ANS** con objeto de obtener una Autorización de Puesta en Servicio Comercial.

La verificación propiamente dicha se realiza en base al estudio del dossier técnico del material rodante y pruebas dinámicas en la línea.

La realización de estas pruebas no puede dar lugar a ningún gasto facturable a **LFP** por la puesta a disposición del material y del personal asociado. Por simetría, **LFP** no factura al solicitante el tratamiento del dossier, los costes de las pruebas y los surcos necesarios para su realización.

Al finalizar el proceso de verificación, **LFP** emite una autorización de circulación comercial con valor de certificado de compatibilidad del material rodante en cuestión y actualiza su registro de material rodante autorizado a circular por la línea.

Lorsqu'une **EF** ou tout autre demandeur propriétaire d'un matériel roulant (p.ex. loueur, etc.) souhaite utiliser sur la Section Internationale un matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié, il doit en faire explicitement la demande auprès de **LFP**. Cette demande est indépendante et parallèle de tout autre processus d'obtention d'une Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale entamé auprès d'une ou plusieurs **ANS**.

La vérification de la compatibilité proprement dite se fait sur la base de l'étude du dossier technique du matériel roulant et d'essais dynamiques sur la ligne.

La réalisation de tels essais, ne peut donner lieu à une facturation envers **LFP** pour la mise à disposition du matériel et du personnel associé. Par symétrie, **LFP** ne facture pas au demandeur le traitement du dossier, les coûts des essais et les sillons nécessaires pour leur réalisation.

À l'issue du processus de vérification, **LFP** émet une autorisation de circulation commerciale ayant valeur d'attestation de compatibilité du matériel roulant en question et met à jour son registre des matériels roulants autorisés à circuler sur la ligne.

When an **RU** or any other applicant who is the owner of a rolling stock (e.g. leasing company, etc.) wishes to use a new or substantially modified rolling stock in the International Section, he has to make an explicit request to **LFP**.

This request is independent and parallel to any other process for obtaining a Commercial Service Authorisation that has been previously initiated towards one or several NSA.

The verification of the compatibility is carried out based on the study of the technical file of the rolling stock and on dynamic testing on the line.

The availability of the trains with the relevant staff for testing runs, cannot be charged to **LFP**.

Symmetrically, **LFP** does not charge to the applicant the treatment of the file, the costs of the testing runs and the necessary paths for their execution.

At the end of the verification process, **LFP** emits an authorization for commercial operations having value of certificate of compatibility of the rolling stock and updates its authorized rolling stocks file to operate on the line.

### 2.7.3 TIPOS DE MATERIAL RODANTE ADMITIDOS – TYPES DE MATÉRIEL ROULANT ADMIS – TYPES OF ROLLING STOCK ACCEPTED

La **S.I.** ha sido concebida y realizada según las ETI en vigor.

La **S.I.** no presenta particularidades que modifiquen las reglas de acceso para el material que esté en conformidad con las normas establecidas en las ETI.

Por consiguiente, los trenes de viajeros y de mercancías son admitidos en la **S.I.** a condición de que cumplan con las ETI, tal como se indica en el párrafo 2.10.

La **S.I.** a été conçue et réalisée conformément aux STI en vigueur.

La **S.I.** ne présente pas de particularités modifiant les règles d'accès pour du matériel qui serait conforme aux normes établies dans les STI.

Par conséquent, les trains de voyageurs et les trains de marchandises sont admis sur la **S.I.** à condition qu'ils soient conformes aux STI tel qu'indiqué au paragraphe 2.10.

The **S.I.** has been designed and built according to the applicable TSI.

Therefore, the **S.I.** does not have any particularities likely to modify access rules or conditions for rolling stock that complies with the TSI.

Consequently, passengers' and freight trains are admitted (accepted) in the **S.I.** provided that they comply with the TSI as indicated in the previous section 2.10.

Sin embargo, excepcionalmente, con el fin de garantizar la seguridad de la circulación y la integridad de la infraestructura, **LFP** podrá imponer restricciones relativas a la aceptación de material destinado al transporte de mercancías.

Las locomotoras y trenes autopropulsados que efectúen servicios comerciales deben estar equipados con el sistema ERTMS nivel 1.

Esta regla se aplica tanto a los trenes de viajeros como a los trenes de mercancías, excluyendo cualquier posibilidad de derogación.

Néanmoins, exceptionnellement, des restrictions relatives à l'admission de matériel dédié au fret pourront être imposées par **LFP** dans le but de garantir la sécurité des circulations et l'intégrité de l'infrastructure.

Les locomotives et les trains automoteurs assurant des services commerciaux doivent être équipés du système ERTMS niveau 1.

Cette règle s'applique tant pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises et ne peut faire l'objet d'une quelconque dérogation.

However, in exceptional cases, in order to ensure operations safety and the integrity of the infrastructure, **LFP** may impose restrictions on the acceptance of rolling stock used for the carriage of freight.

Locomotives and self-propelled trains making commercial services must be equipped with the ERTMS Level 1 system.

This obligation applies to both passengers and freight (goods) trains, excluding any possibility of a waiver.

#### 2.7.4 TRACCIONES ADMITIDAS – TRACCTIONS ADMISES – TRACTION ALLOWED

La **S.I.** admite tracciones Eléctricas y Diesel que cumplan con las especificaciones técnicas definidas por **LFP**.

La tracción eléctrica es el modo de tracción preferencial de la línea, desde el punto de vista de la seguridad del Túnel del Pertús, condiciones de circulación, velocidad y respeto por el medioambiente.

Para trenes comerciales diesel, la máquina de tracción debe cumplir las siguientes prescripciones:

- Cumplir con la directiva 97/68/CE de 16/12/1997
- El tubo de escape de la unidad motora debe encontrarse fuera del eje de la catenaria para evitar que el humo cause depósitos de hollín en el hilo de contacto
- Los gases de escape de la unidad motora deben ser evacuados y expulsados de forma difusa y no concentrada
- Los depósitos y conductos de suministro del combustible deben ser perfectamente estancos
- La unidad de tracción en su totalidad y más concretamente, la parte inferior de la misma debe estar exenta de restos de aceite o grasa

La **S.I.** admet les tractions Électriques et Diesel qui répondent aux spécifications techniques définies par **LFP**.

La traction électrique est le mode préférentiel de la ligne, du point de vue de la sécurité du Tunnel du Perthus, des conditions de circulation, de vitesse et de respect de l'environnement.

Pour les trains commerciaux à traction diesel, l'engin de traction doit respecter les prescriptions suivantes :

- Être conforme avec la directive 97/68/CE du 16/12/1997
- Le pot d'échappement de l'engin moteur doit se trouver en dehors de l'axe de la caténaire pour éviter que les fumées ne provoquent des dépôts de suie sur le fil de contact
- Les gaz d'échappement de l'engin moteur doivent être évacués et expulsés de façon diffuse et non concentrée
- Les réservoirs et les conduites fournissant le combustible doivent être parfaitement étanches
- L'unité de traction, dans sa totalité, et plus particulièrement sur sa partie inférieure, doit être exempte de restes d'huile ou de graisse

The **S.I.** allows Diesel and Electric traction that comply with the technical specifications defined by **LFP**.

From Perthus tunnel safety, operating conditions, speed and environmental conditions point of view, electrical traction is the preferred traction mode in the line.

For commercial trains with diesel traction, the hauling machine shall comply with the following conditions:

- Be compliant with directive 97/68/EC dated 16/12/1997
- The escape tube of the hauling machine must be located outside the axis of the overhead contact line to avoid that smokes cause deposits of soot on the contact line
- The escaping gases of the hauling machine must be evacuated and expelled in a diffused way and not concentrated
- The diesel tanks and pipes that feed the engine with combustible must be perfectly sealed
- The entire hauling machine and in particular its lower part, must be free of oil or grease deposits or rests

- Para los trenes o locomotoras que se han puesto en servicio antes del 31/12/2012, la calidad de los gases de escape debe cumplir con la normativa **Stage II y Tier 2**
- Para las locomotoras puestas en servicio después del 01/01/2013, la calidad de los gases de escape debe cumplir con la normativa **Stage IIIB y Tier 4i**

Los trenes comerciales anteriores a la normativa Stage II y Tier 2 y que por lo tanto, no la cumplen, estarán autorizados a circular pero se deberán tratar como transportes excepcionales, dadas las medidas particulares a tomar para su paso por el túnel.

La admisión de locomotoras que no cumplen esta normativa se hará a través de estudios específicos, para determinar los efectos de la circulación dentro del túnel y las medidas correspondientes, según el método de seguridad común (MSC) del reglamento UE 402/2013.

- Pour les trains ou locomotives mis(es) en service avant le 31/12/2012, la qualité des gaz d'échappement doit être conforme à la réglementation **Stage II et Tier 2**
- Pour les locomotives mises en service après le 01/01/2013, la qualité des gaz d'échappement doit être conforme à la réglementation **Stage IIIB et Tier 4i**

Les trains commerciaux qui sont antérieurs à la norme Stage II et Tier 2 et qui de fait n'en sont pas conformes, seront autorisés à circuler mais seront traités comme des transports exceptionnels du fait des mesures particulières à prendre pour la traversée du tunnel.

L'admission des locomotives n'accomplissant pas ces normes sera réalisée moyennant des études spécifiques pour déterminer les effets de la circulation dans le tunnel et les mesures correspondantes, suivant la méthode de sécurité commune (MSC) du règlement UE 402/2013.

- For trains or locomotives that entered in service before 31/12/2012, the quality of the escape gases must comply with standards **Stage II and Tier 2**
- For trains or locomotives that entered in service after 01/01/2013, the quality of the escape gases must comply with standards **Stage IIIB and Tier 4i**

The commercial trains that entered in service prior to standard Stage II and Tier 2 and that consequently do not comply with this regulation, are authorized to operate but will be treated like exceptional transports due to specific measures that will have to be taken for the tunnel pass.

The acceptance of locomotives that do not comply with this standard will involve specific studies to determine the effects of the train inside the tunnel and the corresponding mitigations measures, according to the common safety method of EU Regulation 402/2013.

## 2.8 PROCEDIMIENTO DE AUTORIZACIÓN DE PERSONAL DE EMPRESAS FERROVIARIAS – PROCÉDURE D'AUTORISATION DU PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES – RAILWAY UNDERTAKINGS' STAFF ACCEPTANCE PROCESS

El personal de conducción y acompañamiento comercial de las **EF** debe ser debidamente formado en las condiciones de explotación y consignas de seguridad vigentes en la S.I. y debe estar habilitado por éstas para ser autorizado a realizar la conducción y el acompañamiento comercial de los trenes que operen en la línea.

La formación y habilitación de los agentes de las **EF** es responsabilidad de la **EF** de la cual dependen.

**LFP** pone a disposición de las **EF** el conjunto de la documentación necesaria y suficiente para conocer la infraestructura y los procedimientos vigentes, y en particular:

- La presentación general de la línea

Le personnel de conduite et d'accompagnement commercial des **EF** doit être dûment formé aux conditions d'exploitation et aux consignes de sécurité en vigueur sur la S.I. et habilité par ces dernières pour être autorisé à assurer la conduite et l'accompagnement commercial des trains opérant sur la ligne.

La formation est l'habilitation des agents des **EF** est du ressort de l'**EF** dont ils dépendent.

**LFP** met à la disposition des **EF** l'ensemble de la documentation nécessaire et suffisante, permettant de prendre connaissance de l'infrastructure et des procédures en vigueur et notamment :

- La présentation générale de la ligne

Trains drivers as well as commercial attendants making part of the **RU** staff, must be duly trained regarding the operations conditions and safety rules that are in power in the I.S. and must be duly authorised by the RU for the operation of trains or the commercial on-board presence of trains using the line.

**RU** personnel training and authorisation are done under the **RU** responsibility.

**LFP** puts at the **RU**' disposal all necessary and sufficient documentation, providing a sufficient level of knowledge of the infrastructure and the operational procedures that are in power, and in particular:

- General presentation of the line

- El diagrama detallado de la línea
- El Reglamento de Seguridad de Explotación
- El Registro de Consignas de Seguridad para el Personal de a Bordo (trenes de viajeros, trenes de mercancías)

Por otra parte, **LFP** realiza la formación de los formadores de las **EF** relativa a las condiciones de explotación y las consignas de seguridad en vigor, tanto para el personal de conducción como para el personal de acompañamiento comercial.

A petición suya, **LFP** puede poner la infraestructura a disposición de las **EF** para realizar la formación de su personal: visitas de reconocimiento de los puntos característicos, marchas de reconocimiento, formación de conductores, etc..

- Le diagramme détaillé de la ligne
- Le Règlement de Sécurité d'Exploitation (RSE)
- Le Registre de Consignes de Sécurité du Personnel de Bord (trains de voyageurs, trains de fret)

D'autre part, **LFP** assure la formation des formateurs des **EF** concernant les conditions d'exploitation et les consignes de sécurité en vigueur tant pour le personnel de conduite que celui d'accompagnement commercial.

À leur demande, **LFP** peut mettre l'infrastructure à la disposition des **EF** en vue d'assurer la formation de leurs personnels : visites de reconnaissance des points caractéristiques, marches de reconnaissance, formation des conducteurs, etc..

- Detailed line diagram
- Operations Safety Rulebook (RSE)
- The on-board personnel safety procedures rulebook (passengers' and freight trains)

From the other side, **LFP** carries of the training of the **RU'** trainers in the field of operations conditions and safety rules that are in power for both train drivers and commercial attendants.

Following request, **LFP** can put the infrastructure at the **RU'** disposal for the training of their personnel: site visits at the most characteristic points, reconnaissance runs, drivers' training, etc..



# 3

INFRAESTRUCTURA  
INFRASTRUCTURE  
INFRASTRUCTURE

### 3 INFRAESTRUCTURA – INFRASTRUCTURE – INFRASTRUCTURE

#### 3.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION – INTRODUCTION

Los datos contenidos en este capítulo de la **DR** tienen carácter meramente informativo y general sobre las características principales de la **S.I.**

Les données contenues dans ce chapitre du **DRR** ont un caractère purement informatif et général et concernent les caractéristiques principales de la **S.I.**

The data contained in this chapter of the **NS** are merely of a general and informative nature about the main features of the **S.I.**

#### 3.2 ÁMBITO DE LA RED – ETENDUE DU RÉSEAU – EXTENT OF THE NETWORK

##### 3.2.1 LÍMITES GEOGRÁFICOS – LIMITES GÉOGRAPHIQUES – GEOGRAPHICAL LIMITS

La red de LFP es delimitada por los siguientes puntos :

Le réseau de LFP est délimité par les points suivants :

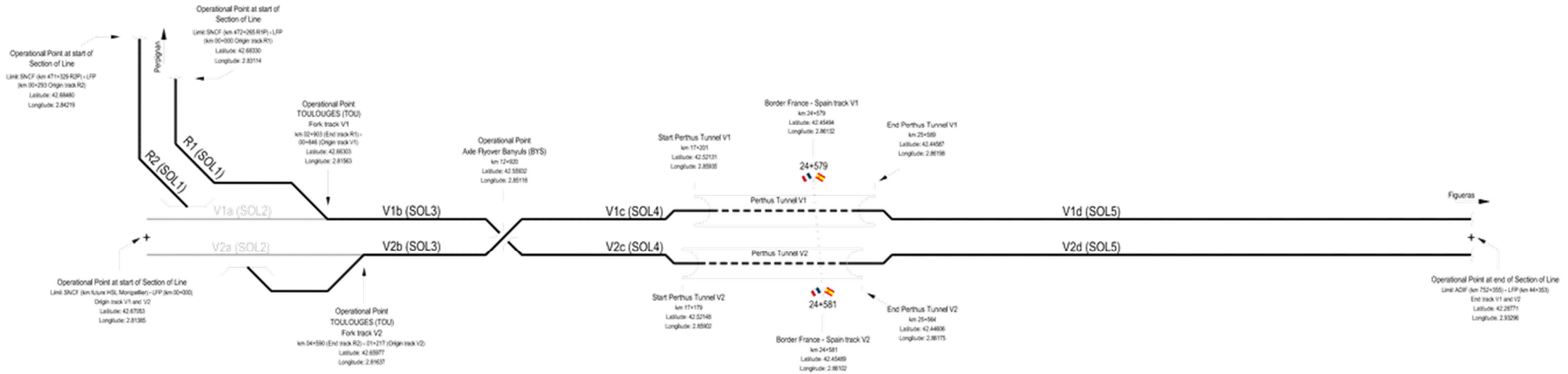
LFP' network is bound by the following points :

Nombre Nom Name	PK	Vía Voie Track	Tipo Type Type	Latitud Latitude Latitude	Longitud Longitude Longitude
<b>Límite SNCF Réseau – LFP</b> <b>Limite SNCF Réseau – LFP</b> <b>Limit SNCF Réseau – LFP</b>	000+000 LFP 472+265 SNCF-R	<b>R1</b>	Origen R1 Origine R1 Origin R1	42.68330	02.83114
<b>Límite SNCF Réseau – LFP</b> <b>Limite SNCF Réseau – LFP</b> <b>Limit SNCF Réseau – LFP</b>	000+293 LFP 471+329 SNCR-R	<b>R2</b>	Origen R1 Origine R1 Origin R1	42.68480	02.84219
<b>Límite ADIF – LFP</b> <b>Limite ADIF – LFP</b> <b>Limit ADIF – LFP</b>	044+353 LFP 752+355 ADIF	<b>V1/V2</b>	Fin V1 & V2 Fin V1 & V2 End V1 & V2	42.28771	02.93296

EL esquema general de los límites geográficos de la línea es el siguiente.

Le schéma général des limites géographiques de la ligne est le suivant.

The general scheme of the geographical limits of the line is the following.



### 3.2.2 CONEXIONES CON OTRAS REDES – RÉSEAUX FERROVIAIRES CONNECTÉS – CONNECTED RAILWAY NETWORKS

La infraestructura de **LFP** está conectada con la red ferroviaria española de ADIF en su extremo sur y con la red ferroviaria francesa de SNCF Réseau en su extremo norte.

L'infrastructure de **LFP** est connectée au réseau ferroviaire français de SNCF Réseau à son extrémité nord aux environs de Perpignan et au réseau ferroviaire espagnol d'ADIF à son extrémité sud.

**LFP** infrastructure is connected to the ADIF Spanish railway network at its southern end and to the SNCF Réseau French railway network at its northern end.





### 3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED – DESCRIPTION DU RÉSEAU – NETWORK DESCRIPTION

#### 3.3.1 IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA – IDENTIFICATION GÉOGRAPHIQUE – GEOGRAPHICAL IDENTIFICATION

La **S.I.** es una línea ferroviaria de alta velocidad de doble vía y tráfico mixto, entre Llers y Le Soler (en las cercanías de Figueras y de Perpiñán respectivamente), con una longitud de 44,4 km que se reparten de la siguiente forma:

- En Francia un tramo al aire libre de doble vía de 17,26 km, que se extiende desde Le Soler (pk 0+000) hasta la entrada al Túnel del Pertús y dos plataformas de vía única de 4,59 km y 2,90 km de longitud para enlazar con la red clásica en Le Soler
- Un túnel transfronterizo de dos tubos que comprende 8,25 km (Túnel del Pertús)
- En España un tramo al aire libre de doble vía de 18,85 km, que se extiende desde la salida del túnel hasta el otro extremo en Llers (p.k. 44+353)

Véase Anejo 1.

##### 3.3.1.1 Tipología de las Vías – Typologie des Voies – Track Typologies

Las dos vías principales están equipadas con circuitos de vía y están numeradas como "V1" y "V2".

La **S.I.** presenta una particularidad: al tratarse del enlace de la red ferroviaria española (en la que los trenes circulan normalmente por la derecha) con la red ferroviaria francesa (en la que los trenes circulan normalmente por la izquierda), es necesario un cambio de paridad que permita que los trenes estén en la vía y sentido normales de circulación cuando lleguen a cada una de las dos redes limítrofes, en la situación normal de circulación. Este cambio se efectúa mediante un salto de carnero, cuyo principio funcional es el siguiente:

La **S.I.** est une ligne ferroviaire à grande vitesse mixte et à double voie entre Le Soler et Llers (à proximité de Perpignan et de Figueras respectivement) ayant une longueur de 44,4 km répartis comme suit :

- En France, un tronçon à ciel ouvert et à double voie de 17,26 km entre Le Soler (pk 0+000) et l'entrée du tunnel du Perthus et deux plates-formes pour voie unique de 4,59 km et 2,90 km de longueur pour les raccordements avec le réseau classique au Soler
- Un tunnel transfrontalier bitube de 8,25 km (Tunnel du Perthus)
- En Espagne, un tronçon à ciel ouvert et à double voie de 18,85 km entre la sortie du tunnel et l'autre extrémité à Llers (PK 44+353)

Voie Annexe 1.

Les deux voies principales sont équipées de circuits de voie et sont numérotées « V1 » et « V2 ».

La **S.I.** présente une particularité: s'agissant de la jonction entre le réseau ferroviaire français (où les trains roulent normalement à gauche) et le réseau ferroviaire espagnol (où les trains roulent normalement à droite), un changement de parité est nécessaire pour permettre aux trains d'être sur la voie et sens normaux de circulation en arrivant sur chacun des deux réseaux limitrophes dans la situation normale de circulation. Ce changement se fait grâce à un saut-de-mouton dont le principe fonctionnel est le suivant :

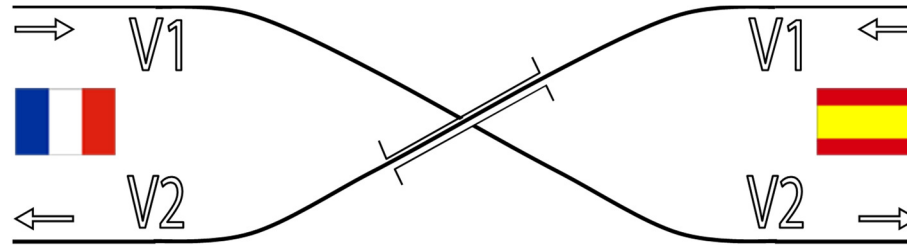
The **S.I.** is a high speed double track and mixed traffic railway line between Llers and Le Soler (near Figueras and Perpignan respectively) with a length of 44.4 km which is distributed as follows:

- In France a 17.26 km open air stretch of double track extending from Le Soler (PK 0+000) to the entrance to the Pertús tunnel and two RAC Single tracks (2.9 + 4.6 km) to link up with the French network at Le Soler
- A cross-border tunnel of two tubes comprising 8.25 km (Perthus Tunnel)
- In Spain, a 18.85 km open air stretch of double track extending from the tunnel exit to the other end in Llers (PK 44 +353)

Refer to Annex 1.

The two main lines are equipped with track circuits and are numbered "V1" and "V2".

The **S.I.** has a peculiarity: since it connects the Spanish railway network (on which the trains run normally on the right) with the French railway network (on which the trains run normally on the left), a change of parity is needed to allow the trains to be on the normal track and run direction when they reach each of the two adjacent networks in normal traffic situations. This change takes place through a flyover jumper structure designed according to the following functional principle:



El esquema general de la línea y de las vías es el siguiente.

Le schéma général de la ligne et des voies est le suivant.

The general line and tracks layout is the following.



### 3.3.1.2 Ancho de Vía – Écartement des Voies – Track Gauge

El ancho de las vías de la **S.I.** es el ancho internacional (UIC) de 1.435 mm.

L'écartement des voies de la **S.I.** est l'écartement international (UIC) de 1.435 mm.

The **S.I.** track gauge is the standard gauge (UIC) of 1,435 mm.

### 3.3.1.3 Estaciones y Nudos – Gares et Nœuds – Stations and Nodes

No aplica.  
La red de LFP no incluye estaciones o nudos.

Non applicable.  
Le réseau de LFP ne comporta pas des gares ou nœuds.

Not applicable.  
LFP network does not include stations or nodes.

## 3.3.2 PRESTACIONES – CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – CAPABILITIES

La **S.I.** está diseñada para el tráfico ferroviario **mixto** (viajeros y mercancías), en ancho UIC de 1.435 mm, de doble vía, con una longitud total de unos 44,4 km, entre Llers (España) y Le Soler (Francia), y construida en su totalidad según las especificaciones técnicas de interoperabilidad ferroviaria europea (ETI) establecida en la directiva 96/48/CE.

La **S.I.** est conçue pour le trafic ferroviaire **mixte** (voyageurs et marchandises), avec un écartement UIC de 1.435 mm, à double voie, et une longueur totale de 44,4 km entre Le Soler (France) et Llers (Espagne). Elle est construite sur tout son tracé suivant les spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaire européenne (STI) établies dans la directive 96/48/CE.

The **S.I.** is designed for **mixed** rail traffic (passengers and freight), with a 1,435 mm UIC gauge, double track and a total length of about 44.4 km, between Llers (Spain) and Le Soler (France), and built in full according to the technical specifications for European rail interoperability (TSI) established in Directive 96/48/EC.

### 3.3.2.1 Gálibo de las Vías – Gabarit des Voies – Loading Gauge

El gálibo cinemático que debe ser respetado corresponde a las normas UIC 505-1 y 506 y a la ETI Material Rodante 2002/735/CE. En el *Anexo 4* se detalla el esquema del gálibo.

Le gabarit cinématique à respecter répond aux normes UIC 505-1 et 506 et à la STI Matériel roulant 2002/735/CE. Le schéma du gabarit est détaillé à l'*Annexe 4*.

The kinematic gauge that must be respected corresponds to UIC 505-1 and 506 standards and the Rolling Stock TSI 2002/735/EC. *Annex 4* shows a diagram of the gauge.

### 3.3.2.2 Límites de Carga – Limites de Charge – Weight Limits

La **S.I.** es una línea de clase D4. La masa estática para cada eje siempre deberá ser igual o inferior a 22,5 toneladas y la masa por unidad de longitud igual o inferior a 8,0 t/m.

La **S.I.** est une ligne de la classe D4. La masse statique par essieu sera toujours égale ou inférieure à 22,5 tonnes et la masse par unité de longueur égale ou inférieure à 8,0 t/m.

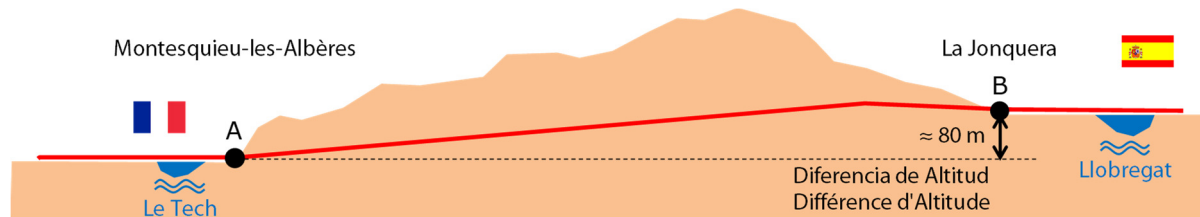
The **S.I.** is a D4 class line. The static mass for each axle must always be equal to or less than 22.5 tons and the mass per unit length less than or equal to 8.0 t/m.

### 3.3.2.3 Declividades de las Vías – Déclivités des Voies – Line Gradients

El trazado de la **S.I.** ha sido oportunamente diseñado para minimizar los efectos del obstáculo natural que constituyen la cadena pirenaica y la diferencia de altitud entre el territorio español y el territorio francés.

Le tracé de la **S.I.** est judicieusement conçu pour minimiser les effets de l'obstacle naturel constitué par la chaîne pyrénéenne et la différence d'altitude entre le territoire français et le territoire espagnol.

The alignment of the **S.I.** has been judiciously deigned in order to minimise the effects of the natural obstacle of the Pyrenean mountainous chain and the altitude difference between French and Spanish territories.



Para facilitar la circulación de los trenes y en particular, de los trenes de mercancías largos y pesados:

- Las rampas más pronunciadas (18‰) se limitan al mínimo indispensable y en distancias cortas
- Todas las rampas de 18‰ están precedidas por bajadas

Declividades y longitudes asociadas:

- Declividad máxima 18‰ en dos (2) puntos:
  - en exterior, en el territorio francés al norte del túnel, a lo largo de 1.944 m, con un radio mínimo de 15.000 m y un peralte máximo de 60 mm
  - en exterior, en el territorio español al sur del túnel, a lo largo de 3.077 m, vía recta (radio infinito), sin peralte
- Longitud máxima, con declividad: 10,9‰ a lo largo de 6.420 m con un radio mínimo de 8.333 m y un peralte máximo de 110 mm; este tramo se encuentra dentro del túnel

El siguiente esquema indica la posición de las dos rampas de 18‰ en la línea.

Pour faciliter la circulation des trains et en particulier des trains de fret longs et lourds:

- Les rampes les plus fortes (18‰) sont limitées au strict minimum et s'étendent sur des distances courtes
- Toutes les rampes de 18‰ sont précédées de pentes

Déclivités et longueurs associées :

- Déclivité maximale 18‰ sur deux (2) points :
  - à l'extérieur, sur le territoire français au nord du tunnel, le long de 1.944 m, avec un rayon minimal de 15.000 m et un dévers maximal de 60 mm
  - à l'extérieur, sur le territoire espagnol au sud du tunnel, le long de 3.077 m, en alignement droit (rayon infini), sans devers
- Longueur maximale avec déclivité: 10,9‰ le long de 6.420 m, avec un rayon minimal de 8.333 m et un dévers maximal de 110 mm ; ce tronçon se trouve dans le tunnel

Le schéma suivant indique la position des deux rampes de 18‰ sur la ligne.

In order to facilitate trains' operation and in particular long and heavy freight trains.

- The steepest gradients (18‰) are limited to the strict minimum and are implemented in short distances
- All 18‰ gradients are preceded by slopes (downhills)

Gradients and associated lengths:

- Maximum gradient 18‰ at two (2) points :
  - in open air, in French territory located at the north of the tunnel, along 1,944 m, with a minimum radius of 15,000 m and a maximum cant of 60 mm
  - in open air, in Spanish territory located at the south of the tunnel, along 3,077 m on straight track (infinite radius) with no cant
- Maximum length with gradient: 10.9‰ along 6,420 m with a minimum radius of 8,333 m and a maximum cant of 110 mm; this section is inside the tunnel

The following scheme shows the position of the two 18‰ gradients in the line.



### 3.3.2.4 Velocidades de la Línea – Vitesses de la Ligne – Line Speeds

Las velocidades en la infraestructura están resumidas en el siguiente cuadro:

Les vitesses dans l'infrastructure sont résumées dans le tableau suivant:

The speeds in the infrastructure are summarized in the following table:

TIPO DE TREN TYPE DE TRAIN TYPE OF TRAIN	VELOCIDAD MÁXIMA VITESSE MAXIMALE MAXIMUM SPEED	VELOCIDAD MÍNIMA VITESSE MINIMALE MINIMUM SPEED
Trenes de pasajeros alta velocidad (larga distancia) Trains de voyageurs à grande vitesse (longue distance) High Speed passenger trains (long distance)	300 km/h	120 km/h
Trenes de pasajeros media velocidad (media distancia, servicios regionales, trenes de coches-cama) Trains de voyageurs à moyenne vitesse (moyenne distance, services régionaux, trains de voitures-lits) Medium Speed passenger trains (medium distance, regional services, sleeping-cars trains)	250 km/h	120 km/h
Trenes de mercancías equipados con ERTMS N1 (*) Trains marchandises équipés ERTMS N1 (*) Freight trains equipped with ERTMS L1 (*)	140 km/h	80 km/h <i>60 km/h puntualmente/ponctuellement/punctually</i>
Locomotoras aisladas equipadas con ERTMS N1 Locomotives isolées équipées ERTMS N1 Isolated locomotives equipped with ERTMS L1	160 km/h	60 km/h

(\*) La admisión de locomotoras que no cumplen la velocidad mínima se hará a través de estudios específicos conjuntos con las redes adyacentes (ADIF y SNCF Réseau), para determinar los efectos sobre la capacidad de la **S.I.**, con una velocidad mínima absoluta de 60 km/h.

(\*) L'admission des locomotives n'accomplissant pas la vitesse minimale se fera moyennant des études spécifiques conjointes avec les réseaux adjacents (SNCF Réseau et ADIF) pour déterminer les effets sur la capacité de la **S.I.**, avec une vitesse minimale absolue de 60 km/h.

(\*) The acceptance of locomotives that do not comply with the minimum speed will be through specific joint studies with the adjacent networks (SNCF Réseau and ADIF) to determine the effects of the **S.I.** capacity, with an absolute minimum speed of 60 km/h.

### 3.3.2.5 Longitud máxima de los Trenes – Longueur maximale des Trains – Maximum Trains' Length

La longitud máxima total comercial admitida por la **S.I.** es la siguiente:

- Trenes de pasajeros: 400 metros ( $\pm 1\%$ )
- Trenes de mercancías: 850 metros (incluyendo locomotoras de tracción)

Los trenes de mercancías con una longitud superior a 750 m, pueden circular en la **S.I.** siempre y cuando estén autorizados a circular en las redes de ADIF y SNCF Réseau.

La longueur maximale totale commerciale admise pour la **S.I.** est la suivante:

- Trains voyageurs: 400 mètres ( $\pm 1\%$ )
- Trains marchandises: 850 mètres (y compris engins de traction)

Des trains de marchandises de longueur supérieure à 750 m sont autorisés à circuler sur la **S.I.** à condition qu'ils soient autorisés à circuler sur les réseaux de SNCF Réseau et ADIF.

The maximum total commercial length allowed by the **S.I.** is:

- Passengers' Train: 400 metres ( $\pm 1\%$ )
- Freight Train: 850 metres (including traction locomotives)

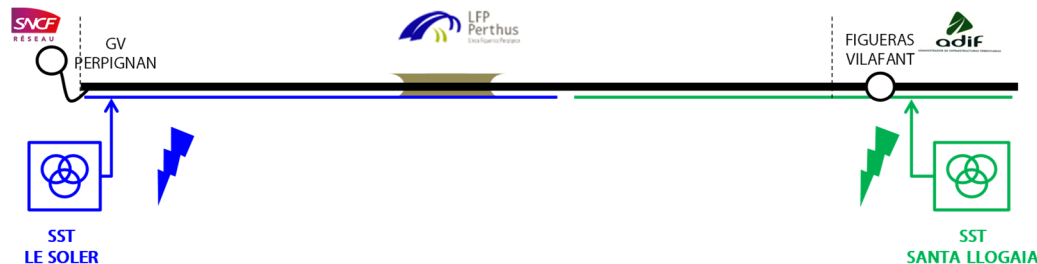
Trains with a length above 750 m, are authorized to operate in the **S.I.** provided that they are also authorized to operate in SNCF Réseau and ADIF networks.

### 3.3.2.6 Sistema de Alimentación de Energía – Système d'Alimentation en Énergie – Power Supply System

La **S.I.** se alimenta mediante una línea aérea de contacto, presentando una tensión nominal de 25.000 V CA de 50 Hz. Una parte de la línea está alimentada desde la subestación de Le Soler, ubicada en las proximidades de Perpiñán, en Francia, mientras que la otra parte se alimenta por la subestación situada en Santa Llogaia en España.

La **S.I.** est alimenté au moyen d'une ligne aérienne de contact, avec une tension d'alimentation nominale de 25.000 V CA de 50 Hz. Une partie de la ligne est alimentée depuis la sous-station du Soler, située aux alentours de Perpignan, en France, et une autre partie par la sous-station située dans la commune de Santa Llogaia en Espagne.

The **I.S.** is powered by an overhead contact line, having a rated voltage of 25,000 V AC 50 Hz. A portion of the line is powered from a substation located near Perpignan, Le Soler, in France, while the other portion of the line is powered from a substation located in Santa Llogaia in Spain.



La S.I. está equipada con cinco (5) centros de autotransformación (CAT) distribuidos a lo largo de la línea. Permiten mantener un nivel de tensión constante (25 kV, AC) a lo largo de toda la línea, tanto en el hilo de contacto como en el hilo de alimentación (feeder).

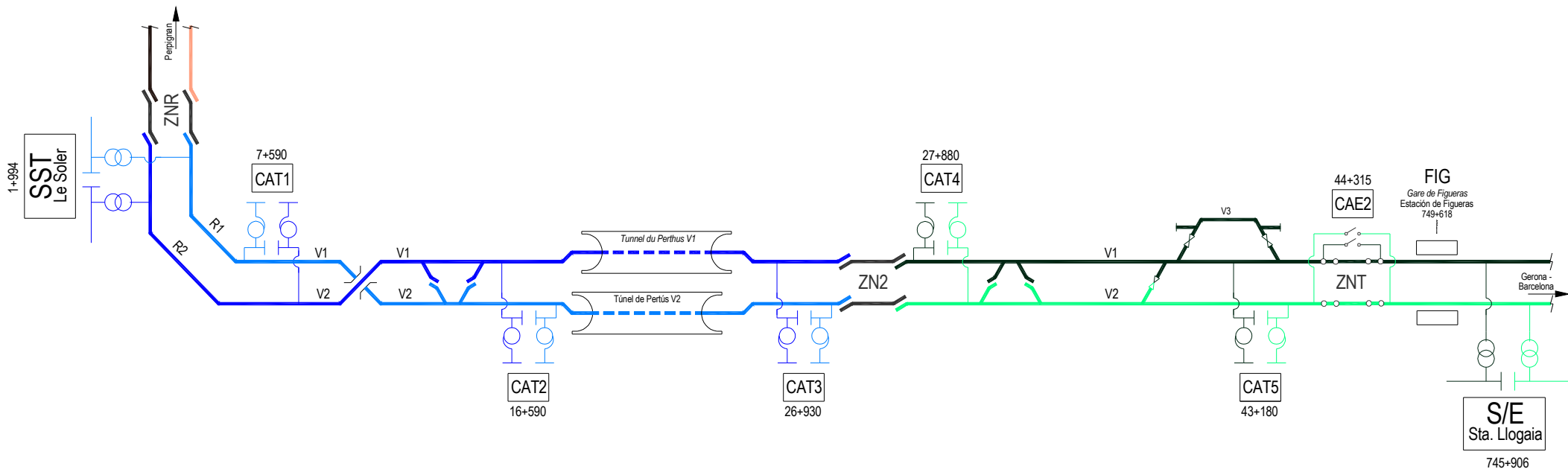
Además, permiten un acoplamiento eléctrico de la alimentación de las vías 1 y 2, consiguiendo así un mayor equilibrio eléctrico entre ambas.

La S.I. dispose de cinq (5) centres d'autotransformation (CAT) repartis sur le long de la ligne. Ils permettent de maintenir un niveau de tension constant (25 kV, AC) sur toute la longueur de la ligne, tant sur le fil de contact que sur le fil d'alimentation (feeder).

Par ailleurs, ils permettent un couplage électrique de l'alimentation des voies 1 et 2 de manière à avoir un meilleur équilibre électrique entre les deux voies.

The I.S. has five (5) autotransformer centres (CAT) along the alignment. They allow maintaining a constant level of voltage (25 kV, AC) along the entire alignment, on both contact line and feeding line (feeder).

In addition, they also allow the electric coupling of the tracks 1 and 2 in-feeds in order to have a better electric balance between the two tracks.



La subestación de Le Soler tiene una redundancia **interna** con dos (2) acometidas diferentes e independientes.

La sous-station du Soler a une redondance **interne** avec deux (2) alimentations différentes et indépendantes.

The substation Le Soler has **internal** redundancy with two (2) different power in-feeds.



También existe una redundancia **externa** en caso de pérdida total de una de las dos subestaciones (Le Soler o Santa Llogaia), la línea se alimenta en su totalidad por la otra subestación, sin consecuencias en el servicio comercial.

La catenaria está situada actualmente a una altura de 5.300 mm y podrá elevarse en el futuro hasta una altura de 5.600 mm para adaptarse al gálibo "autopista ferroviaria" (AF) si fuera necesario.

El equipamiento de la catenaria permite el funcionamiento normal del tren en tracción y en frenado, las tensiones de la línea cumplen con la ETI de energía según la tabla adjunta.

Il existe aussi une redondance **externe** : en cas de perte totale d'une des sous-stations (Le Soler ou Santa Llogaia), la ligne est alimentée dans sa totalité par l'autre sous-station, sans conséquence sur le service commercial.

La caténaire se trouve actuellement à une hauteur de 5.300 mm et pourra être levée, à une hauteur de 5.600 mm pour l'adaptation au gabarit « autoroute ferroviaire » (AF), si besoin dans le futur.

L'équipement caténaire permet le fonctionnement normal du train en traction et en freinage. Les tensions de la ligne sont conformes à la STI d'énergie selon le tableau ci-dessous.

There is also an **external** redundancy: in case of total failure of one of the two substations (Le Soler or Santa Llogaia), the entire line may be powered by the other substation, with no effect or consequences to the commercial service.

The overhead contact line is currently located at a height of 5,300 mm and in the future it may be raised to a height of 5,600 mm to adapt it to the "rolling motorway" (AF) gauge in the future if necessary.

The overhead contact line equipment allows normal train operation under traction and braking, and the line voltages comply to the TSI energy in the attached chart.

Tensión mínima Tension minimale Minimum voltage	Tensión nominal Tension nominale Rated voltage	Tensión máxima Tension maximale Maximum voltage
19 KV	27,5 KV	29 KV
Frecuencia mínima Fréquence minimale Minimum frequency	Frecuencia nominal Fréquence nominale Rated frequency	Frecuencia máxima Fréquence maximale Maximum frequency
49,5 Hz	50 Hz	50,5 Hz

La tensión mecánica del cable sustentador es de 15,75 kN y la del hilo de contacto es de 31,5 kN. Tanto la tensión del cable sustentador como la del hilo de contacto se compensan automáticamente. El descentrado del hilo de contacto es  $\pm 200$  mm y el desplazamiento lateral máximo por acción del viento es  $\pm 400$  mm.

La **S.I.** dispone de una zona neutra interoperable de unos 590 m cuyo eje se sitúa en el km 27+404 (para la separación de fases)

La tension mécanique du fil de support est de 15,75 kN et celle du fil de contact est de 31,5 kN. Aussi bien la tension du fil de support que celle du fil de contact sont automatiquement compensées. Le désaxement du fil de contact est de  $\pm 200$  mm et déplacement latéral maximum par l'action du vent est de  $\pm 400$  mm.

La **S.I.** dispose d'une zone neutre interoperable d'environ 590 m dont l'axe est situé au km 27+404 (pour la séparation de

The mechanic tension of the support cable is 15.75 kN; mechanical tension of the contact wire is 31.5 kN. Tensions of both support cable and contact wire are automatically compensated. Contact wire horizontal positions range from  $\pm 200$ mm, while maximum lateral displacement due to wind effect is  $\pm 400$  mm.

One interoperable neutral zone of about 590 m whose axis is close to km 24+404 (for phase separation), as well as one separation section (buffer zone between 25 kV and 1.5 kV in the

y una zona de separación de 25 kV y 1,5 kV en la transición con la red francesa de SNCF Réseau.

En las vías de enlace con la red ferroviaria convencional de SNCF Réseau se dispone de una tensión 1.500 kV continua.

En el *Anexo 6* se muestra el diagrama general de electrificación de línea única de la **S.I.**

phases) et d'une zone de séparation de 25 kV et 1,5 kV dans la transition au réseau français de SNCF Réseau.

Les voies de raccordement avec le réseau ferroviaire conventionnel de SNCF Réseau, disposent d'une tension continue de 1.500 VCC.

*L'Annexe 6* montre le diagramme général d'électrification de la **S.I.**

transition to the SNCF Réseau French network) are implemented in the **S.I.**

The connection tracks (RAC) to SNCF Réseau rail network operate under 1,500 kVDC.

*Annex 6* shows the general single track electrification diagram of the **S.I.**

### 3.3.3 SISTEMAS DE GESTIÓN DEL TRÁFICO Y DE COMUNICACIONES – SYSTÈMES DE GESTION DU TRAFIC ET DES COMMUNICATIONS – TRAFFIC CONTROL AND COMMUNICATIONS SYSTEMS

#### 3.3.3.1 Sistemas de Señalización – Systèmes de Signalisation – Signalling Systems

La **S.I.** cuenta con el sistema de señalización en cabina ERTMS/ETCS Nivel 1.

En caso de incidencia con un fallo de ERTMS Nivel 1 de la infraestructura o del material rodante, en ausencia de otro sistema de seguridad en la **S.I.** tal como ASFA, TVM, KVB o LZB, se establece un método manual basado en procedimientos, ya sea la marcha a la vista aplicada por el conductor, o un bloqueo telefónico establecido entre los centros de control adyacentes de ADIF y SNCF Réseau.

Las locomotoras o trenes que no disponen del sistema ERTMS nivel 1 embarcado, no son admitidos(-as) para servicios comerciales y no pueden ser objeto de ninguna derogación para servicios comerciales.

Para los trenes comerciales equipados con el sistema ERTMS embarcado, en caso de fallo del equipamiento embarcado ERTMS del tren:

- Si el fallo ocurre antes del inicio de la misión del tren (estación de salida o haz de clasificación), la **EF** tiene la obligación de substituir el tren o la locomotora
- Si el fallo ocurre durante la misión sin posibilidad de substituirlo, el tren está autorizado a entrar y circular por la **S.I.** según condiciones de circulación particulares que se

La section à grande vitesse de la **S.I.** dispose du système de signalisation en cabine ERTMS/ETCS Niveau 1.

En cas d'incident causant la perte du système ERTMS niveau 1 de l'infrastructure ou du matériel roulant, en absence de tout autre système de sécurité sur la **S.I.** tel que l'ASFA, TVM, KVB ou LZB, on établit une méthode manuelle basée sur des procédures, qui peut être soit une marche à vue appliquée par le conducteur ou un cantonnement téléphonique établi entre les centres de contrôle limitrophes de SNCF Réseau et ADIF.

Les locomotives ou trains ne disposant pas de système ERTMS niveau 1 à bord ne sont pas admis(es) pour des services commerciaux et ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation pour des services commerciaux.

Pour les trains commerciaux équipés du système ERTMS embarqué, en cas de défaillance de l'équipement bord ERTMS du train :

- Si la défaillance intervient avant le début de la mission du train (gare de départ ou faisceau de triage), l'**EF** a l'obligation de remplacer le train ou la locomotive
- Si la défaillance intervient en cours de mission sans possibilité de remplacer le train ou la locomotive, le train est autorisé à entrer et à circuler sur la **S.I.** suivant des

The **S.I.** operates under the ERTMS/ETCS Level 1 cab-signalling system.

In case of failure of the ERTMS Level 1 of the infrastructure or of the rolling stock, and in the absence of any other safety system on the **S.I.** such as ASFA, TVM, KVB or LZB, a manual method is implemented based on procedures that can be either driving under driver's responsibility such as on-sight operation or a telephone (manual) block system established between the adjacent control centres of SNCF Réseau and ADIF.

Locomotives or trains that are not equipped with the ERTMS Level 1 on-board system are not admitted for commercial services and cannot be object of a waiver for commercial services.

For commercial trains equipped with the on-board ERTMS system, in case of failure of the on-board ERTMS equipment of the train:

- If the failure occurs before the beginning of train's mission (origin station or marshalling yard), the **RU** has the obligation to replace the train or the locomotive
- If the failure occurs during the mission of the train with no possibility to replace the train or the locomotive, the train is authorized to enter and circulate into the **S.I.** following

describen en el Manual de Explotación y Reglamento de Seguridad de Explotación (RSE) en vigor: marcha a la vista y/o establecimiento de un control manual

conditions de circulation particulières décrites dans le Manuel d'Exploitation et le Règlement de Sécurité d'Exploitation (RSE) en vigueur: marche à vue et/ou établissement d'un contrôle manuel

particular operating conditions described into the actual Operations Manual and Operations Safety Regulation (RSE): on-sight operation and/or establishment of a manual block system.

No existe ninguna restricción relativa al número de trenes presentes simultáneamente en la **S.I.**, a condición de que dichos trenes estén todos equipados con ERTMS embarcado.

Il n'y a pas de restriction relative au nombre de trains présents simultanément sur la **S.I.** dès lors que ces trains sont tous équipés du système ERTMS embarqué.

There is no restriction regarding the number of trains present simultaneously in the **S.I.**, provided that they said trains are all equipped with the on-board ERTMS.

En las vías de enlace con la red ferroviaria convencional de SNCF Réseau se ha instalado el sistema de señalización KVB. La transición entre el ERTMS y el KVB se hace de manera dinámica sin parada en ambos sentidos.

Les voies de raccordement avec le réseau ferroviaire conventionnel de SNCF Réseau disposent du système KVB. La transition entre l'ERTMS et le KVB est faite de façon dynamique sans arrêt dans les deux sens.

The KVB signalling system has been installed on linking tracks with the conventional SNCF Réseau rail network. The transition between the ERTMS and the KVB takes place dynamically without stopping in both directions.

### 3.3.3.2 Sistemas de Gestión del Tráfico – Systèmes de Gestion du Trafic – Traffic Control Systems

La **S.I.** dispone de un Puesto de Control Central (PCC) y de un Puesto de Control Local (PCL) para mantener la redundancia y garantizar la disponibilidad de la línea.

La **S.I.** dispose d'un Poste de Contrôle central (PCC) et d'un Poste de Contrôle Local (PCL) redondants pour assurer et maintenir la disponibilité de la ligne.

The **S.I.** has one Central Control Centre (PCC) and a Local Control Centre (PCL) for redundancy purposes and in order to maintain the availability of the line.

La gestión del tráfico de los trenes de la **S.I.**, de la energía, de las instalaciones de seguridad del túnel y demás sistemas de supervisión instalados en la vía se realiza desde un único puesto de control (PCC o PCL).

La gestion du trafic des trains de la **S.I.**, de l'énergie, des installations de sécurité du tunnel et des autres systèmes de supervision installés sur la voie, est effectuée depuis un seul et unique poste de contrôle (PCC ou PCL).

Train operations on the **S.I.**, as well as traction power, tunnel safety facilities and other monitoring systems installed on the line are managed from a sole operations centre (PCC or PCL).

La transferencia de mando entre los dos puestos de control se realiza sin ningún efecto sobre las circulaciones comerciales.

Le transfert de commande entre les deux postes de contrôle s'effectue sans aucun effet sur les circulations commerciales.

The transfer of the command between the two control centres is carried out without any effect on the commercial services.

Existe una redundancia **interna** (servidores redundantes y puestos locales de operación para el tráfico y la energía).

Il existe une redondance **interne** (serveurs redondants et postes locaux d'opération pour le trafic et l'énergie).

An **internal** redundancy is implemented (redundant servers and local operating workstations for traffic and power).

### 3.3.3.3 Sistemas de Comunicaciones – Systèmes de Communications – Communications Systems

El sistema de comunicaciones de la línea es el GSM-R.

Le système des communications de la ligne est le GSM-R.

The communications system in the line is the GSM-R.

### 3.3.3.4 Sistemas de Seguridad – Systèmes de Sécurité – Train Control Systems

El sistema de seguridad de la línea es el ETCS/ERTMS nivel 1.

Le système de sécurité de la ligne est l'ETCS/ERTMS niveau 1.

The train control system in the line is the ETCS/ERTMS level 1.

### 3.4 RESTRICCIONES DE TRÁFICO – RESTRICTIONS DU TRAFIC – TRAFFIC RESTRICTIONS

#### 3.4.1 LÍNEAS ESPECIALIZADAS – LIGNES SPÉCIALISÉES – SPECIALISED INFRASTRUCTURE

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

#### 3.4.2 RESTRICCIONES MEDIOAMBIENTALES – RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES – ENVIRONMENTAL RESTRICTIONS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

#### 3.4.3 MATERIAS PELIGROSAS – MATIÈRES DANGEREUSES – DANGEROUS GOODS

Véase apartado 2.6.

Voir article 2.6.

Refer to article 2.6.

#### 3.4.4 RESTRICCIONES EN TÚNEL – RESTRICTIONS DANS LE TUNNEL – TUNNEL RESTRICTIONS

De forma general, el túnel no introduce ninguna restricción particular al tráfico.

De manière générale, le tunnel n'introduit aucune restriction particulière sur le trafic.

In a general way, the tunnel does not introduce any particular restriction on the traffic.

La única exigencia de circulación y seguridad del túnel es tener un (1) solo tren en el túnel por sentido de circulación. Esta exigencia es gestionada y garantizada automáticamente por el sistema de señalización y resulta transparente para las circulaciones de los trenes de las **EF**.

La seule exigence de circulation et de sécurité du tunnel est d'avoir un (1) seul train présent dans le tunnel par sens de circulation. Cette exigence est gérée et assurée automatiquement par le système de signalisation et reste transparente pour les circulations des trains des **EF**.

The only requirement regarding traffic and safety in the tunnel is to have only (1) train present in the tunnel for each running direction. This requirement is automatically fulfilled by the signaling system and is transparent for the **RU'** trains' operations.

#### 3.4.5 RESTRICCIONES EN PUENTES/VIADUCTOS – RESTRICTIONS SUR LES PONTS/VIADUCS – BRIDGES/VIADUCTS RESTRICTIONS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

No hay restricciones de tráfico en los puentes y viaductos.

Il n'y a aucune restriction de trafic sur les ponts et viaducs.

There are no traffic restrictions on bridges and viaducts.

### 3.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA – DISPONIBILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE – AVAILABILITY OF THE INFRASTRUCTURE

**LFP** establece el horario de mantenimiento regular de su red entre las 00h00 y 05h30 diariamente en ambas vías.

- Para trenes de tracción eléctrica: no se puede adjudicar ninguna capacidad durante esta franja horaria
- Para trenes de tracción diésel: es posible adjudicar capacidad durante esta franja horaria salvo los miércoles y como máximo, un (1) tren por sentido durante dicha franja

**LFP** établit l'horaire de maintenance régulière de son réseau tous les jours entre 00h00 et 05h30 pour les deux voies.

- Pour les trains à traction électrique : aucune capacité ne pourra être attribuée dans ce créneau
- Pour les trains à traction diesel : il est possible d'attribuer de la capacité dans ce créneau sauf les mercredis et dans la limite d'un (1) train par sens maximum durant ce créneau

**LFP** sets a regular maintenance hour-window for its network between 00h00 and 05h30 daily on both tracks.

- For electric traction trains: no capacity can be assigned within these hours
- For diesel traction trains: it is possible to assign capacity within these hours except on Wednesdays and up to a maximum limit of one (1) train per direction during this hour-window

### 3.6 INSTALACIONES DE SERVICIO – INSTALLATIONS DE SERVICE – SERVICE FACILITIES

#### 3.6.1 ESTACIONES DE VIAJEROS – GARES DE VOYAGEURS – PASSENGERS' STATIONS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

#### 3.6.2 TERMINALES DE MERCANCÍAS – TERMINAUX DE MARCHANDISES – FREIGHT TERMINALS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

#### 3.6.3 HACES DE VÍAS – FAISCEAUX DE VOIES – MARSHALLING YARDS AND FORMATION AND SHUNTING FACILITIES

La línea dispone de un pequeño haz de vías situado en la Base de Mantenimiento de Llers (España).

Este haz ofrece varias funcionalidades: estacionamiento de corto periodo de un tren, formación, maniobras, aprovisionamiento de combustible, acceso al taller de mantenimiento de MR.

El haz consta de cuatro vías denominadas "V3", "V5", "V7" y "V9".

La ligne dispose d'un petit faisceau de voies situé au niveau de la Base de Maintenance de Llers (Espagne).

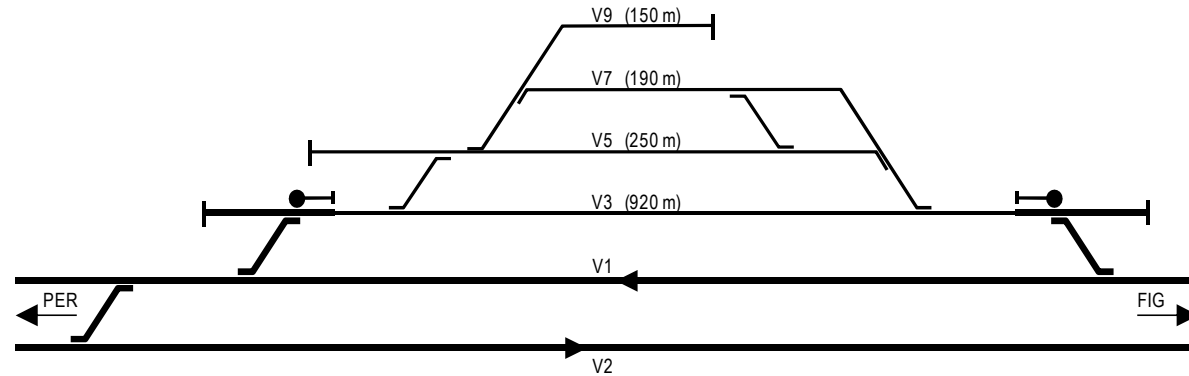
Ce faisceau offre plusieurs fonctionnalités : garage de courte période d'un train, formation, manœuvres, approvisionnement en carburant, accès à l'atelier de maintenance du MR.

Le faisceau est composé de quatre voies dénommées « V3 », « V5 », « V7 » et « V9 ».

The line has a small marshalling yard located in the Maintenance Base in Llers (Spain).

The yard offers several functionalities: short period siding of a train, formation, shunting, refuelling, access to the RS maintenance workshop.

The yard is made out of four tracks enumerated "V3", "V5", "V7" and "V9".



	L (m) L (m)	ELECTRIFICACIÓN ELECTRIFICATION	SEÑALIZACIÓN & MANDO SIGNALISATION & COMMANDE	Uso USAGE
V3	920 m	25.000 V	Sin señalización Sin telemando  Sans signalisation Sans télécommande  No signalling system No traffic control system	Formación, maniobras y preparación de los trenes de trabajo + apartadero de corta estancia para trenes comerciales de hasta 920 m (para permitir un adelanto, estacionamiento)  Formation, manœuvres et préparation des trains de travaux + garage de courte durée de trains commerciaux jusqu'à 920 m (pour permettre un dépassement, garage)  Formation, shunting and preparation of works trains + short period siding for commercial trains of up to 920 m (in order to allow an overtaking, stabling)
V5	250 m	No Non No	Sin señalización Sin telemando  Sans signalisation Sans télécommande  No signalling system No traffic control system	Formación, maniobras, preparación y carga de los trenes de trabajo  Formation, manœuvres, préparation et chargement des trains de travaux  Formation, shunting, preparation and loading of works trains

V7	190 m	No Non No	Sin señalización Sin telemando  Sans signalisation Sans télécommande  No signalling system No traffic control system	Formación, maniobras, preparación y carga de los trenes de trabajo  Formation, manœuvres, préparation et chargement des trains de travaux  Formation, shunting, preparation and loading of works trains
V9	150 m	No Non No	Sin señalización Sin telemando  Sans signalisation Sans télécommande  No signalling system No traffic control system	Acceso taller MR y repostaje de combustible de locomotoras  Accès atelier MR et ravitaillement en carburant des locomotives  Access to the RS Workshop and refuelling of locomotives

### 3.6.4 APARTADEROS – VOIES D’ÉVITEMENT – STORAGE SIDINGS

La línea dispone de una vía de apartado (V3) que ofrece una longitud útil de 920 m. Permite el apartado y estacionamiento de trenes para periodos cortos. Véase apartado 3.6.3.

La ligne dispose d'une voie d'évitement (V3) qui offre une longueur utile de 920 m. Elle permet l'évitement et le garage des trains pour de courtes périodes. Voir paragraphe 3.6.3.

The line has one storage track (V3) that offers 920 m of useful length. It allows the siding and stabling of trains for short periods. Refer to article 3.6.3.

### 3.6.5 INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MR – INSTALLATIONS DE MAINTENANCE DU MR – RS MAINTENANCE FACILITIES

La línea dispone de un pequeño taller de mantenimiento de MR situado al final de la V9. Este taller ofrece una longitud útil de 30 m. Está equipado con un foso de visita bajo los trenes y permite realizar tareas de mantenimiento corrientes. Se utiliza principalmente para el mantenimiento de los trenes de trabajo de **LFP**, pero puede ser puesto a disposición de las **EF** durante periodos cortos, previa solicitud.

La ligne dispose d'un petit atelier de maintenance de MR situé à la fin de la V9. Cet atelier offre une longueur utile de 30 m. Il est équipé d'une fosse de visite sous les trains et permet de réaliser des tâches de maintenance courantes. Il est principalement utilisé pour la maintenance des trains de travaux de **LFP** mais peut être mis à la disposition des **EF** sur demande pour des courtes périodes.

The line has a small RS maintenance workshop located at the end of V9. This workshop has a useful length of 30 m. It is equipped with a pit under the trains and makes possible basic maintenance tasks. It is mainly used for the maintenance of **LFP** works trains but can also be made available to the **RU** upon specific request, for short periods.

### 3.6.6 INSTALACIONES DE LIMPIEZA Y LAVADO DE TRENES – INSTALLATION DE NETTOYAGE ET LAVAGE DES TRAINS – CLEANING AND WASHING FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

### 3.6.7 INSTALACIONES PORTUARIAS – INSTALLATIONS PORTUAIRES – PORT FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

### 3.6.8 INSTALACIONES DE SOCORRO – INSTALLATIONS DE SECOURS – RELIEF FACILITIES

En el marco de sus funciones de **GI**, **LFP** garantiza la liberación de la línea mediante una locomotora de socorro.

Dans le cadre de ses missions de **GI**, **LFP** assure le dégagement de la ligne par une locomotive de secours.

Within the frame of its **IM'** missions, **LFP** is in charge of clearing the infrastructure by means of a rescue locomotive.

### 3.6.9 INSTALACIONES DE APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE – INSTALLATIONS D'APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT – REFUELLING FACILITIES

La línea dispone de una instalación de aprovisionamiento de combustible (diésel) situado en la V9.

Permite el repostaje de locomotoras diésel y de trenes de trabajo. Se utiliza principalmente para los trenes de trabajo de **LFP** pero puede ser puesta a disposición de las **EF** previa solicitud.

Véase apartado 3.6.3..

La ligne dispose d'une station d'approvisionnement en carburant (diesel) situé à la V9.

Elle permet l'approvisionnement des locomotives diesel et des trains de travaux. Il est principalement utilisé pour les trains de travaux de **LFP** mais peut être mis à la disposition des **EF** sur demande.

Voir paragraphe 3.6.3..

The line has a refuelling facility (diesel) located at V9.

It allows the refuelling of diesel locomotives and works trains. It is mainly used for **LFP'** works trains but can also be made available to the **RU** upon specific request.

Refer to article 3.6.3..

### 3.6.10 OTRAS INSTALACIONES – AUTRES INSTALLATIONS – OTHER FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

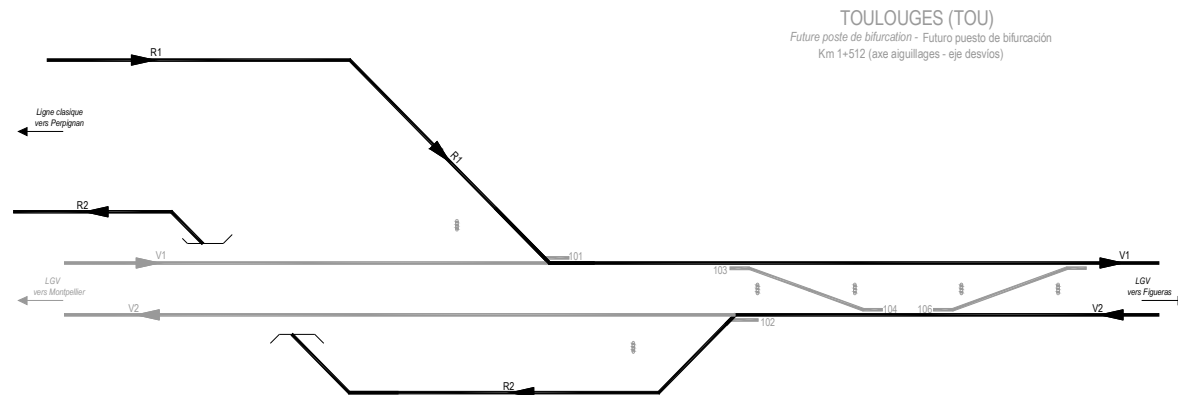


### 3.7 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA – DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE – INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

En el futuro, cuando se construya la línea de alta velocidad entre Montpellier y Perpiñán, a la altura de Toulouges, está previsto instalar una zona de agujas que permitirá la conexión simultánea con la red clásica a través de las vías de enlace (RAC) y con la línea de alta velocidad Montpellier-Perpiñán (LNMP).

Dans le futur, quand la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan sera construite, à la hauteur de Toulouges, il est prévu d'installer une zone d'aiguillages afin de permettre la connexion simultanée avec le réseau classique via les voies de raccordement (RAC) et la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan (LNMP).

In the future, when the high-speed line between Montpellier and Perpignan will be built, a new switches area is planned to be constructed in Toulouges, in order to make possible the simultaneous connection with both conventional network through the connecting tracks (RAC) and the high-speed line Montpellier-Perpignan (LNMP).



### 3.8 OTRAS CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES DE LA LÍNEA – AUTRES CARACTÉRISTIQUES IMPORTANTES DE LA LIGNE – OTHER KEY FEATURES OF THE LINE

#### 3.8.1 TÚNEL DEL PERTUS – TUNNEL DU PERTHUS – PERTHUS TUNNEL

La **S.I.** comprende un túnel bitubo de 8,3 km entre España y Francia (1 tubo para cada vía).

La **S.I.** comprend un tunnel bitube de 8,3 km entre la France et l'Espagne (1 tube par voie).

The **S.I.** includes a bi-tube tunnel of 8.3 km between Spain and France (1 tube per track).

La orientación del túnel es Norte-Sur.

La Boca Norte del túnel está situada en el término municipal de Montesquieu des Albères, en territorio francés. La Boca Sur está ubicada en territorio español, en el término municipal de La Jonquera.

El túnel consta de dos tubos, uno para cada vía. Los dos tubos están comunicados, cada 200 m, mediante 41 galerías de comunicación para evacuación en situaciones de emergencia y 4 galerías técnicas para el alojamiento de las instalaciones del túnel.

En el *Anexo 3* se presenta la sección típica de uno de los tubos.

### 3.8.2 MIXIDAD DEL TRÁFICO – MIXITÉ DU TRAFIC – TRAFFIC MIXITY

La **S.I.** es una línea concebida para ser mixta y se opera como tal (distancia importante entre las dos vías, túnel bitubo que garantiza una separación física de los dos sentidos de circulación, existencia de varios sistemas de seguridad que detectan las situaciones peligrosas generadas por los trenes de mercancías, etc.).

En condiciones normales de explotación, los trenes de viajeros y los trenes de mercancías circulan simultáneamente en vías adyacentes, a 300 km/h y a 100 km/h respectivamente, sin restricciones de velocidad o de cruce.

Le tunnel a une orientation Nord-Sud.

La Tête Nord du tunnel est située au niveau de la commune de Montesquieu des Albères en territoire français. La Tête Sud est située en territoire espagnol sur le territoire municipal de La Jonquera.

Le tunnel se compose de deux tubes, un pour chaque voie. Les deux tubes communiquent, tous les 200 m, par le biais de 41 galeries de communication pour l'évacuation dans les situations d'urgence et de 4 galeries techniques qui abritent des installations du tunnel.

Une section type de l'un des tubes est présentée à l'*Annexe 3*.

La **S.I.** est une ligne conçue pour être mixte et est opérée comme telle (entraxe important entre les deux voies, tunnel bitube garantissant une séparation des deux sens de circulation, présence de nombreux systèmes de sécurité détectant des situations dangereuses générées par les trains de marchandises, etc.).

En conditions normales d'exploitation, les trains de voyageurs et les trains de marchandises circulent simultanément sur des voies adjacentes, respectivement à 300 km/h et 100 km/h, sans restrictions de vitesse, ou de croisement.

Tunnel orientation is North-South.

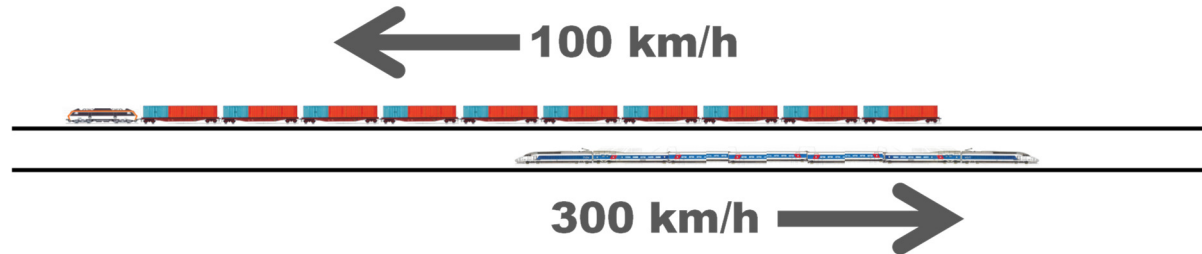
The Northern entrance of the tunnel is located in the municipality of Montesquieu des Albères in France. The Southern entrance is located in Spanish territory, in the municipality of La Jonquera.

The tunnel has two tubes, one for each track. The two tubes are connected, every 200 m, through 41 communication galleries (cross passages) for emergency evacuation and another 4 technical galleries for housing tunnel equipment.

*Annex 3* shows a typical section of one of the tubes.

The **S.I.** is a line designed to be mixed and is operated as such (distance between the two tracks, double-tube tunnel that enables a physical separation between the two travel directions, presence of numerous safety systems that detect any dangerous situation generated by freight trains, etc.).

Under normal operating conditions, passengers' trains and freight trains operate and run simultaneously on adjacent tracks, respectively at 300 km/h and 100 km/h, with no speed or crossing restrictions.



Únicamente en caso de vientos laterales fuertes, el Puesto de Control puede establecer puntual y/o temporalmente limitaciones de velocidad.

Des limitations de vitesse peuvent être imposées ponctuellement et/ou temporairement par le Poste de Contrôle uniquement lors de vents latéraux forts.

Speed restrictions may be established punctually and/or temporarily from the Operations Control Centre only in case of strong lateral winds.

### 3.8.3 DETECTORES DE SEGURIDAD – DÉTECTEURS DE SÉCURITÉ – SAFETY DETECTORS

Para controlar los riesgos relativos a la existencia del túnel, a las condiciones meteorológicas, a la circulación de los trenes y a la mixidad del tráfico, la línea dispone de varios sistemas de seguridad llamados “detectores” que tienen como objeto detectar todas las situaciones anormales o peligrosas.

Pour maîtriser les risques liés à la présence du tunnel, aux conditions météorologiques, à la circulation des trains et à la mixité du trafic, la ligne dispose de plusieurs systèmes de sécurité dits « détecteurs » qui ont pour fonction de détecter toutes les situations anormales ou dangereuses.

In order to control the risks related to the tunnel, the meteorological conditions, the operations of the trains and the mixity of the traffic, the line is fitted with several safety systems called « detectors » whose function is detecting any abnormal or dangerous situation.

Los detectores instalados son:

- Detectores de cajas calientes
- Detectores de vientos laterales
- Detectores de objetos arrastrados y ejes descarrilados
- Detectores de comportamiento de pantógrafo
- Detectores de caída de objetos (en los pasos superiores)
- Detectores de impacto vertical (planos en las ruedas) y de desequilibrio de carga
- Detectores de exceso de gálibo
- Detectores de incendio en el túnel

Les détecteurs installés sont les suivants.

- Détecteurs de boîtes chaudes
- Détecteurs de vents latéraux
- Détecteurs d’objets trainants et essieux déraillés
- Détecteurs de comportement des pantographes
- Détecteurs de chutes d’objets (sur les passages supérieurs)
- Détecteurs d’impact vertical (méplats aux roues) et déséquilibre de charge
- Détecteurs d’excès de gabarit
- Détecteurs d’incendie dans le tunnel

The detectors that are installed are the following:

- Hot boxes detectors
- Lateral winds detectors
- Dragging objects and derailed axles detectors
- Pantograph behaviour detectors
- Falling objects detectors (on the over-passes)
- Vertical impact (flat wheels) and loading unbalance detectors
- Gage excess detectors
- Fire detectors in the tunnel

En caso de detección de una anomalía, el puesto de control de **LFP** toma medidas de restricción, que incluso pueden llegar a la detención del tren para que el conductor efectúe una visita del mismo.

En cas de détection d'une anomalie, le poste de contrôle de **LFP** prend des mesures de restrictions pouvant aller jusqu'à l'arrêt du train et sa visite par le conducteur.

In case of detection of an abnormal situation, **LFP** control centre takes restrictive measures and may stop the train in order to make a visit by the driver.

#### **3.8.4 CIRCULACIÓN DE TRENES Y MATERIAL RODANTE – CIRCULATION DES TRAINS ET DU MATÉRIEL ROULANT – OPERATION OF TRAINS AND ROLLING STOCK**

Las dos vías principales de la **S.I.** son banalizadas, es decir, que los trenes pueden circular en los dos sentidos por ambas vías.

Sin embargo, se ha prefijado un sentido de circulación para cada vía de la **S.I.**, dado el sentido de circulación preferencial en las redes adyacentes de ADIF y SNCF Réseau.

Les deux voies principales de la **S.I.** sont banalisées, c'est-à-dire que les trains peuvent circuler dans les deux sens sur les deux voies.

Toutefois, un sens de circulation pour chaque voie est prédéterminé sur la **S.I.** étant donné le sens de circulation préférentiel sur les réseaux limitrophes de SNCF Réseau et ADIF.

The two main tracks of the **S.I.** are bi-directional, thus allowing the trains to operate in both directions and in both tracks.

Nevertheless, given the preferred running direction of the adjacent networks of ADIF and SNCF Réseau, a predetermined direction is set for each track within the **S.I.**



# 4

## ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES ATTRIBUTION DE CAPACITÉS CAPACITY ALLOCATION

## 4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES – ATTRIBUTION DE CAPACITÉS – CAPACITY ALLOCATION

### 4.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION – INTRODUCTION

La adjudicación de capacidades por parte de **LFP** responde al principio de igualdad entre los diferentes usuarios de la **S.I.** y al cumplimiento de las normas internacionales de interoperabilidad y la Directiva Comunitaria 2012/34/UE.

En caso de fuerza mayor o de situación de emergencia, **LFP** como gestor de su infraestructura podrá modificar, alterar o suprimir las capacidades adjudicadas de forma unilateral.

L'attribution de capacités de la part de **LFP** répond au principe d'égalité entre les différents utilisateurs de la **S.I.** et au respect des normes internationales d'interopérabilité et de la Directive communautaire 2012/34/UE.

En cas de force majeure ou de situation d'urgence, **LFP**, en tant que gestionnaire de son infrastructure, pourra modifier, altérer ou supprimer les capacités attribuées de manière unilatérale.

Capacity allocation by **LFP** reflects the principle of equality between the different users of the **S.I.** and in compliance with international standards for interoperability and European Directive 2012/34/EU.

In case of force majeure or emergency, **LFP** may as the infrastructure manager unilaterally amend, alter or cancel the capacity allocated.

### 4.2 CONDICIONES DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – CONDITIONS DE DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION CONDITIONS

Podrán realizar solicitudes de capacidad a **LFP**:

- Las **EF** con licencia comunitaria en vigor según la Directiva 2012/34/UE y las transposiciones legales aplicables en el territorio de ambos Estados.
- Cualquier empresa o persona jurídica que tenga motivos comerciales o de servicio público para la adquisición de capacidad de transporte por la S.I. (p.ej. un operador de transporte combinado o una agrupación de operadores, una **ATP**, un cargador, una autoridad portuaria, etc.), tiene derecho de acceso a la infraestructura y por lo tanto, es considerado como candidato para la adquisición de capacidad.

Véase apartado 2.2.1.

Les organismes suivants pourront effectuer des demandes de capacité à **LFP** :

- Les **EF** en possession d'une licence communautaire en vigueur selon la Directive 2012/34/UE et selon les transpositions légales applicables sur le territoire des deux États.
- Toute entreprise ou personne morale ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de transport sur la S.I. (p.ex. un opérateur de transport combine ou un groupement d'opérateurs, une **AOT**, un chargeur, une autorité portuaire, etc.), a un droit d'accès à l'infrastructure et de ce fait peut se porter candidat à l'acquisition de capacité.

Voir article 2.2.1.

The following may make requests to **LFP** for capacity:

- **RU** with community license in force in accordance with Directive 2012/34/EU and applicable legal transposition in the territory of both States.
- Any company or legal entity having commercial or public service reasons to acquire transport capacity in the I.S. (e.g. combined transport operator or group of operators, a **PTA**, a freight loader/forwarder, a port authority, etc.), has a right to access to the infrastructure and accordingly may be candidate for acquiring capacity.

Refer to sub-section 2.2.1.

#### 4.3 DOCUMENTACIÓN REQUERIDA – DOCUMENTATION REQUISE – REQUIRED DOCUMENTATION

Las empresas que deseen realizar una solicitud de reserva de capacidad a **LFP** tendrán que:

- Haber firmado con **LFP** previamente un acuerdo comercial de acuerdo con la cláusula 2.3.1 de la presente DR (en el caso que el acuerdo no esté firmado, las reservas de capacidad serán aceptadas, pero no serán confirmadas oficialmente hasta la rúbrica definitiva del Acuerdo Marco)
- Acreditar documentalmente las personas autorizadas para realizar dicho trámite
- Confirmar una dirección oficial a la que **LFP** pueda dirigirse por escrito para comunicaciones oficiales
- Confirmar otros canales de comunicación operativa entre las partes (teléfono, fax, email, etc.)
- Presentar a **LFP** la documentación y las garantías correspondientes, con arreglo a las legislaciones vigentes de ambos países, para las reservas de capacidad que incluyan un transporte de mercancías peligrosas.

Les entreprises désireuses d'adresser une demande de réserve de capacité à **LFP**, devront :

- Avoir signé au préalable un accord commercial avec **LFP** conformément au paragraphe 2.3.1 du présent DRR (dans le cas où cet accord ne serait pas signé, les réserves de capacité seront acceptées mais ne seront pas confirmées officiellement avant la signature définitive de l'Accord-cadre)
- Accréditer, à l'aide de documents, les personnes autorisées à effectuer cette démarche
- Confirmer une adresse officielle à laquelle **LFP** pourra s'adresser par écrit pour les communications officielles
- Confirmer d'autres canaux de communication opérationnelle entre les parties (téléphone, fax, e-mail, etc.)
- Présenter à **LFP** la documentation et les garanties correspondantes, conformément aux législations en vigueur des deux pays, pour les réserves de capacité qui incluent un transport de marchandises dangereuses.

Companies wishing to make a capacity reservation application to **LFP**, must:

- Have previously signed with **LFP** a commercial agreement according to section 2.3.1 of the present NS (If the agreement is not signed, capacity reservations will be accepted but not officially confirmed until the Framework Agreement is finally signed)
- Document the persons authorized to perform that procedure
- Confirm an official address to which **LFP** can write for official communications
- Confirm other communication channels in operation between the parties (phone, fax, email, etc.)
- Submit the corresponding documentation and guarantees to **LFP**, in accordance with the laws in force in both countries for capacity reservations, that include the transport of dangerous goods.

#### 4.4 MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – MODÈLES DE DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION FORMS

Todas las solicitudes de capacidad deben ser tramitadas a **LFP** a través del sistema "PCS". En ausencia de este sistema informático y de forma excepcional, las **EF** podrán solicitar la reserva de capacidad por escrito al Departamento Comercial de **LFP**.

Toutes les demandes de capacité devront être transmises à **LFP** par l'intermédiaire du système « PCS ». En l'absence de ce système informatique, les **EF** pourront exceptionnellement demander la réserve de capacité par écrit au Département Commerciale de **LFP**.

All capacity applications must be processed to **LFP** through the "PCS" system. In the absence of this computer system and as an exception, the **RU** may request the capacity reservation in writing to the Commercial Division of **LFP**.

#### 4.5 TIPOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – TYPES DE DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION TYPES

**LFP** pone a disposición de las **EF** distintos tipos de capacidad: servicio estándar, servicio especial y servicio urgente.

**LFP** met à disposition des **EF** différents types de capacité : service standard, service spécial et service urgent.

**LFP** offers the **RU** different capacity types: standard service, special service and emergency service.



Servicio Estándar: el servicio Estándar define los surcos que tienen una frecuencia regular y programada a lo largo de todo el año.

Servicio Especial: son aquellos surcos que se ponen a disposición de los clientes en respuesta a sus necesidades puntuales. No requieren de una programación anual y se adaptan a las necesidades comerciales de los clientes.

Servicio Urgente: son los surcos que pueden ser solicitados por los clientes sin necesidad de reservas previas y consecuentes a situaciones especiales.

Service standard: le service définit les sillons ayant une fréquence régulière et programmée tout au long de l'année.

Service spécial: il correspond aux sillons mis à la disposition des clients en réponse à leurs besoins ponctuels. Ils ne requièrent pas de programmation annuelle et s'adaptent aux éventuels besoins commerciaux des clients.

Service urgent: il correspond aux sillons pouvant être demandés par les clients sans besoin de réservations préalables et pour des circonstances spéciales.

Standard Service: the standard service defines paths having a regular frequency and scheduled throughout the year.

Special services: are those paths made available to customers in response to their specific needs. They do not require annual scheduling and are adapted to customers' business needs.

Emergency Service: these are paths that can be requested by customers without needing prior reservations or being consistent with special situations.

#### 4.6 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE SURCOS – PROCÉDURE DE DEMANDE DE SILLONS – TRAIN PATH APPLICATION PROCEDURE

El procedimiento de solicitud de capacidad de **LFP** es el siguiente:

##### Servicios Estándar y Especial

En caso de no poder utilizar el sistema informático "PCS", la **EF** podrá realizar la petición de reserva de surcos enviando el modelo de solicitud de capacidad correspondiente y toda la documentación requerida al Departamento Comercial de **LFP**, por carta certificada con acuse de recibo, dentro de los plazos establecidos por **LFP** y detallados en esta **DR**.

Una vez acusada la solicitud (de cualquiera de los modos autorizados), se procederá a integrar la petición en el sistema informático interno de **LFP**, emitiendo el correspondiente acuse de recibo al solicitante dentro de los 2 siguientes días hábiles a la recepción.

Para los servicios Especiales se establece un mínimo de anterioridad de 7 días al horario de surco solicitado para poder proceder a su solicitud.

La procédure de demande de capacité de **LFP** est la suivante :

##### Services Standard et Spécial

Dans le cas où il lui serait impossible d'utiliser le système informatique "PCS", l'**EF** pourra effectuer la demande de réservation de sillons en envoyant le modèle de demande de capacité correspondant et toute la documentation requise au Département Commercial de **LFP**, par lettre recommandée avec accusé de réception, dans les délais établis par **LFP** et détaillés dans ce **DRR**.

Une fois la demande officiellement reçue (par n'importe lequel des moyens autorisés), elle sera intégrée dans le système informatique interne de **LFP**, en émettant l'accusé de réception correspondant pour le demandeur dans les 2 jours ouvrés suivant la réception.

Pour les services Spéciaux, un délai minimum de 7 jours préalablement à l'horaire de sillon demandé est établi pour pouvoir en effectuer la demande.

The **LFP** capacity application procedure is:

##### Standard and Special Services

In case it is not possible to use the "PCS" computer system, the **RU** can make the train path reservation request by sending the corresponding train path application form and all required documentation to the **LFP** Commercial Department by registered letter with acknowledgment of receipt within the limits set by **LFP** and detailed in the **NS**.

Once the application is received (in any authorized mode), the request will subsequently be included in the **LFP** internal computer system, issuing the corresponding acknowledgment of receipt to the applicant within 2 working days following receipt.

A minimum notice of at least 7 days prior to the train path time requested is established for the special services to be able to proceed with their application.

#### Surcos Urgentes

Teniendo en cuenta la escasa antelación con la que se puede realizar esta solicitud de capacidad, se podrá realizar este tipo de solicitud directamente a la Dirección de Explotación de **LFP**:

- 1) Vía email oficial
- 2) Por teléfono
- 3) Por fax

#### Pour les sillons Urgent

Étant donné que ce type de demande de capacité peut seulement être effectué peu de temps à l'avance, il pourra être réalisé directement auprès de la direction d'exploitation de **LFP**, des manières suivantes :

- 1) Via e-mail officiel
- 2) Par téléphone
- 3) Par fax

#### Emergency Train Paths

Given the short notice with which a capacity application may be made, this type of application may be made directly to the **LFP** Operating Department:

- 1) Via official Email
- 2) By telephone
- 3) By Fax

### 4.7 AJUSTES CONCERTADOS – AJUSTEMENTS CONCERTÉS – AGREED ADJUSTMENTS

Una vez se realicen las correspondientes solicitudes de capacidad, **LFP** establecerá los contactos directos con las **EF** para realizar los ajustes oportunos que optimicen la asignación de surcos o para solucionar posibles conflictos de horarios.

Une fois les différentes demandes de capacité effectuées, **LFP** établira les contacts directs avec les **EF** pour réaliser les ajustements opportuns en vue d'optimiser l'attribution des sillons ou de résoudre les éventuels conflits d'horaire.

Once the corresponding train path applications have been made, **LFP** will establish direct contacts with the **RU** to make the necessary adjustments to optimize the allocation of train paths or to solve possible conflicts in schedules.

### 4.8 PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DE SURCOS – PROCÉDURE DE CONFIRMATION DE SILLONS – TRAIN PATH CONFIRMATION PROCEDURE

Realizadas las correspondientes fases de solicitud de capacidad y ajustes concertados, **LFP** informará debidamente y por escrito de la asignación oficial del horario de servicio o, en su caso, la no viabilidad del mismo, en cuyo caso el solicitante podrá iniciar las alegaciones oportunas para la revisión de las solicitudes no aceptadas.

Une fois réalisées les différentes phases de demande de capacité et d'ajustements concertés, **LFP** informera, selon la forme prescrite et par écrit, quant à l'attribution officielle de l'horaire correspondant de service ou de sa non-viabilité, auquel cas le demandeur pourra commencer à présenter les démarches opportunes en vue de la révision de la demande non acceptée.

Once the corresponding train path application and agreed adjustment phases have been completed, **LFP** will duly give information in writing regarding the official allocation of the service timetable or, where appropriate, the non-feasibility of these in which case the applicant may initiate the appropriate claims to review applications not accepted.

### 4.9 CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – CALENDRIER DE DEMANDE DE CAPACITÉ – TRAIN PATH APPLICATION CALENDAR

En el siguiente cuadro se detalla el calendario oficial de **LFP**, que está conforme al de RailNetEurope, para los procesos de presentación y tramitación de solicitudes de reserva de capacidad y sus fechas límites correspondientes.

Dans le tableau ci-dessous est détaillé le calendrier officiel de **LFP**, conforme à celui de RailNetEurope, pour les processus de présentation et de démarches de demandes de réserve de capacité ainsi que leurs dates limites correspondantes.

The following table details the official calendar for **LFP**, which is in accordance with the RailNetEurope rules, for the process of filing and processing capacity reservation applications and their corresponding deadlines.

**Peticiones de Capacidad hasta el 10/04/2017 – Demandes de Capacité jusqu’au 10/04/2017 – Capacity Requests until 10/04/2017**

<p>9 de enero 2017 9 janvier 2017 9 January 2017</p>	<p>Publicación de los surcos de catálogo Publication des sillons préétablis (catalogue) Pre-Arranged paths publication</p>
<p>16 de enero 2017 16 janvier 2017 16 January 2017</p>	<p>Fecha límite de recepción de las solicitudes de estudios de viabilidad Date limite de réception des demandes d’étude de faisabilité Deadline for receiving feasibility study requests</p>
<p>13 de marzo 2017 13 mars 2017 13 March 2017</p>	<p>Fecha límite para contestar a las solicitudes de estudios de viabilidad Date limite de réponse aux demandes d’étude de faisabilité Deadline for answering to feasibility study requests</p>
<p>10 de abril 2017 10 avril 2017 10 April 2017</p>	<p>Fecha límite de presentación de las solicitudes de surcos para el SA-2018 Date limite de soumission des demandes de sillons pour le SA-2018 Deadline for the submittal of train path requests for 2018 Timetable</p>
<p>11 de abril 2017 – 3 de julio 2017 11 avril 2017 – 3 juillet 2017 11 April 2017 – 3 July 2017</p>	<p>Construcción del horario de servicio 2018 Construction de l’horaire de service 2018 Construction of the 2018 timetable</p>
<p>3 de julio 2017 3 juillet 2017 3 July 2017</p>	<p>Publicación en PCS 1) del borrador de propuestas de surcos en respuesta a las peticiones y 2) del borrador de horario de servicio por el OSS del Corredor Publication dans PCS 1) des projets de propositions de sillons en réponse aux demandes et 2) du projet d’horaire de service par l’OSS du Corridor Publication in PCS 1) of the draft paths proposals responding to the requests and 2) of the draft timetable by the Corridor’s OSS</p>

<p>4 de julio 2017 – 4 de agosto 2017 4 juillet 2017 – 4 août 2017 4 July 2017 – 4 August 2017</p>	<p>Periodo de observación y comentarios de los Solicitantes sobre las propuestas de surcos y el borrador de horario de servicio Période d'observation et commentaires des Demandeurs sur les projets de propositions de sillons et le projet d'horaire de service Period for observation and comments from the Applicants regarding the draft path proposals and the draft timetable</p>
<p>21 de agosto 2017 21 août 2017 21 August 2017</p>	<p>Fecha límite para contestación final a los Solicitantes, Publicación en PCS 1) de las propuestas definitivas de surcos y 2) de las respuestas del OSS del Corredor Date limite de réponse finale aux Demandeurs, Publication dans PCS 1) des propositions définitives de sillons et 2) des réponses de l'OSS du Corridor Deadline for final reply to the Applicants, Publication in PCS 1) of the final paths offers and 2) of the Corridor's OSS responses</p>
<p>17 de octubre 2017 17 octobre 2017 17 October 2017</p>	<p>Fecha límite de publicación de la reserva de capacidad y primer día para solicitudes de reserva de capacidad Date limite de publication de la réserve de capacité et premier jour pour les demandes de réserve de capacité Deadline for the publication of the reserve capacity and first day to apply for reserve capacity</p>

**Peticiones de Capacidad después del 11/04/2017 (solicitudes tardías) – Demandes de Capacité après le 11/04/2017 (demandes tardives) – Capacity Requests after 11/04/2017 (late path requests)**

<p>11 de abril 2017 11 avril 2017 11 April 2017</p>	<p>Primer día para las peticiones de solicitudes tardías Premier jour pour les demandes tardives First day for submission of late path requests</p>
<p>22 de agosto 2017 22 août 2017 22 August 2017</p>	<p>Primer día para contestar a las solicitudes tardías Premier jour de réponses aux demandes tardives First day for replying to late path requests</p>
<p>16 de octubre 2017 16 octobre 2017 16 October 2017</p>	<p>Fecha límite para las peticiones de solicitudes tardías Date limite pour les demandes tardives Deadline for submission of late path requests</p>

13 de noviembre 2017 13 novembre 2017 13 November 2017	Fecha límite para contestar a las solicitudes tardías Date limite pour les réponses aux demandes tardives Deadline or replying to late path requests
--	--

**Solicitudes ad-hoc de surcos durante el servicio anual 2018 - Demandes ad-hoc de sillons pendant le service annuel 2018 – Ad-hoc train path applications during the 2018 annual service**

17 de octubre 2017 17 octobre 2017 17 October 2017	Primer día para las peticiones ad-hoc para el S.A. 2018 Premier jour pour les demandes ad-hoc du S.A. 2018 First day for ad-hoc requests for the A.S. 2018
--	--

**Servicio anual 2018 – Service annuel 2018 – Annual Service 2018**

10 de diciembre 2017 (00:01) 10 décembre 2017 (00:01) 10 December 2017 (00:01)	Inicio del S.A. 2018 Début du S.A. 2018 Start of the 2018 Timetable
--	---

Precisiones complementarias:

- plazo para la sumisión de una petición de surco ad-hoc: preaviso de seis (6) horas
- plazo para **LFP** para responder a una petición de surco ad-hoc formulada con un preaviso muy corto: cuanto antes, en general 1-3 horas
- plazo del que disponen los solicitantes para transmitir a **LFP** las informaciones/datos necesarios para una petición de surco: en el mismo de la petición
- plazo de tratamiento por parte de **LFP** de una petición de modificación para un surco asignado: cuanto antes, en general algunas horas

Précisions complémentaires :

- délai pour la soumission d'une demande de sillon ad-hoc : préavis six (6) heures
- délai pour **LFP** pour répondre à une demande de sillon ad-hoc faite avec un préavis très court : dès que possible, en général 1-3 heures
- délai pour les demandeurs de fournir à **LFP** les informations/données nécessaires pour une demande de sillon : au même moment que la demande
- temps de traitement pour **LFP** d'une demande de modification pour un sillon attribué : dès que possible, en général quelques heures

Additional clarifications:

- deadline for submitting an ad-hoc path request: six (6) hours prior notice
- deadline for **LFP** for answering an ad-hoc path request placed with a very short prior notice: as soon as possible, generally 1-3 hours
- deadline for applicants to provide **LFP** with the information/data required for a train path request: at the same time with the request
- processing time by **LFP** for a path modification request to an allocated train path: as soon as possible, generally some hours

#### 4.10 CRITERIOS DE PRIORIDAD EN LA ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD – CRITÈRES DE PRIORITÉ DANS L’ATTRIBUTION DE CAPACITÉ – CRITERIA FOR PRIORITY IN THE ALLOCATION OF CAPACITY

Las peticiones de capacidad se tratarán por orden de recepción. Las capacidades se asignarán por orden de recepción de las peticiones, sin preferencia o prioridad entre los trenes de viajeros y los trenes de mercancías.

Les demandes de capacité seront traitées dans l’ordre où elles sont reçues. Les capacités seront attribuées dans l’ordre de réception des demandes, sans préférence ou priorité entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

The capacity requests will be processed according to the order they are received. Capacity will therefore be assigned according to the order of receipt of the requests, with no preference or priority between passengers’ trains and freight trains.

Se establecen unos principios de prioridad en la asignación de capacidad en caso de conflicto en el horario de servicio.

Certains principes de priorité dans l’attribution de capacité sont établis en cas de conflit dans l’horaire de service.

Priority principles have been established in the allocation of capacity in the event of timetable conflict.

Estos criterios son:

Ces critères sont les suivants:

These criteria are:

- la seguridad del tráfico ferroviario
- los servicios declarados de interés público
- los servicios prioritarios establecidos por ambos Estados
- los surcos asignados y utilizados regularmente durante el horario del servicio anterior
- los servicios internacionales Larga Distancia
- la eficiencia del sistema

- la sécurité du trafic ferroviaire
- les services déclarés d’intérêt public
- les services prioritaires établis par les deux États
- les sillons attribués et régulièrement utilisés pendant la période d’horaire du service précédent
- les services internationaux Longue Distance
- l’efficience du système

- rail traffic safety
- services declared in the public interest
- priority services provided by both States
- paths allocated and used regularly for the duration of the previous service timetable
- Long Distance international services
- system efficiency

#### 4.11 COORDINACIÓN CON LAS REDES DE ADIF Y SNCF RÉSEAU – COORDINATION AVEC LES RÉSEAUX DE SNCF RÉSEAU ET ADIF – COORDINATION WITH SNCF RÉSEAU AND ADIF NETWORKS

La adjudicación de capacidad en la **S.I.** se hace de manera coordinada con las redes de **LFP**, ADIF y SNCF Réseau. La coordinación se hace de dos formas:

L’attribution de capacité dans la **S.I.** se réalise de façon coordonnée avec les réseaux de **LFP**, SNCF Réseau et ADIF. La coordination se fait de deux façons :

Capacity in the **S.I.** is allocated in coordination with the **LFP**, ADIF and SNCF Réseau networks. Coordination is carried out in two ways:

- a través de la Comisión de Explotación
- a través de la Ventanilla Única (**OSS**) de ADIF o SNCF Réseau

- au moyen de la Commission d’Exploitation
- au moyen de l’**OSS** de SNCF Réseau ou d’ADIF

- through the Operating Committee
- through the ADIF or SNCF Réseau One Stop Shops (**OSS**)

#### 4.12 SURCOS DE CATÁLOGO – SILLONS CATALOGUE – PRE-ARRANGED PATHS

Un surco de catálogo (PaP) es un surco preconstruído dentro de un Corredor de Mercancías según el Reglamento 913/2010.

Un sillon catalogue (PaP) est un sillon préconstruit sur un Corridor Fret, conformément au Règlement 913/2010.

A pre-arranged path (PaP) is a pre-constructed path on a Rail Freight Corridor according to Regulation 913/2010.

Un surco de catálogo de este tipo se puede ofrecer sobre la totalidad del Corredor de Mercancías 6, o solo sobre una parte de éste.

Los surcos de catálogo para los trenes de mercancías son publicados por el Corredor 6.

Para más información, véase:

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#paps2017>

Un tel sillon catalogage peut être offert soit sur la totalité du Corridor Fret 6, soit sur une partie de ce dernier.

Les sillons catalogue pour les trains de marchandises sont publiés par le Corridor 6.

Pour plus d'informations, voir :

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#paps2017>

Such pre-arranged path may be offered either on the whole Corridor 6 or on a specific section of the corridor.

Pre-arranged paths for freight trains are published by Corridor 6.

For more information, refer to :

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#paps2017>





# 5

SERVICIOS  
SERVICES  
SERVICES

## 5 SERVICIOS – SERVICES – SERVICES

### 5.1 INTRODUCCIÓN – INTRODUCTION - INTRODUCTION

Los servicios adicionales ofrecidos por **LFP** a las **EF** están regulados por la Directiva 2012/34/UE relativa a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y, más detalladamente, por el Anexo II de la citada directiva, en la que se establece el catálogo de servicios adicionales que se pueden ofertar.

Por consiguiente, **LFP** ofrece a sus clientes los servicios detallados en este capítulo de la **DR**.

Les services additionnels offerts par **LFP** aux **EF** sont régis par la directive 2012/34/UE relative à l'attribution de la capacité de l'infrastructure ferroviaire et plus concrètement par l'Annexe 2 de cette directive qui établit le catalogue de services additionnels pouvant être offerts.

**LFP** offre par conséquent à ses clients les services détaillés dans ce chapitre du **DRR**.

Additional services offered by **LFP** to the **RU** are regulated by Directive 2012/34/EU on the allocation of rail infrastructure capacity and in more detail by Annex II of this directive in establishing a list of additional services that can be offered.

**LFP** consistently offers its customers the services outlined in this chapter of the **NS**.

### 5.2 SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS – PRESTATIONS DE SERVICE MINIMALES – MINIMUM ACCESS PACKAGE

Estos servicios están integrados en los servicios de acceso a la infraestructura estándar de **LFP** e incluyen:

- Posibilidad de tramitar solicitudes de capacidad
- Derecho a utilizar la capacidad concedida
- Control del tren, gestión y regulación del tráfico, incluida señalización, así como suministro de información sobre la circulación ferroviaria
- Utilización de la red de alimentación eléctrica para los trenes (catenaria)
- Cualquier otra información necesaria para utilizar o explotar el servicio para el que se ha concedido la capacidad
- Soporte en caso de emergencia

Ces services sont intégrés dans les services d'accès à l'infrastructure standard de **LFP** et comprennent:

- Possibilité de traiter des demandes de capacité
- Droit à utiliser la capacité concédée
- Contrôle du train, gestion et régulation du trafic y compris de la signalisation, ainsi que la fourniture d'informations sur la circulation ferroviaire
- Utilisation du réseau d'alimentation électrique des trains (caténaire)
- Toute autre information nécessaire pour utiliser ou exploiter le service pour lequel la capacité a été concédée
- Soutien en cas d'urgence

These services form part of access services to the **LFP** standard infrastructure and include:

- Possibility of processing capacity applications
- Right to use the capacity granted
- Train control, traffic management and regulation including signalling, as well as supply of information on train movement
- Use of the traction power network for the power supply to the trains (catenary)
- Any other information needed to use or operate the service for which capacity has been granted
- Support in case of emergency

### 5.3 PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO – PRESTATIONS DE SERVICES SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE – ACCESS TO SERVICE FACILITIES AND SUPPLY OF SERVICES

#### 5.3.1 ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO – ACCÈS AUX INSTALLATIONS DE SERVICE – ACCESS TO SERVICE FACILITIES

##### 5.3.1.1 Estaciones de Viajeros – Gares de Voyageurs – Passengers’ Stations

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

##### 5.3.1.2 Terminales de Mercancías – Terminaux de Marchandises – Freight Terminals

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

##### 5.3.1.3 Haces de Vías – Faisceaux de Voies – Marshalling Yards and Formation and Shunting Facilities

Las **EF** tienen acceso al haz de vías de Llers y a los servicios que en él se prestan, incluyendo:

- uso de las vías (itinerario, movimiento de agujas)
- estacionamiento de corta estancia de un tren
- formación de trenes a título excepcional
- maniobras
- acceso al punto de aprovisionamiento de combustible
- acceso al taller de mantenimiento de MR

Para poder tener acceso a estas instalaciones y beneficiarse de dichos servicios, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

Les **EF** ont accès au faisceau de voies de Llers et au services qui peuvent y être fournis. Cela inclut plusieurs services :

- utilisation des voies (itinéraires, mouvement des aiguilles)
- garage de courte période d’un train
- formation des trains à titre exceptionnel
- manœuvres
- accès vers le point approvisionnement en carburant
- accès vers l’atelier de maintenance du MR

Pour avoir accès à ces installations et bénéficier de ces services, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

The **RU** have access to the yard located in Llers as well as to the services that are provided. This includes several services:

- use of the tracks (routes, switches movement)
- short period siding of a train
- formation in exceptional circumstances
- shunting
- access to the refuelling facility
- access to the RS maintenance workshop

In order to have access to these facilities and services, **RU** must enter in contact and inform in prior with **LFP** Commercial Department.

##### 5.3.1.4 Apartaderos – Voies d’Évitement – Storage Sidings

Las **EF** tienen acceso a la vía de apartado (V3) para el apartado y estacionamiento de trenes para periodos cortos.

Para poder tener acceso a esta vía de estacionamiento, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

Les **EF** ont accès à la voie d’évitement (V3) pour l’évitement et le garage des trains pour de courtes périodes.

Pour avoir accès à cette voie de garage, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

The **RU** have access to track (V3) for siding and stabling of trains for short periods.

In order to have access to this storage track, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP** Commercial Department.

#### 5.3.1.5 Instalaciones de Mantenimiento de MR – Installations de Maintenance du MR – RS Maintenance Facilities

Las **EF** tienen acceso al taller de mantenimiento de MR para periodos cortos.

Les **EF** ont accès à l'atelier de maintenance du MR pour de courtes périodes.

The **RU** have access to the RS maintenance workshop for short periods.

Para poder tener acceso al taller, las **EF** deben contactar previamente al Departamento Comercial de **LFP**.

Pour avoir accès à cet atelier, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

In order to have access to this workshop, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP**' Commercial Department.

#### 5.3.1.6 Instalaciones de Limpieza y Lavado de Trenes – Installation de Nettoyage et Lavage des Trains – Cleaning and Washing Facilities

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

#### 5.3.1.7 Instalaciones portuarias – Installations portuaires – Port Facilities

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

#### 5.3.1.8 Instalaciones de Socorro – Installations de Secours – Relief Facilities

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

#### 5.3.1.9 Instalaciones de Aprovisionamiento de Combustible – Installations d'Approvisionnement en Carburant – Refuelling Facilities

Las **EF** tienen acceso al punto de aprovisionamiento de diésel situado en la V9.

Les **EF** ont accès au point d'approvisionnement en diesel situé sur la V9.

The **RU** have access to the refuelling facility located at the track V9.

Para poder tener acceso a este punto y repostar, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

Pour avoir accès à ce point et s'approvisionner, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

In order to have access to this facility and refuel, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP**' Commercial Department.

### 5.3.2 SERVICIOS EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO – PRESTATIONS SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE – SUPPLY OF SERVICES IN SERVICE FACILITIES

#### 5.3.2.1 Maniobras – Manœuvres – Shunting

Las **EF** pueden efectuar maniobras en el haz de vías de la Base de Mantenimiento de Llers.

Les **EF** peuvent effectuer des manœuvres sur le faisceau de voies de la Base de Maintenance de Llers.

The **RU** have the possibility to make shunting movements in Llers' Maintenance Base yard.

Para poder utilizar este servicio, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

Pour avoir bénéficier de ce service, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

In order to have access to this service, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP**' Commercial Department.

### 5.3.2.3 Otros Servicios – Autres Prestations – Other Services

Las **EF** pueden beneficiarse de dos (2) servicios.

- Servicio de cambio de locomotora  
**LFP** pone a disposición de las **EF** la posibilidad de realizar las maniobras necesarias de cambio de locomotora de tracción en las vías de servicio de la base de mantenimiento de **LFP**. Las tarifas de este servicio están detalladas en el Capítulo 6 de esta **DR**.

- Servicio de estacionamiento de locomotoras  
Se podrán estacionar locomotoras en la Base de Mantenimiento de **LFP** por un período determinado y siempre que se vayan a realizar las operaciones de cambio de locomotoras descrito en el apartado anterior.  
Las tarifas de este servicio están detalladas en el Capítulo 6 de esta **DR**.

Les **EF** peuvent bénéficier de deux (2) services.

- Service de changement de locomotive  
**LFP** met à disposition des **EF** la possibilité d'effectuer les manœuvres nécessaires au changement de locomotive de traction sur les voies de service de la base de maintenance de **LFP**. Les tarifs de ce service sont détaillés au Chapitre 6 du présent **DRR**.

- Service de stationnement de locomotives  
Il sera possible de garer des locomotives à la Base de Maintenance de **LFP** pour une période déterminée si l'on va réaliser les opérations de changement de locomotives décrites au paragraphe précédent.  
Les tarifs de ce service sont détaillés au Chapitre 6 du présent **DRR**.

The **RU** have access to two (2) services.

- Locomotive change service  
**LFP** offers the **RU** the possibility of performing the shunting manoeuvres necessary to change traction locomotives on **LFP** maintenance base service tracks.  
The fees for this service are detailed in Chapter 6 of this **NS**.

- Locomotive parking service  
Locomotives may be parked at the **LFP** Maintenance Base for a specified period and provided that they carry out the locomotive change operations described in the section above.

The fees for this service are detailed in Chapter 6 of this **NS**.

## 5.4 SERVICIOS ADICIONALES – SERVICES ADDITIONNELS – ADDITIONAL SERVICES

### 5.4.1 CORRIENTE DE TRACCIÓN – COURANT DE TRACTION – TRACTION CURRENT

**NOTA:** Por “corriente de tracción” se entiende el **suministro** de la corriente necesaria para la tracción de los trenes y **NO** el acceso a las instalaciones de alimentación eléctrica de la infraestructura, que forma parte de los **servicios básicos mínimos** descritos en el apartado 5.2. Se trata pues de la corriente consumida por los trenes.

De forma general y como principio básico, **LFP** factura a las **EF** la corriente de tracción sobre bases transparentes y no discriminatorias, repercutiendo los costes directos correspondientes al acceso/transporte de la energía eléctrica y al consumo eléctrico de los trenes, sin beneficios ni márgenes comerciales.

**NOTE:** Par « courant de traction », on entend la **fourniture** du courant qui est nécessaire pour la traction des trains et **NON** l'accès aux installations d'alimentation électrique de l'infrastructure, qui fait partie des **prestations de service minimales** décrites dans l'article 5.2. Il s'agit donc du courant consommé par les trains.

De manière générale et comme principe de base, **LFP** facture aux **EF** le courant de traction sur des bases transparentes et non discriminatoires, en répercutant les coûts directs correspondants à l'accès/transport de l'énergie électrique et à la consommation électrique des trains, sans bénéfices, ni marges commerciales.

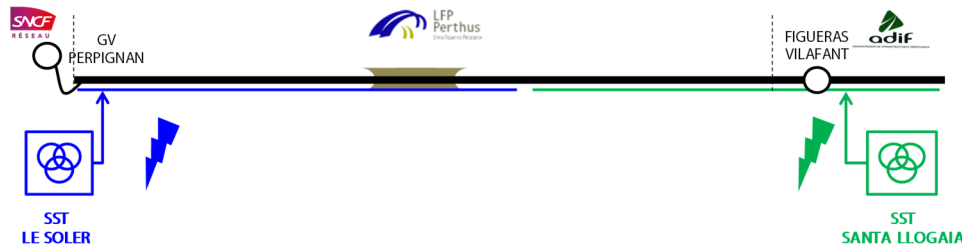
**NOTE:** The term “traction current”, shall be understood as the **supply** of the current that is necessary for the trains' traction and **NOT** the access and use of the traction power network that makes part of the **minimum access package** services described in section 5.2. It is therefore the current consumed by the trains.

In a general point of view and as a basic principle, **LFP** charges the traction power to the **RU**, on a transparent and non-discriminatory basis, back-charging the corresponding direct costs to the access/transport of electrical power and the electric consumption of the trans, without benefit or commercial overheads.

Respecto a la alimentación eléctrica de la línea, se recuerda que:

- la parte de la línea situada entre el límite con la red de SNCF Réseau y la sección neutra de La Jonquera (ZN2), se alimenta desde la subestación de Le Soler que pertenece a **LFP**, ubicada en el municipio de Le Soler, en Francia
- la parte de la línea situada entre la sección neutra de La Jonquera (ZN2) y el límite con la red de ADIF, se alimenta desde la subestación de Santa Llogaia que pertenece a ADIF, situada en el municipio de Santa Llogaia, en España

(véanse esquemas siguientes)



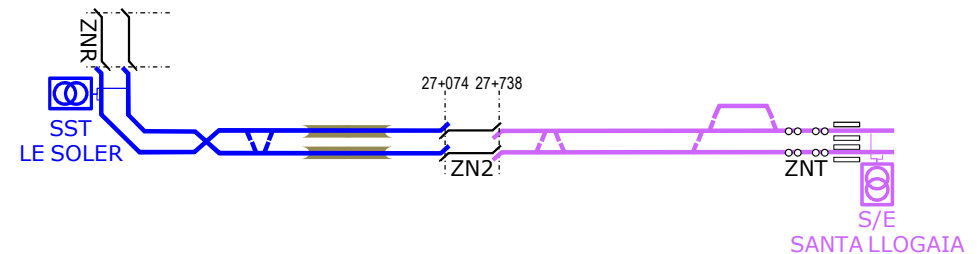
A causa de esta configuración "binacional" particular de la alimentación eléctrica, la cascada de suministro de la corriente es la siguiente:

- en la parte de la línea situada entre el límite con la red de SNCF Réseau y la sección neutra de La Jonquera (ZN2), **LFP** suministra directamente la corriente de tracción a los trenes de las **EF**
- en la parte de la línea situada entre la sección neutra de La Jonquera (ZN2) y el límite con la red de ADIF, ADIF

Concernant l'alimentation électrique de la ligne, il est rappelé que :

- la partie de la ligne située entre la limite avec le réseau de SNCF Réseau et la section neutre de La Jonquera (ZN2), est alimentée depuis la sous-station de Le Soler appartenant à **LFP**, située dans la commune de Le Soler, en France
- la partie de la ligne située entre la section neutre de La Jonquera (ZN2) et la limite avec le réseau d'ADIF, est alimentée par la sous-station de Santa Llogaia appartenant à ADIF, située dans la commune de Santa Llogaia en Espagne

(voir schémas suivants)



En raison de cette configuration « binationale » particulière de l'alimentation électrique, la cascade de fourniture du courant est la suivante :

- sur la partie de la ligne située entre la limite avec le réseau de SNCF Réseau et la section neutre de La Jonquera (ZN2), **LFP** fournit directement le courant de traction aux trains des **EF**
- sur la partie de la ligne située entre la section neutre de La Jonquera (ZN2) et la limite avec le réseau d'ADIF, ADIF

Regarding the traction power supply of the line, it is reminded that:

- the portion of the line between the limit with SNCF Réseau' network and La Jonquera' neutral section (ZN2), is powered from the Le Soler substation that belongs to LFP, located in Le Soler, in France
- the portion of the line between La Jonquera' neutral section (ZN2) and the limit with ADIF' network, is powered from the Santa Llogaia substation that belongs to ADIF, located in Santa Llogaia, in Spain.

(refer to the following schemes)

Due to this particular "binational" power supply configuration, the sequence for the supply of the traction power is the following.

- in the portion of the line between the limit with SNCF Réseau' network and La Jonquera' neutral section (ZN2), LFP can supply directly the traction current to the **RU'** trains
- in the portion of the line between La Jonquera' neutral section (ZN2) and the limit with ADIF' network, ADIF

suministra la corriente a **LFP** y en cascada, **LFP** suministra la corriente a los trenes de las **EF**

fournit le courant à **LFP** et en cascade, **LFP** fournit le courant aux trains des **EF**

supplies the current to **LFP** and in sequence, **LFP** supplies the current to the **RU'** trains

En los siguientes apartados se indica la metodología utilizada para determinar los costes correspondientes a la corriente de tracción a refacturar a las **EF**, para cada parte eléctrica de la línea.

La méthodologie utilisée pour la détermination des coûts correspondant au courant de traction à refacturer aux **EF**, est décrite aux paragraphes suivants pour chaque partie électrique de la ligne.

The methodology which is used in order to determine the traction current corresponding costs to be back-charged to the **RU**, is described in the following sections, for each electrical part of the line.

#### 5.4.1.1 En la parte de la línea situada entre el límite con la red de SNCF Réseau y la sección neutra de La Jonquera (ZN2) – Sur la partie de la ligne située entre la limite avec le réseau de SNCF Réseau et la section neutre de La Jonquera (ZN2) – In the portion of the line between the limit with SNCF Réseau' network and La Jonquera' neutral section (ZN2)

En la parte de la línea situada entre el límite con la red de SNCF Réseau y la sección neutra de La Jonquera (ZN2), la medición de la energía consumida se realiza en los contadores de la subestación eléctrica de Le Soler.

Sur la partie de la ligne située entre la limite avec le réseau de SNCF Réseau et la section neutre de La Jonquera (ZN2), la mesure de l'énergie consommée se fait sur les compteurs de la sous-station de Le Soler.

In the portion of the line between the limit with SNCF Réseau' network and La Jonquera' neutral section (ZN2), the measurement of the consumed power is made in the counters of Le Soler sub-station.

La facturación se divide en dos partes:

- el transporte por RTE: RTE factura a **LFP** la energía transportada en función del consumo y la potencia alcanzada
- el consumo por SNCF Réseau: SNCF Réseau factura a **LFP** la energía consumida (la energía de **LFP** forma parte del contrato de suministro de SNCF Réseau)

La facturation se fait en deux parties :

- le transport par RTE: RTE facture à **LFP** l'énergie transportée en fonction de la consommation et de la puissance atteinte
- la consommation par SNCF Réseau : SNCF Réseau facture à **LFP** l'énergie consommée (l'énergie de **LFP** est incluse au contrat de fourniture de SNCF Réseau)

Charging is made in two parts:

- the transport by RTE: RTE charges **LFP** the transported power depending on the consumption and the maximum power
- the consumption by SNCF Réseau: SNCF Réseau charges **LFP** the power that has been consumed (**LFP'** supply is included within SNCF Réseau' supply contract)

**LFP** repercute directamente los costes generados por el paso de los trenes de las **EF** en una única factura con dos (2) conceptos asociados: el acceso a la energía eléctrica (coste fijo por tren, extraído de la división del coste anual del transporte por el número anual previsto de trenes) y el consumo (coste variable).

**LFP** répercute directement les coûts générés par le passage des trains des **EF** avec une unique facturation pour les deux (2) concepts : l'accès à l'énergie électrique (coût fixe par train calculé en divisant le coût fixe annuel du transport par le nombre annuel des trains) et la consommation (coût variable).

**LFP** back-charges directly the costs generated by the operation of the **RU'** trains with one sole invoice that covers the two (2) concepts: the access to the electrical power (fixed cost per train calculated dividing the annual overall transport cost by the annual number of trains) and the consumption (variable cost).

Cabe destacar que para el suministro de la corriente de tracción en la parte de la línea situada entre el límite con la red de SNCF Réseau y la sección neutra de La Jonquera (ZN2), las **EF** tienen dos (2) posibilidades:

Il convient de noter que pour la fourniture du courant de traction sur la partie de la ligne située entre la limite avec le réseau de SNCF Réseau et la section neutre de La Jonquera (ZN2), les **EF** ont deux (2) possibilités :

It is noted that for the supply of the traction current in the portion of the line between the limit with SNCF Réseau' network and La Jonquera' neutral section (ZN2), the **RU** have two (2) possibilities:

1. Compra de la corriente de tracción a **LFP** según el proceso descrito anteriormente

1. Achat du courant de traction auprès de **LFP** suivant le processus décrit précédemment

1. Purchase of the traction current to **LFP** according to the above-mentioned process

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>2. Compra de la corriente de tracción desde un suministrador de su elección otro que <b>LFP</b>: en este caso, la <b>EF</b> debe notificar a <b>LFP</b> el nombre de su responsable de equilibrio, la fecha de la firma de su contrato de servicio de contaje con RTE y la entidad encargada de la lectura de los contadores de energía eléctrica</p> | <p>2. Achat du courant de traction auprès d'un fournisseur de leur choix, autre que <b>LFP</b>: dans ce cas, l'<b>EF</b> doit fournir à <b>LFP</b> le nom de son responsable d'équilibre, la date de signature du contrat de service de décompte avec RTE et l'entité chargée du relevage des compteurs de l'énergie électrique</p> | <p>2. Purchase of the traction current to another supplier of their choice, other than <b>LFP</b>: in that case, the <b>RU</b> shall provide to <b>LFP</b> the name of its balance responsible said "<i>responsable d'équilibre</i>", the signature date of the contract with RTE for the counting and the entity in charge of reading the counters of electric power</p> |
|--|---|---|

**5.4.1.2 En la parte de la línea situada entre la sección neutra de La Jonquera (ZN2) y el límite con la red de ADIF – Sur la partie de la ligne située entre la section neutre de La Jonquera (ZN2) et la limite avec le réseau d'ADIF – In the portion of the line between La Jonquera' neutral section (ZN2) and the limit with ADIF' network**

En la parte de la línea situada entre la sección neutra de La Jonquera (ZN2) y el límite con la red de ADIF, la medición de la energía transferida de ADIF a **LFP** se realiza en los contadores situados en el edificio técnico CAE-2, edificio "frontera" entre ADIF y **LFP**.

El contaje se realiza a partir de contadores que miden la energía transferida en ambas vías.

Mensualmente, ADIF envía el coste de la energía transferida a **LFP** con un precio medio mensual asociado, correspondiente al acceso y al consumo de la energía por los trenes y los auxiliares.

**LFP** repercute directamente los costes generados por el paso de los trenes de las **EF** en una única factura con un (1) único concepto: acceso a la energía eléctrica + consumo.

Sur la partie de la ligne située entre la section neutre de La Jonquera (ZN2) et la limite avec le réseau d'ADIF, la mesure de l'énergie transférée d'ADIF vers **LFP** se fait sur des compteurs situés dans le bâtiment technique CAE-2, bâtiment frontière entre ADIF et **LFP**.

Le comptage s'effectue à partir des compteurs qui mesurent l'énergie transférée sur les deux voies.

ADIF envoie mensuellement le coût de l'énergie transférée à **LFP** avec un prix moyen mensuel associé, correspondant à l'accès et à la consommation de l'énergie par les trains et les auxiliaires.

**LFP** répercute directement les coûts générés par le passage des trains des **EF** avec une unique facturation et un (1) concept unique : l'accès à l'énergie électrique + la consommation.

In the portion of the line between La Jonquera' neutral section (ZN2) and the limit with ADIF' network, the measurement of the power transferred by ADIF to **LFP** is made by means of counters located into technical room CAE-2, being the border room between ADIF and **LFP**.

Counting is carried out by counters that measure the power transferred to both tracks.

ADIF sends the cost of the transferred power to **LFP** on a monthly basis with a monthly mean cost that corresponds to the access and the electrical consumption of the trains and the auxiliaries.

**LFP** back-charges directly the costs generated by the operation of the **RU'** trains with one sole invoice for one (1) sole concept: the access to the electrical power + the consumption.

**5.4.1.3 Facturación de la Corriente de Tracción a las EF – Facturation du Courant de Traction aux EF – Charging of the Traction Current to the RU**

El suministro de energía de tracción eléctrica se regulará en los acuerdos entre **LFP** y las **EF**.

La fourniture d'énergie de traction électrique sera régulée dans les accords entre **LFP** et les **EF**.

The traction power supply will be regulated by the agreements between **LFP** and the **RU**.

**5.4.2 SERVICIOS A LOS TRENES – SERVICES AUX TRAINS – SERVICES FOR TRAINS**

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.



### 5.4.3 SERVICIOS PARA LOS TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MATERIAS PELIGROSAS – SERVICES POUR LES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS ET MATIÈRES DANGEREUSES – SERVICES FOR EXCEPTIONAL TRANSPORTS AND DANGEROUS GOODS

**LFP** puede prestar servicios de control especiales para el transporte de mercancías peligrosas.

**LFP** peut fournir des services de contrôle spéciaux pour le transport de marchandises dangereuses.

**LFP** can provide special control services for the transport of dangerous goods.

Para poder utilizar este servicio, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

Pour avoir bénéficié de ce service, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

In order to have access to this service, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP**' Commercial Department.

### 5.4.4 OTROS SERVICIOS ADICIONALES– AUTRES SERVICES ADDITIONNELS – OTHER ADDITIONAL SERVICES

En caso de emergencia, **LFP** permite la utilización de la vía 3 de la base de mantenimiento de Llers a las **EF**, sin consulta o autorización previa de **LFP**.

En cas d'urgence **LFP**, permet l'utilisation de la voie 3 à la base de maintenance de Llers par les **EF**, sans consultation o autorisation préalable de **LFP**.

In case of emergency **LFP** allows the use of track 3 at the Llers' maintenance base by the **RU**, with no prior notice or authorisation from **LFP**.

**LFP** se reserva el derecho de facturar el estacionamiento en base a lo dispuesto en el capítulo 6 de la **DR**.

**LFP** se réserve le droit de facturer aux **EF** le stationnement sur la base des dispositions du chapitre 6 du **DRR**.

**LFP** keeps all rights to charge to the **RU** the stationing (stabling) based on the provisions of chapter 6 or the **NS**.

## 5.5 SERVICIOS AUXILIARES – SERVICES AUXILIAIRES – ANCILLARY SERVICES

### 5.5.1 ACCESO A LA RED DE TELECOMUNICACIONES – ACCÈS AU RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS – ACCESS TO THE TELECOMMUNICATIONS NETWORK

**LFP** permite a las **EF** acceder a la red de telecomunicaciones GSM-R para las necesidades corrientes y diarias de las circulaciones.

**LFP** donne aux **EF** accès au réseau de télécommunication par le système GSM-R pour les besoins courants et quotidiens des circulations.

**LFP** provides to the **RU** access to the GSM-R system telecommunication network for the operations' daily and routine needs.

El acceso y el uso de la red de telecomunicaciones GSM-R por parte de las **EF**, no da lugar a ninguna facturación a las **EF**.

L'accès et l'utilisation du réseau de communication GSM-R par les **EF**, ne donne lieu à aucune facturation des **EF**.

Access and use of the GSM-R communications system by the **RU**, is free of charge for the **RU**.

### 5.5.2 SUMINISTRO DE INFORMACIONES COMPLEMENTARIAS – FOURNITURE D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES – PROVISION OF SUPPLEMENTARY INFORMATION

**LFP** puede prestar dos (2) tipos de servicios relativos a informaciones complementarias.

**LFP** peut fournir deux (2) types de services relatifs à des informations complémentaires.

**LFP** can provide two (2) types of services regarding supplementary information.

### **Servicio de Tracking**

Este servicio permite a las **EF** realizar un seguimiento en tiempo real a través de una web específica de la situación del tren en determinados puntos de referencia de la **S.I.** Las tarifas de este servicio están detalladas en el Capítulo 6 de esta **DR**.

### **Información técnica & operativa, Asistencia Técnica**

Suministro de información complementaria necesaria para el correcto uso de la infraestructura.

Por otra parte, **LFP** puede prestar asistencia técnica a las **EF** para la redacción de sus documentos internos y consignas relativos a las operaciones en la **S.I.**

Para poder hacer uso de estos servicios, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

### **Service de Tracking**

Ce service permet aux **EF** de réaliser un suivi en temps réel, à travers un site spécifique, de la situation du train à des points de référence déterminés de la **S.I.** Les tarifs de ce service sont détaillés au Chapitre 6 du présent **DRR**.

### **Information technique & opérative, Assistance Technique**

Fourniture d'information complémentaire nécessaire pour une utilisation correcte de l'infrastructure.

Par ailleurs, **LFP** peut fournir une assistance aux **EF** pour la rédaction de leurs documents métier et consignes internes concernant les opérations au sein de la **S.I.**

Pour avoir bénéficié de ces services, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

### **Tracking Service**

This service allows the **RU** to carry out real time monitoring through a specific website of train location at certain points of reference on the **S.I.**: The fees for this service are detailed in Chapter 6 of this **NS**.

### **Technical & operational information, Technical Assistance**

Supply of additional information necessary for the proper use of infrastructure and operations.

Additionally, **LFP** can provide assistance to the **RU** for the drafting of its internal operational documents and guidelines for operations in the **S.I.**

In order to have access to these services, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP**' Commercial Department.

## **5.5.3 INSPECCIÓN TÉCNICA DEL MATERIAL RODANTE – INSPECTION TECHNIQUE DU MATÉRIEL ROULANT – TECHNICAL INSPECTION OF THE ROLLIN STOCK**

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

## **5.5.4 SERVICIOS DE VENTA DE BILLETES – SERVICES DE VENTE DE BILLETS – TICKETING SERVICES**

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

## **5.5.5 SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PESADO ESPECIALIZADO – SERVICES DE MAINTENANCE LOURDE SPÉCIALISÉE – SPECIALIZED HEAVY MAINTENANCE SERVICES**

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

## **5.5.6 OTROS SERVICIOS AUXILIARES – AUTRES SERVICES AUXILIAIRES – OTHER ANCILLARY SERVICES**

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.



# 6

## TARIFICACIÓN TARIFICATION CHARGES

## 6 TARIFICACIÓN – TARIFICATION – CHARGES

### 6.1 PRINCIPIOS TARIFARIOS – PRINCIPES DE TARIFICATION – CHARGING PRINCIPLES

#### 6.1.1 PRINCIPIO GENERAL – PRINCIPE GÉNÉRAL – GENERAL PRINCIPLE

**LFP** podrá exigir a las **EF** cánones a tanto alzado por la utilización de la **S.I.** por los trenes que circulen por la misma.

Tales cánones se establecen de conformidad con las normas comunitarias y, en particular, con la Directiva 2012/34/UE, con las normas nacionales dictadas para su transposición y con los reglamentos aplicables a la **S.I.**

**LFP** pourra exiger des **EF** des redevances forfaitaires pour l'utilisation de la **S.I.** par les trains qui y circulent.

Ces redevances sont établies en conformité avec les normes communautaires et plus particulièrement avec la directive 2012/34/UE et en conformité avec les normes nationales adoptées pour sa transposition et avec les règlements applicables à la **S.I.**

**LFP** may require to **RU** flat-rate fees for the use of the **S.I.** by trains running on it.

Such charges are established in compliance with EU standards and in particular Directive 2012/34/EU, national standards issued for its transposition and regulations applicable to **S.I.**

#### 6.1.2 MEDIDAS INCENTIVADORAS PARA EL DESARROLLO DE LOS TRÁFICOS – MESURES INCITATIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRAFICS – INCENTIVE MEASURES FOR THE TRAFFIC DEVELOPMENT

Véase apartado 6.4.4.

Voir paragraphe 6.4.4.

Refer to section 6.4.4.

#### 6.1.3 CORRIENTE DE TRACCIÓN DE LOS TRENES – COURANT DE TRACTION DES TRAINS – TRACTION CURRENT OF THE TRAINS

Los cánones descritos en esta **DR** NO incluyen los costes de suministro y consumo de energía eléctrica de los trenes, los cuales son regulados en los acuerdos entre **LFP** y las **EF**.

Les redevances décrites dans le **DRR** NE comprennent PAS les coûts de fourniture et de consommation d'énergie électrique des trains qui sont régulés dans les accords entre **LFP** et les **EF**.

The charges described in this **NS** do NOT include the cost of electricity supply and consumption of the trains, which are regulated by the agreements between **LFP** and the **RU**.

## 6.2 SISTEMA TARIFARIO – SYSTÈME DE TARIFICATION – CHARGING SYSTEM

### 6.2.1 ESTRUCTURA – STRUCTURE – STRUCTURE

El sistema tarifario se basa en cánones fijos a tanto alzado definidos en función de la categoría y funcionalidad del tren (véase apartado 6.2.2).

Se compone de:

- Un canon para la reserva de capacidad
- Un canon para la circulación efectiva
- Cánones específicos para prestación de servicios adicionales o auxiliares
- Medidas incentivadoras susceptibles de ser aplicadas

Los cánones se define en el apartado 6.2.2.

Le système de tarification est basé sur des redevances forfaitaires fixes en fonction de la catégorie et de la fonctionnalité du train (voir article 6.2.2).

Il est composé de :

- Une redevance pour la réservation de capacité
- Une redevance pour la circulation effective
- Des redevances spécifiques pour des prestations de services additionnels ou auxiliaires
- Des mesures incitatives pouvant s'appliquer le cas échéant

Les tarifs sont indiqués au paragraphe 6.2.2.

The charging system is based on fixed lump-sum charges that depend directly on the trains' category, as well as its functionality (refer to sub-section 6.2.2).

It consists of:

- A capacity reservation charge
- A charge for the operation
- Specific charges for additional or auxiliary services that may be provided
- Incentive measures that could eventually apply

Tariffs are indicated in section 6.2.2.

### 6.2.2 GRUPOS Y CATEGORÍAS DE TRENES – GROUPES ET CATÉGORIES DE TRAINS – TRAINS' GROUPS AND CATEGORIES

#### Grupo 1 - TRENES DE VIAJEROS

Se definen como "trenes de pasajeros", todos aquellos trenes cuya finalidad última sea el transporte de viajeros, independientemente de posibles composiciones mixtas del mismo.

Se consideran tres (3) tipologías de trenes de viajeros:

- Trenes de media o alta velocidad que efectúan **servicios regionales** transfronterizos caracterizados por:
  - una velocidad de circulación de 160 hasta 250 km/h
  - una distancia recorrida total entre origen y destino inferior a 450 km
- Trenes de alta velocidad que efectúan **servicios de larga distancia** internacionales caracterizados por:

#### Groupe 1 – TRAINS DE VOYAGEURS

On appelle "train de voyageurs", tous les trains dont l'objectif final est le transport de voyageurs, indépendamment des compositions mixtes possibles de celui-ci.

Trois (3) typologies de trains de voyageurs sont considérées :

- Les trains de moyenne ou grande vitesse assurant des **services régionaux** transfrontaliers caractérisés par :
  - une vitesse de circulation de 160 à 250 km/h
  - une distance parcourue totale entre origine et destination inférieure à 450 km
- Les trains à grande vitesse assurant des **services de longue distance** internationaux caractérisés par :

#### Group 1 – PASSENGERS' TRAINS

"Passenger trains" are defined as those trains whose ultimate purpose is to carry passengers, regardless of possible mixed compositions thereof.

Three (3) typologies of passengers' trains are defined:

- Medium or high-speed trains implementing cross-border **regional services** characterised by:
  - an operation speed between 160 and 250 km/h
  - a total travelled distance between origin and destination below 450 km
- High-speed trains implementing international **long distance services** characterised by:

- una velocidad de circulación de 300 km/h
  - una distancia recorrida total entre origen y destino superior a 450 km
- C. Trenes internacionales que efectúan **servicios de noche** caracterizados por:
- trenes con más del 75% de su capacidad ocupado con camas (literas)
  - horarios de paso por la S.I. antes de las 09:00 o después de las 21:00
  - sin criterios de velocidad de concepción, distancia, frecuencia o composición (los trenes pueden ser autopropulsados o compuestos por máquinas de tracción y coches de viajeros)
- C. Les trains assurant des **services de nuit** internationaux caractérisés par :
- des trains disposant de couchettes sur plus de 75% de leur capacité
  - des horaires de passage sur la S.I. avant 09:00 ou après 21:00
  - sans critères de vitesse de conception, de distance, de fréquence ou de composition (les trains peuvent être automoteurs ou composés d'engins de traction et de voitures de voyageurs)
- C. Trains implementing international **night services** characterised by:
- trains having at least 75% of their capacity made out of beds (berths)
  - passing times across the S.I. before 9.00 am or after 9.00 pm
  - with no other criterion regarding design speed, distance, frequency or train-consist (trains may be self-propelled or composed of traction locomotives and passengers' coaches)

Por consiguiente, se definen las siguientes categorías:

#### TRENES REGIONALES DE MEDIA VELOCIDAD

- Categoría R.1: Trenes con una capacidad inferior a 200 plazas sentadas
- Categoría R.2: Trenes con una capacidad entre 201 y 320 plazas
- Categoría R.3: Trenes con una capacidad entre 321 y 460 plazas
- Categoría R.4: Trenes con una capacidad entre 461 y 640 plazas
- Categoría R.5: Trenes con una capacidad superior a 641 plazas sentadas

#### TRENES DE ALTA VELOCIDAD LARGA DISTANCIA

- Categoría L.1: Trenes con una capacidad inferior a 300 plazas sentadas
- Categoría L.2: Trenes con una capacidad comprendida entre 301 y 410 plazas
- Categoría L.3: Trenes con una capacidad comprendida entre 411 y 510 plazas
- Categoría L.4: Trenes con una capacidad superior a 511 plazas sentadas

Par conséquent, on définit les catégories suivantes :

#### TRAINS RÉGIONAUX MOYENNE VITESSE

- Catégorie R.1: Trains à capacité inférieure à 200 places assises
- Catégorie R.2: Trains à capacité comprise entre 201 et 320 places
- Catégorie R.3: Trains à capacité comprise entre 321 et 460 places
- Catégorie R.4: Trains à capacité comprise entre 461 et 640 places
- Catégorie R.5: Trains à capacité supérieure à 641 places assises

#### TRAINS À GRANDE VITESSE LONGUE DISTANCE

- Catégorie L.1: Trains à capacité inférieure à 300 places assises
- Catégorie L.2: Trains à capacité comprise entre 301 et 410 places
- Catégorie L.3: Trains à capacité comprise entre 411 et 510 places
- Catégorie L.4: Trains à capacité supérieure à 511 places assises

The following categories are consequently defined:

#### MEDIUM SPEED REGIONAL TRAINS

- Category R.1: Trains with a capacity of less than 200 seats
- Category R.2: Trains with a capacity of between 201 and 320 seats
- Category R.3: Trains with a capacity of between 321 and 460 seats
- Category R.4: Trains with a capacity of between 461 and 640 seats
- Category R.5: Trains with a capacity of more than 641 seats

#### HIGH-SPEED LONG DISTANCE TRAINS

- Category L.1: Trains with a capacity of less than 300 seats
- Category L.2: Trains with a capacity of between 301 and 410 seats
- Category L.3: Trains with a capacity of between 411 and 510 seats
- Category L.4: Trains with a capacity of more than 511 seats

#### TRENES DE NOCHE

- Categoría N.1: Trenes con una velocidad de circulación inferior o igual a 250 km/h y con una capacidad inferior a 300 personas
- Categoría N.2: Trenes con una velocidad de circulación inferior o igual a 250 km/h y con una capacidad superior a 301 personas
- Categoría N.3: Trenes con una velocidad de circulación superior a 250 km/h y con una capacidad inferior a 300 personas
- Categoría N.4: Trenes con una velocidad de circulación superior a 250 km/h y con una capacidad superior a 301 personas

#### **Grupo 2 - TRENES MERCANCÍAS**

Se definen como “trenes de mercancías”, todos aquellos trenes cuya finalidad última sea el transporte de mercancías, independientemente de posibles composiciones mixtas del mismo.

Consecuentemente se definen las siguientes categorías:

- Categoría 2.1: Trenes de mercancías convencionales sin distinción de masa y de longitud de hasta 850 m (trenes con vagones de distintas modalidades, p.ej. vagones frigoríficos, vagones de ganado, vagones tolva, vagones cisterna, vagones compuertas laterales para transporte paletizado, vagones plataforma, vagones toldos, etc.)
- Categoría 2.2: Trenes de transporte de automóviles sin distinción de masa y de longitud de hasta 850 m (trenes con vagones porta-coches destinados al transporte de vehículos)
- Categoría 2.3: Trenes de transporte combinado sin distinción de masa y de longitud de hasta 850 m

#### TRAINS DE NUIT

- Catégorie N.1 : Trains ayant une vitesse de circulation inférieure ou égale à 250 km/h et à capacité inférieure à 300 personnes
- Catégorie N.2 : Trains ayant une vitesse de circulation inférieure ou égale à 250 km/h et à capacité supérieure à 301 personnes
- Catégorie N.3 : Trains ayant une vitesse de circulation supérieure à 250 km/h et à capacité inférieure à 300 personnes
- Catégorie N.4 : Trains ayant une vitesse de circulation supérieure à 250 km/h et à capacité supérieure à 301 personnes

#### **Groupe 2 – TRAINS MARCHANDISES**

On appelle “trains de marchandises”, les trains dont l’objectif final est le transport de marchandises, indépendamment des compositions mixtes possibles de celui-ci.

Par conséquent, on définit les catégories suivantes:

- Catégorie 2.1: Trains de marchandises conventionnels sans distinction de masse et de longueur jusqu’à 850 m (trains avec wagons de différentes modalités, p.ex. wagons frigorifiques, wagons de bétail, wagons trémie, wagons citerne, wagons à portes latérales coulissantes pour transport en palettes, wagons à bâche, etc.)
- Catégorie 2.2: Trains de transport d’automobiles sans distinction de masse et de longueur jusqu’à 850 m (trains avec des wagons porte-automobiles destinés au transport de véhicules)
- Catégorie 2.3: Trains de transport combiné sans distinction de masse et de longueur jusqu’à 850 m

#### NIGHT TRAINS

- Category N.1: Trains having an operation speed below or equal to 250 km/h with a capacity of less than 300 persons
- Category N.2: Trains having an operation speed below or equal to 250 km/h with a capacity of more than 301 persons
- Category N.3: Trains having an operation speed of more than 250 km/h with a capacity of less than 300 persons
- Category N.4: Trains having an operation speed of more than 250 km/h with a capacity of more than 301 persons

#### **Group 2 – FREIGHT TRAINS**

“Freight trains” are defined as those trains whose ultimate purpose is to carry freight, regardless of possible mixed compositions thereof.

The following categories are consequently defined:

- Category 2.1: Conventional freight trains of any weight with a length of up to 850 m (trains with wagons of different functionalities, e.g. refrigerating wagons, livestock wagons, coarse-grained goods wagons, tank wagons, side-sliding doors wagons for transport with pallets, wagons with tarps, etc.)
- Category 2.2: Car transport trains of any weight with a length of up to 850 m (trains with platform wagons dedicated to the transport of vehicles)
- Category 2.3: Combined transport trains of any weight with a length of up to 850 m (trains with wagons dedicated to the transport of containers)



(trenes con vagones destinados al transporte de contenedores)

- Categoría 2.4: Trenes de autopista ferroviaria sin distinción de masa y de longitud de hasta 850 m

La asignación a una u otra categoría estará relacionada con el porcentaje de vagones asignados a la misma finalidad (≥ 60%).

**Grupo 3 – UNIDADES DE TRACCIÓN AISLADAS, solas o en agrupación**

**Grupo 4 – TRANSPORTES ESPECIALES**

(trains avec des wagons destinés au transport de conteneurs)

- Catégorie 2.4: Trains d'autoroute ferroviaire sans distinction de masse et de longueur jusqu'à 850 m

L'attribution à une des catégories sera liée au pourcentage de wagons ayant la même finalité (≥ 60%).

**Groupe 3 – UNITÉS DE TRACTION ISOLÉES, seules ou regroupées**

**Groupe 4 – TRANSPORTS SPÉCIAUX**

- Category 2.4: Piggyback trains of any weight with a length of up to 850 m (rolling motorway)

The assignment to one category or another is related to the percentage of wagons assigned to the same purpose (≥ 60%).

**Group 3 – ISOLATED TRACTION UNITS, alone or in groups**

**Group 4 –SPECIAL TRANSPORT**

## 6.3 CÁNONES – REDEVANCES – TARIFFS

### 6.3.1 SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS – PRESTATIONS DE SERVICE MINIMALES – MINIMUM ACCESS PACKAGE

#### 6.3.1.1 Reserva de Capacidad – Réservation de Capacité – Capacity Reservation

La tarifa de reserva de capacidad será considerada como un pago a cuenta del canon final, una vez utilizado el surco reservado.

En el caso de no utilizarse el surco, el importe de la reserva no será devuelto.

Le tarif de réservation de capacité sera considéré comme un acompte sur la redevance finale, une fois le sillon réservé utilisé.

Dans le cas de non-utilisation du sillon, le montant de la réservation ne sera pas remboursé.

The capacity reservation fee shall be considered as an advance payment of the final charge once the reserved path has been used.

If the path is not used, the reservation amount will not be refunded.

**Solicitud de servicio Estándar y Especial – Demande de service Standard et Spécial – Standard and Special service application**

	Hora valle Heure creuse Off-peak time	Hora media Heure moyenne Medium time	Hora punta Heure de pointe Peak time
Trenes Pasajeros Trains Voyageurs Passenger Trains	150 €	180 €	295 €
Trenes Mercancías Trains Marchandises Freight Trains	65 €		
Material de Tracción Matériel de Traction Traction Equipment	65 €		

**Solicitud de servicio Urgente – Demande de service Urgent – Emergency service application**

Capacidad Trenes Pasajeros Capacité Trains Voyageurs Passenger Train Capacity	950 €
Capacidad Trenes Mercancías Capacité Trains Marchandises Freight Train Capacity	300 €
Capacidad Material de Tracción Capacité Matériel de Traction Traction Equipment Capacity	300 €

**Solicitud de Capacidad para trenes mercancías especiales – Demande de capacité pour trains marchandises spéciaux – Capacity application for special freight**

Capacidad Trenes Mercancías Especiales Capacité Trains Marchandises spéciaux Special Freight Train Capacity	340 €
---	-------

### 6.3.1.2 Circulación – Circulation – Operation

El canon de circulación corresponde al paso efectivo del tren, es decir, al uso real de las vías principales de la infraestructura.

Estos cánones no incluyen el importe del suministro de energía eléctrica ni de los servicios relacionados con éste, que serán recogidos en los acuerdos que **LFP** establezca con cada **EF**.

Las categorías y los cánones se actualizan anualmente.

La redevance de circulation correspond au passage effectif du train, c'est-à-dire à l'utilisation des voies principales de l'infrastructure.

Ces redevances ne comprennent pas le montant de la fourniture d'énergie électrique ni les services qui y sont liés, qui seront indiqués dans les accords entre **LFP** et chaque **EF**.

Les catégories et les redevances sont mises à jour annuellement.

The operation charge corresponds to the real and effective pass of the train, namely to the real use of the main tracks of the infrastructure.

These charges do not include the amount for electric power or services linked to it, which will be outlined in the agreements established between **LFP** and each **RU**.

Categories and charges are updated on an annual basis.

CATEGORÍA CATÉGORIE CATEGORY	CAPACIDAD CAPACITÉ CAPACITY	CÁNONES <sup>1</sup> REDEVANCES <sup>2</sup> CHARGES <sup>3</sup>		
<b>GRUPO 1 – TRENES DE PASAJEROS / GROUPE 1 – TRAINS DE VOYAGEURS / GROUP 1 – PASSENGERS' TRAINS</b>				
		Hora valle Heures creuses Off peak time	Hora media Heures moyennes Medium time	Hora punta Heures de pointe Peak time
		05h30 - 06h30	09h00 - 17h00 20h00 - 00h30	06h30 - 09h00 17h00 - 20h00
<b>TRENES REGIONALES, TRAINS RÉGIONAUX, REGIONAL TRAINS</b>				
R.1	Cap. < 200 PAX	n/a	n/a	n/a
R.2	200 ≤ Cap. ≤ 320 PAX	n/a	n/a	n/a
R.3	321 ≤ Cap. ≤ 460 PAX	n/a	n/a	n/a
R.4	461 ≤ Cap. ≤ 640 PAX	n/a	n/a	n/a
R.5	Cap. ≥ 641 PAX	n/a	n/a	n/a
<b>TRENES DE ALTA VELOCIDAD, TRAINS À GRANDE VITESSE, HIGH SPEED TRAINS</b>				
L.1	Cap. < 300 PAX	999,14 €	1.207,74 €	1.646,90 €
L.2	301 ≤ Cap. ≤ 410 PAX	1.361,45 €	1.646,90 €	2.245,26 €
L.3	411 ≤ Cap. ≤ 510 PAX	1.690,83 €	2.042,15 €	2.788,75 €
L.4	Cap. ≥ 511 PAX	2.113,66 €	2.573,14 €	3.522,73 €
<b>TRENES DE NOCHE, TRAINS DE NUIT, NIGHT TRAINS</b>				
N.1	Cap. < 300PAX V≤250 km/h	n/a	n/a	n/a
N.2	Cap. ≥ 300PAX V≤250 km/h	n/a	n/a	n/a
N.3	Cap. < 300PAX V>250 km/h	n/a	n/a	n/a
N.4	Cap. < 300PAX V>250 km/h	n/a	n/a	n/a

<sup>1</sup> Los importes indicados por "n/a" serán precisados a partir del SA-2019

<sup>2</sup> Les montants indiqués par "n/a" seront précisés à partir du SA-2019

<sup>3</sup> The amounts indicated by "n/a" will be defined for the annual service 2019

CATEGORÍA CATÉGORIE CATEGORY	TIPO TYPE TYPE	CÁNONES REDEVANCES CHARGES
<b>GRUPO 2 – TRENES DE MERCANCÍAS / GROUPE 2 – TRAINS DE FRET / GROUP 2 – FREIGHT TRAINS</b>		
2.1	Trenes convencionales Trains conventionnels Conventional trains	651,48 €
2.2	Trenes de automóviles Trains porte-autos Car transport trains	936,14 €
2.3	Trenes de combinado Trains de tran. combiné Combined trans. trains	911,82 €
2.4	Trenes de autopista ferroviaria Trains d'autoroute ferroviaire Piggyback trains	n/a
<b>GRUPO 3 – LOCOMOTORAS AISLADAS / GROUPE 3 – LOCOMOTIVES ISOLÉES / GROUP 3 – ISOLATED LOCOMOTIVES</b>		
3	US o UM o tren de Loc. US ou UM ou train de Loc. Single/Double unit, Loc. train	914,10 €
<b>GRUPO 4 – TRANSPORTES ESPECIALES / GROUPE 4 – TRANSPORTS SPÉCIAUX / GROUP 4 – SPECIAL TRANSPORT</b>		
4	<p>Se determinará un canon especial en cada caso y adaptado a las necesidades específicas del transporte, una vez realizados los estudios de viabilidad del mismo.</p> <p>Une redevance spéciale sera déterminée dans chaque cas et elle sera adaptée aux besoins spécifiques du transport une fois ses études de viabilité réalisées.</p> <p>A special charge will be established in each case and adapted to the specific transport needs once the corresponding feasibility studies have been conducted.</p>	

### 6.3.2 SERVICIOS EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO – PRESTATIONS DE SERVICES SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE – ACCESS TO SERVICE FACILITIES AND SUPPLY OF SERVICES

- **Servicio de cambio de locomotora – Service de changement de locomotive – Locomotive change service**

<b>Realización de todas las maniobras necesarias para el cambio de locomotora</b> <b>Réalisation des manœuvres nécessaires pour le changement de locomotive</b> <b>All shunting movements necessary to change locomotives</b>	200 €
---	-------

- **Servicio de estacionamiento de locomotora – Service de stationnement de locomotive – Locomotive parking service**

La coordinación para este tipo de servicio se detallará en los acuerdos marco con las diferentes **EF**. Para este tipo de servicio, se establecen dos modalidades:

Les détails de coordination pour ce type de service seront détaillés dans les accords-cadres avec les différentes **EF**. Pour ce type de service, deux modes sont établis :

The coordination details of for this type of service will be outlined in the framework agreements with the different **RU**. Two types are established for this service:

- *Servicio de estacionamiento horario – Service de stationnement horaire – Parking service timetable*

<b>00.00 - 06.00</b>	<b>06.00 - 18.00</b>	<b>18.01 - 00.00</b>
32 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	15 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	23 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction

- *Servicio de estacionamiento diario – Service de stationnement quotidien – Daily parking service*

<b>00.00 - 00.00</b>
120 €

### 6.3.3 RESERVADO – RÉSERVÉ – RESERVED

N/A

N/A

N/A

### 6.3.4 SERVICIOS ADICIONALES – SERVICES ADDITIONNELS – ADDITIONAL SERVICES

- **Servicio de estacionamiento horario de un tren – Service de stationnement horaire d’un train – Train parking service timetable**

00.00 - 06.00	06.00 - 18.00	18.01 - 00.00
32 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	15 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	23 € cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction

- **Servicio de estacionamiento diario – Service de stationnement quotidien – Daily parking service**

00.00 - 00.00
120 €

### 6.3.5 SERVICIOS AUXILIARES – SERVICES AUXILIAIRES – ANCILLARY SERVICES

- **Servicio de Tracking – Service de Tracking – Tracking Service**

Servicio de Tracking anual (modalidad simple) Service de Tracking annuel (mode simple) Annual Tracking Service (simple type)	Sin cargos Sans frais No charge
Servicio de Tracking anual (modalidad avanzada) Service de Tracking annuel (mode avancé) Annual Tracking Service (advanced type)	14.700 €

## 6.4 PENALIZACIONES & INCENTIVOS – PÉNALISATIONS & INCITATIONS – PENALTIES AND INCENTIVES

### 6.4.1 INCENTIVOS RECÍPROCOS PARA OPTIMIZAR LA CAPACIDAD OFRECIDA Y MAXIMIZAR EL USO DE LA CAPACIDAD ASIGNADA – INCITATIONS RÉCIPROQUES POUR L’OPTIMISATION DE LA CAPACITÉ OFFERTE ET LA MAXIMISATION DE L’UTILISATION DE LA CAPACITÉ ATTRIBUÉE – RECIPROCAL INCENTIVES FOR THE OPTIMISATION OF THE OFFERED CAPACITY AND MAXIMISATION OF THE USE OF THE ASSIGNED CAPACITY.

El sistema de incentivos recíprocos tiene como objeto que LFP en su calidad de Gestor de Infraestructura y las Empresas Ferroviarias asuman la responsabilidad de optimizar la capacidad ofrecida y maximizar el uso de la capacidad asignada por LFP.

Incita:

- al GI (LFP) a proponer surcos estables y perenes en el tiempo
- a las EF a utilizar la totalidad de los surcos atribuidos, exceptuando las situaciones imprevistas de fuerza mayor como inclemencias climáticas, fallos técnicos del MR, movimientos sociales del personal

Este dispositivo se detallará a lo largo de 2019.

Le système d’incitations réciproques a pour but de responsabiliser LFP en sa qualité de Gestionnaire d’Infrastructure et les Entreprises Ferroviaires en vue d’une optimisation de la capacité offerte et la maximisation de l’utilisation de la capacité attribuée par LFP.

Il incite :

- le GI (LFP) à proposer des sillons stables et pérennes dans le temps
- les EF à utiliser la totalité des sillons attribués exception faite des situations imprévues de force majeure telles que des intempéries, défaillances techniques du MR, mouvements sociaux du personnel

Ce dispositif sera précisé dans le courant de 2019.

The reciprocal incentives system aims to get LFP in its quality of Infrastructure Manager and the Railway Undertakings to assume the responsibility for the optimisation of the offered capacity and maximise the use of the assigned capacity.

It encourages:

- the IM (LFP) to propose stable and long-term sustainable paths
- the RUs to use the totality of the paths that have been assigned, except in case of unforeseeable force majeure situations such as adverse weather conditions, RS failures, staff social movements

This system will be further described during 2019.

### 6.4.2 DESCUENTO APLICADO A LOS ACUERDOS MARCO – RÉDUCTION APPLIQUÉE AUX ACCORDS-CADRES – REDUCTION FEE FOR FRAMEWORK AGREEMENTS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

### 6.4.3 RESERVADO – RÉSERVÉ – RESERVED

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

### 6.4.4 SISTEMA DE INCENTIVOS COMERCIALES – SYSTÈME D’INCITATIONS COMMERCIALES – COMERCIAL INCENTIVES SYSTEM

Este dispositivo se establecerá para el Servicio Anual de 2019.

Ce dispositif sera mis en place pour le Service Annuel de 2019.

This system will be established for the 2019 Timetable.



6.5 SISTEMA DE MEJORA DE LAS PRESTACIONES – SYSTÈME D’AMÉLIORATION DES PERFORMANCES – PERFORMANCE SCHEME

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

6.6 CAMBIOS EN LOS CÁNONES – ÉVOLUTION DES REDEVANCES – CHANGES TO CHARGES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

6.7 FORMA DE FACTURACIÓN – MODALITÉS DE FACTURATION – BILLING ARRANGEMENTS

La modalidad de pago se establece con carácter mensual, si bien se podrán considerar otras modalidades en los acuerdos con las diferentes **EF**.

Le paiement est établi sur une base mensuelle, même si d'autres modalités peuvent être considérées dans les accords avec les différentes **EF**.

The means of payment are established on a monthly basis, although other means may be considered in the agreements with the different **RU**.



# Anejos Annexes Annexes

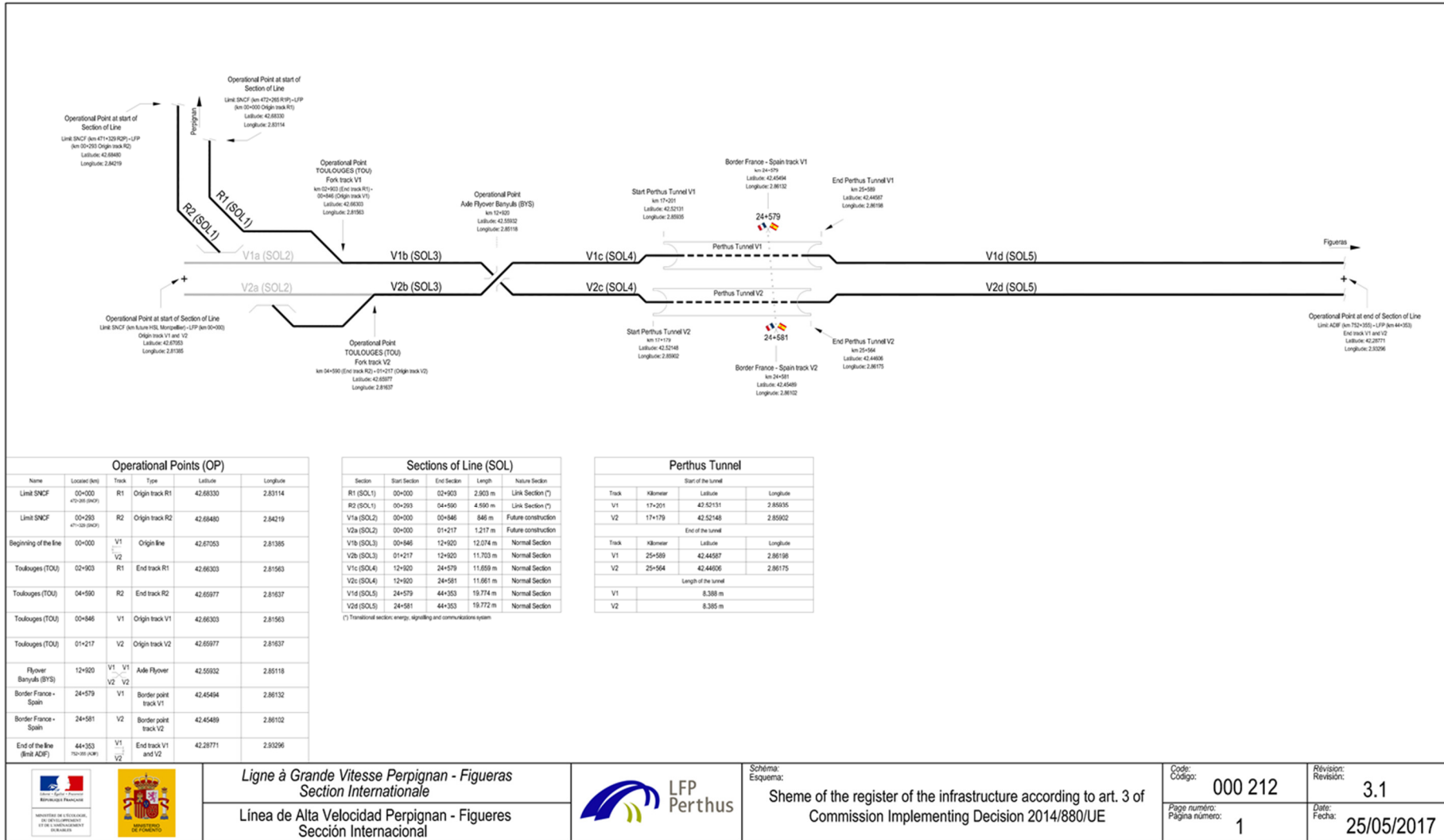
7 ANEJO 1 – ANNEXE 1 – ANNEX 1





**LFP  
Perthus**  
Línea Figueras Perpignan





Ligne à Grande Vitesse Perpignan - Figueras  
Section Internationale  
Línea de Alta Velocidad Perpignan - Figueras  
Sección Internacional

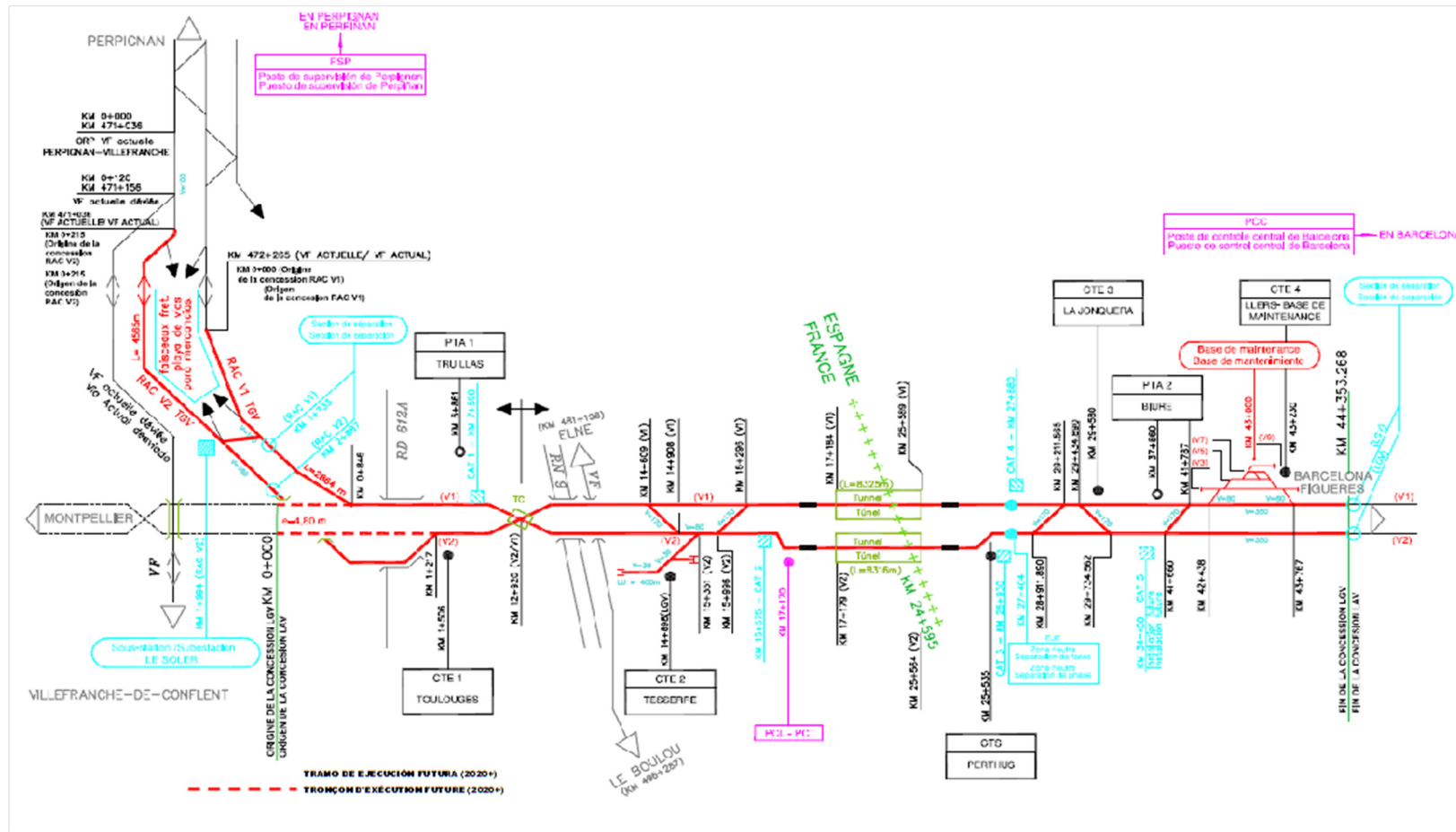


Schema:  
Esquema:  
Sheme of the register of the infrastructure according to art. 3 of  
Commission Implementing Decision 2014/880/UE

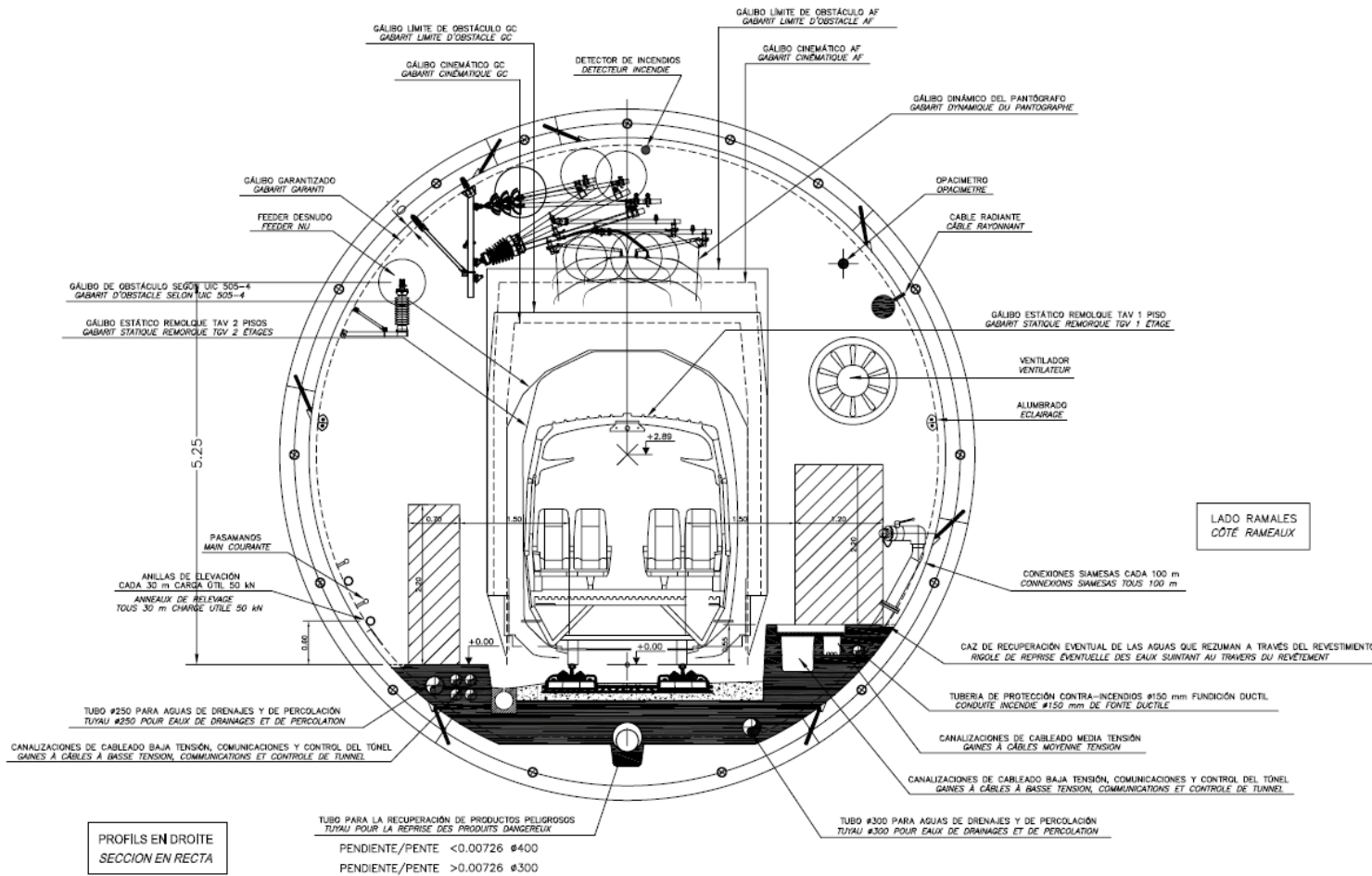
Code:  
Código: 000 212  
Page numero:  
Página numero: 1

Revision:  
Revisión: 3.1  
Date:  
Fecha: 25/05/2017

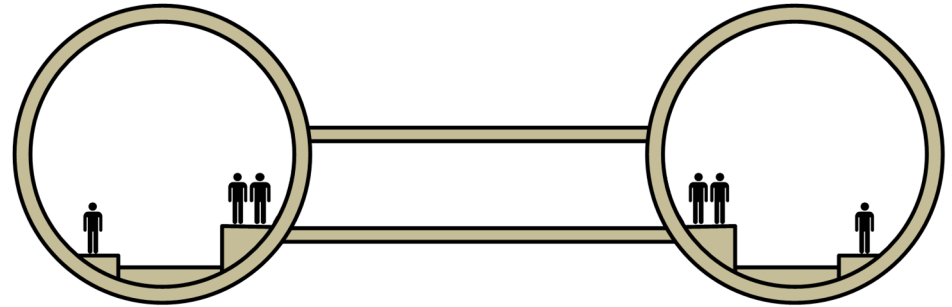
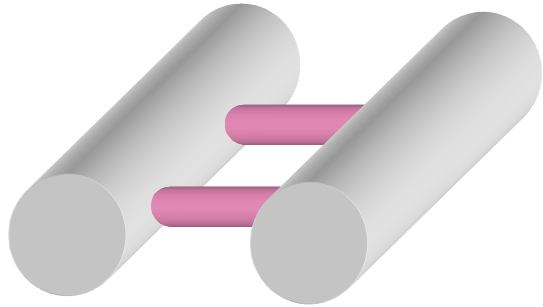
## 8 ANEJO 2 – ANNEXE 2 – ANNEX 2



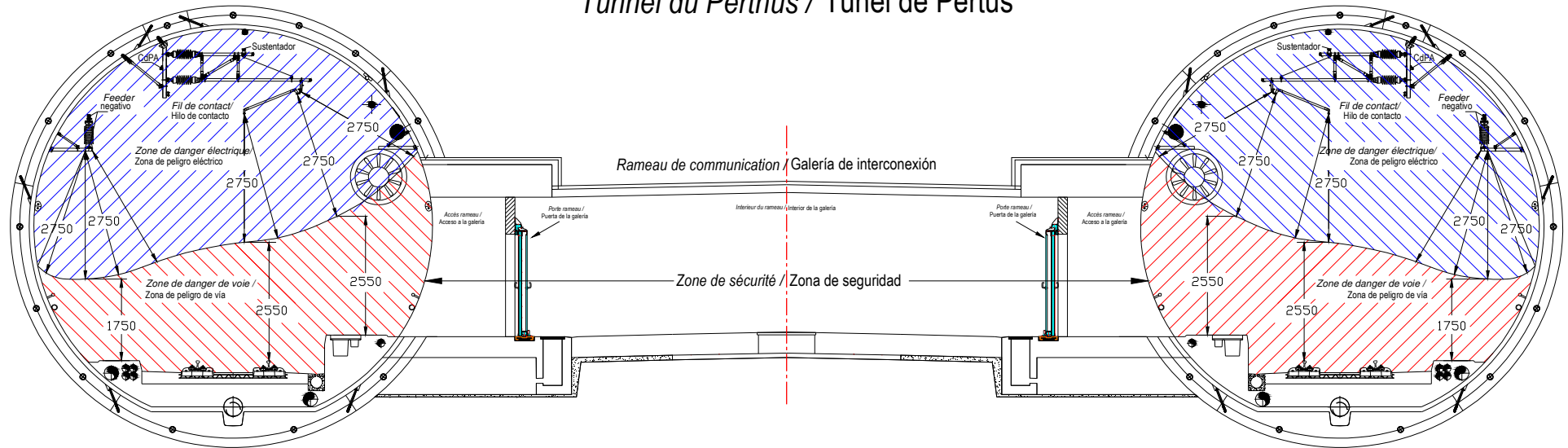
## 9 ANEJO 3 – ANNEXE 3 – ANNEX 3



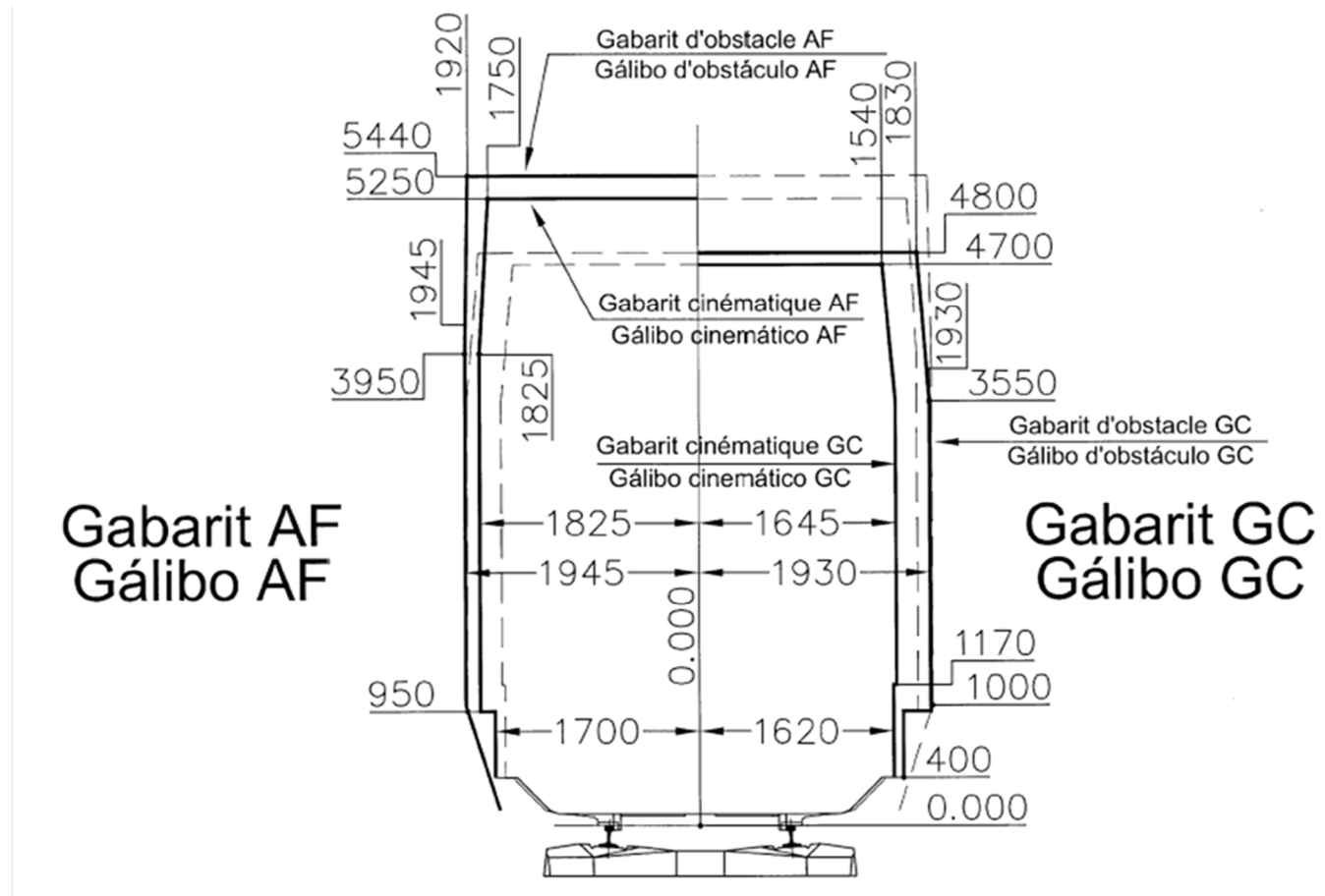




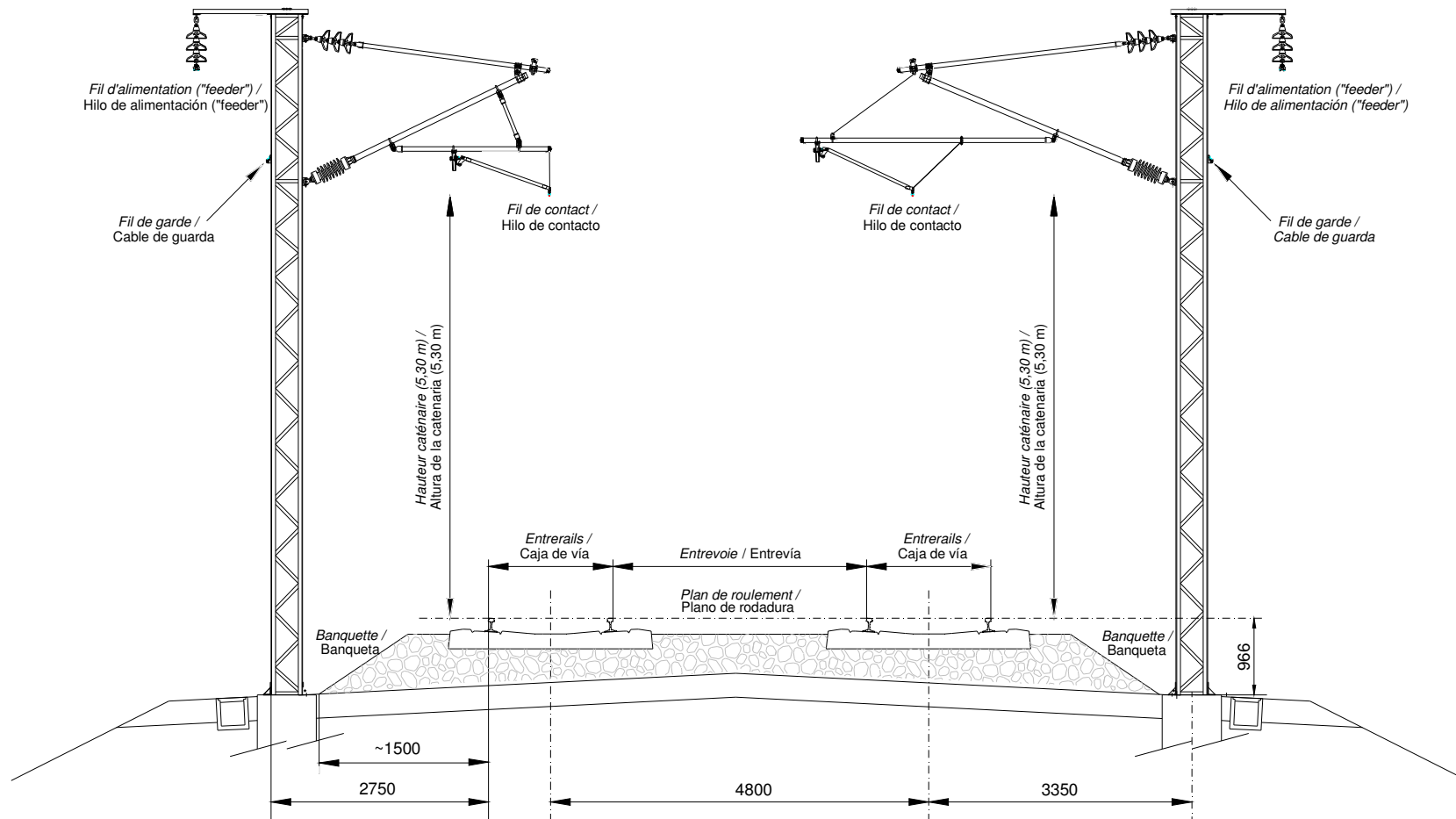
### Tunnel du Perthus / Túnel de Pertús

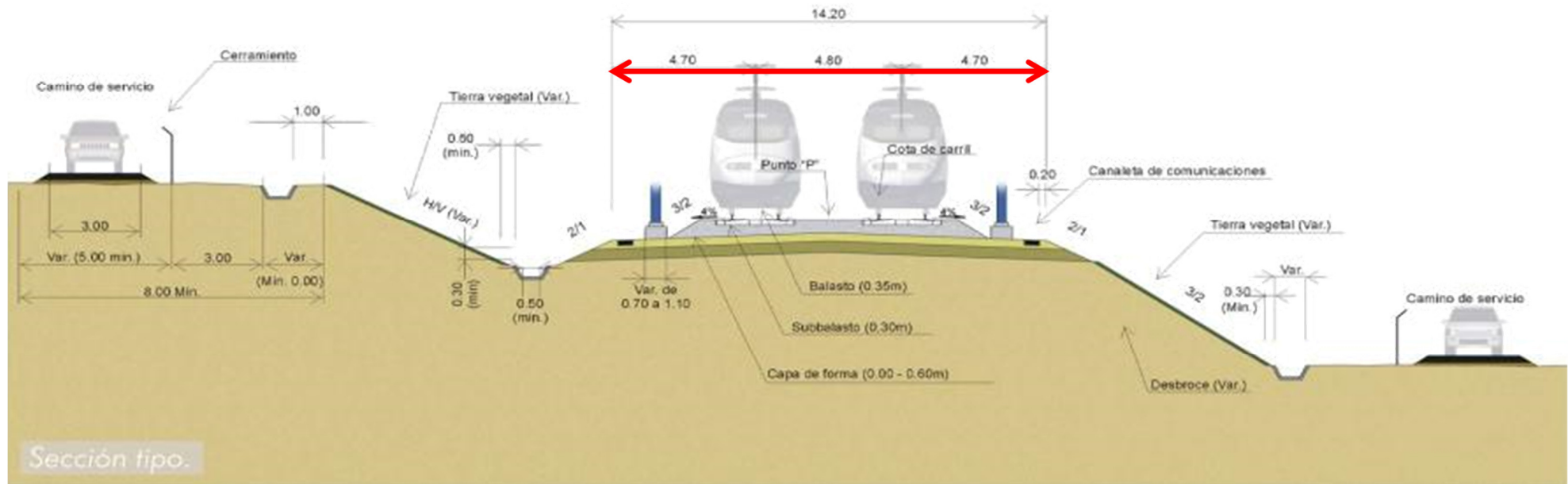


10 ANEJO 4 – ANNEXE 4 – ANNEX 4



## 11 ANEJO 5 – ANNEXE 5 – ANNEX 5





## 12 ANEJO 6 – ANNEXE 6 – ANNEX 6

