

DECLARACIÓN DE RED

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

NETWORK STATEMENT

Servicio Anual 2027

Service Annuel 2027

Anual Service 2027

Version 01-EXE | 26/06/2026

LÍNEA FIGUERAS PERPIGNAN S.A. ©





ÍNDICE – SOMMAIRE – TABLE OF CONTENTS

1	INFORMACIÓN GENERAL – INFORMATIONS GÉNÉRALES – GENERAL INFORMATION.....	13
1.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	13
1.2	Objetivo – Objectif – Purpose	14
1.3	Aspectos legales – Aspects légaux – Legal aspects.....	14
1.3.1	Marco legal – Cadre juridique – Legal Framework.....	14
1.3.2	Estatus jurídico y Responsabilidad – Statut légal et Responsabilité – Legal Status and Liability.....	15
1.3.2.1	Estatus jurídico – Statut légal – Legal status.....	15
1.3.2.2	Responsabilidad – Responsabilité – Liability.....	16
1.3.3	Alegaciones y Reclamaciones – Procédure de Recours – Appeals Procedure.....	16
1.4	Estructura de la Declaración de Red – Structure du Document de Référence du Réseau – Structure of Network Statement.....	16
1.5	Vigencia, Procedimiento de Actualización, Publicación – Validité, Procédure de Mise à Jour, Publication – Validity and Updating Process, Publishing.....	17
1.5.1	Periodo de Vigencia – Période de Validité – Validity Period	17
1.5.2	Procedimiento de Actualización – Procédure de Mise à Jour – Updating Process	17
1.5.3	Publicación – Publication – Publishing.....	18
1.6	Contactos – Contacts – Contacts.....	18
1.6.1	Directorio de LFP – Adresses de LFP – LFP directory	18
1.6.2	Redes y GI limítrofes – Réseaux et GI limitrophes – Connected Networks and IM.....	19
1.7	Cooperación entre GI europeos – Coopération entre GI européens – Cooperation between European IM	19
1.7.1	Corredores de Mercancías – Corridors Fret – Rail Freight Corridors	19
1.7.2	RailNetEurope, Cooperación internacional – RailNetEurope, Coopération internationale – RailNetEurope, International Cooperation	21
1.7.3	Ventanilla Única – Guichet Unique – One Stop Shop.....	22
1.7.4	Herramientas RNE – Outils RNE – RNE IT Tools	23
2	INFRAESTRUCTURA – INFRASTRUCTURE – INFRASTRUCTURE.....	28
2.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	28
2.2	Ámbito de la Red – Etendue du Réseau – Extent of the Network.....	28
2.2.1	Límites geográficos – Limites géographiques – Geographical Limits.....	28
2.2.2	Código primario de Posición – Code primaire de Position – Primary Location Code	29
2.2.3	Conexiones con otras Redes – Réseaux ferroviaires connectés – Connecting Railway Networks.....	30
2.3	Descripción de la Red – Description du Réseau – Network Description.....	30
2.3.1	Tipología de las Vías – Typologie des Voies – Track Typologies	31
2.3.2	Ancho de Vía – Écartement des Voies – Track Gauge.....	33
2.3.3	Estaciones y Nudos – Gares et Nœuds – Stations and Nodes.....	33

2.3.4	Gálibo de las Vías – Gabarit des Voies – Loading Gauge	33
2.3.5	Límites de Carga – Limites de Charge – Weight Limits	33
2.3.6	Declividades de las Vías – Déclivités des Voies – Line Gradients	33
2.3.7	Velocidades de la Línea – Vitesses de la Ligne – Line Speeds	35
2.3.8	Longitud máxima de los Trenes – Longueur maximale des Trains – Maximum Trains’ Length	36
2.3.9	Sistema de Alimentación de Energía – Système d’Alimentation en Énergie – Power Supply System	36
2.3.10	Sistemas de Señalización – Systèmes de Signalisation – Signalling Systems	39
2.3.11	Sistemas de Gestión del Tráfico – Systèmes de Gestion du Trafic – Traffic Control Systems	40
2.3.12	Sistemas de Comunicaciones – Systèmes de Communications – Communications Systems	40
2.3.13	Sistemas de Seguridad – Systèmes de Sécurité – Train Control Systems	40
2.4	Restricciones de Tráfico – Restrictions du Trafic – Traffic Restrictions	40
2.4.1	Líneas especializadas – Lignes spécialisées – Specialised Infrastructure	40
2.4.2	Restricciones medioambientales – Restrictions environnementales – Environmental Restrictions	40
2.4.3	Materias peligrosas – Matières dangereuses – Dangerous Goods	41
2.4.4	Restricciones en Túnel – Restrictions dans le tunnel – Tunnel Restrictions	41
2.4.5	Restricciones en Puentes/Viaductos – Restrictions sur les Ponts/Viaducs – Bridges/Viaducts Restrictions	41
2.5	Disponibilidad de la Infraestructura – Disponibilité de l’Infrastructure – Availability of the Infrastructure	41
2.6	Desarrollo de la Infraestructura – Développement de l’Infrastructure – Infrastructure Development	43
2.7	Instalaciones de Servicio – Installations de Service – Service Facilities	43
2.7.1	Estaciones de Viajeros – Gares de Voyageurs – Passengers’ Stations	43
2.7.2	Terminales de Mercancías – Terminaux de Marchandises – Freight Terminals	43
2.7.3	Haces de Vías – Faisceaux de Voies – Marshalling Yards and Formation and Shunting Facilities	44
2.7.4	Apartaderos – Voies d’Évitement – Storage Sidings	49
2.7.5	Instalaciones de Mantenimiento de MR – Installations de Maintenance du MR – RS Maintenance Facilities	49
2.7.6	Instalaciones de Limpieza y Lavado de Trenes – Installation de Nettoyage et Lavage des Trains – Cleaning and Washing Facilities	49
2.7.7	Instalaciones portuarias – Installations portuaires – Port Facilities	49
2.7.8	Instalaciones de Socorro – Installations de Secours – Relief Facilities	50
2.7.9	Instalaciones de Aprovisionamiento de Combustible – Installations d’Approvisionnement en Carburant – Refuelling Facilities	50
2.7.10	Otras Instalaciones – Autres Installations – Other Facilities	50
2.8	Instalaciones de Servicio no gestionadas por LFP – Installations de Service non gérées par LFP – Service Facilities not managed by LFP	50
2.9	Otras Características importantes de la Línea – Autres Caractéristiques importantes de la Ligne – Other key Features of the Line	50
2.9.1	Túnel del Pertus – Tunnel du Perthus – Perthus Tunnel	50
2.9.2	Mixidad del Tráfico – Mixité du Trafic – Traffic Mixity	51
2.9.3	Detectores de Seguridad – Détecteurs de Sécurité – Safety Detectors	52
2.9.4	Circulación de Trenes y Material Rodante – Circulation des Trains et du Matériel Roulant – Operation of Trains and Rolling Stock	52
3	CONDICIONES DE ACCESO – CONDITIONS D’ACCÈS – ACCESS CONDITIONS	55
3.1	Introducción – Introduction – Introduction	55
3.2	Requisitos generales de Acceso – Conditions générales d’Accès – General Access Requirements	55
3.2.1	Requisitos para la Solicitud de Capacidad – Conditions pour demander de la Capacité – Conditions for applying for Capacity	55

3.2.2	Condiciones de Acceso a Infraestructura – Conditions d’Accès à l’Infrastructure – Conditions for Access to the Railway Infrastructure	56
3.2.3	Licencia – Licence – Licence	56
3.2.4	Certificado de Seguridad – Certificat de Sécurité – Safety Certificate.....	56
3.2.5	Certificado de Seguro – Attestation d’Assurance – Cover of Liabilities	56
3.3	Disposiciones contractuales – Dispositions contractuelles – Contractual arrangements.....	57
3.3.1	Acuerdos Marco – Accords Cadre – Framework Agreements	57
3.3.2	Acuerdos con las EF – Accords avec les EF – Contracts with RU	59
3.3.3	Acuerdos con Solicitantes que no sean EF – Accords avec des Candidats autres que les EF – Contracts with non-RU Applicants	60
3.3.4	Condiciones generales comerciales – Conditions commerciales générales – General commercial Conditions	60
3.4	Requisitos de Acceso específicos – Conditions d’Accès spécifiques – Specific Access requirement.....	61
3.4.1	Aceptación del Material Rodante – Acceptation du Matériel Roulant – Rolling Stock Acceptance	61
3.4.1.1	Exigencias mínimas y Normativas – Exigences minimales et Spécifications – Minimum Requirements and Standards.....	62
3.4.1.2	Autorización de Puesta en Servicio comercial – Autorisation de Mise en Service commerciale (Autorisation de Mise sur le Marché) – Commercial Service authorisation.....	63
3.4.1.3	Integración en la composición del tren – Intégration dans la composition du train – Integration into train’s composition.....	63
3.4.1.4	Compatibilidad con el itinerario – Compatibilité avec l’itinéraire – Compatibility with the route.....	63
3.4.1.5	Compatibilidad técnica del material rodante con la infraestructura – Vérification technique de la compatibilité des matériels roulants avec l’infrastructure – Verification of the rolling stock technical compatibility with the infrastructure.....	64
3.4.1.6	Tipos de Material Rodante admitidos – Types de Matériel Roulant admis – Types of Rolling Stock accepted.....	66
3.4.1.7	Tracciones admitidas – Tractions admises – Traction allowed	67
3.4.2	Autorización de Personal de Empresas Ferroviarias – Autorisation du Personnel des Entreprises Ferroviaires – Railway Undertakings’ Staff Acceptance	68
3.4.3	Transportes excepcionales – Transports exceptionnels – Exceptional Transports	69
3.4.4	Mercancías peligrosas – Marchandises dangereuses – Dangerous Goods.....	70
3.4.5	Trenes de Pruebas y otros Trenes especiales – Trains d’Essais et autres Trains spéciaux – Test Trains and other special Trains	70
3.4.6	Certificados exigidos por la S.I. – Certificats exigés sur la S.I. – Certificates required in the S.I.....	71
4	ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES – ATTRIBUTION DE CAPACITÉS – CAPACITY ALLOCATION.....	75
4.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	75
4.1.1	Objeto del Capítulo – Objet du Chapitre – Object of the Chapter	75
4.1.2	Condiciones de Solicitud de Capacidad – Conditions de Demande de Capacité – Capacity Application Conditions	75
4.2	Descripción de los Procesos – Description des Processus – Description of Process.....	76
4.2.1	Principios generales – Principes généraux – General principles	76
4.2.2	Documentación requerida – Documentation requise – Required Documentation	76
4.2.3	Modelos de Solicitud de Capacidad – Modèles de Demande de Capacité – Capacity Application Forms	77
4.2.4	Tipos de Solicitud de Capacidad – Types de Demande de Capacité – Capacity Application Types.....	77
4.2.5	Procedimiento de Solicitud de Surcos – Procédure de Demande de Sillons – Train Path Application Procedure	77
4.2.6	Ajustes concertados – Ajustements concertés – Agreed Adjustments	78
4.2.7	Procedimiento de Confirmación de Surcos – Procédure de Confirmation de Sillons – Train Path Confirmation Procedure.....	79
4.2.8	Criterios de Prioridad en la Asignación de Capacidad – Critères de Priorité dans l’Attribution de Capacité – Criteria for Priority in the Allocation of Capacity.....	79
4.3	Reservación de capacidad en caso de restricciones temporales de capacidad – Réservation de capacité en cas de restriction temporaire de capacité – Reserving capacity for temporary capacity restrictions	80
4.3.1	Principios generales – Principes généraux – General principles.....	80

4.3.2	Fechas límite e información transmitida a los solicitantes – Dates limites et informations transmises aux demandeurs – Deadlines and information provided to applicants	80
4.4	Efecto de los Acuerdos Marco – Impact des Accords-Cadres – Impact of Framework Agreements.....	80
4.5	Proceso de Asignación de Capacidad – Processus d’Attribution de Capacité – Path Allocation Process.....	81
4.5.1	Peticiones de Capacidad hasta el 13/04/2026 – Demandes de Capacité jusqu’au 13/04/2026 – Capacity Requests until 13/04/2026	81
4.5.2	Peticiones de capacidad después del 14/04/2026 (solicitudes tardías) – Demandes de capacité après le 14/04/2026 (demandes tardives) – Capacity requests after 14/04/2026 (late path requests).....	83
4.5.3	Solicitudes ad-hoc de surcos durante el servicio anual 2027 – Demandes ad-hoc de sillons pendant le service annuel 2027 – Ad-hoc train path applications during the 2027 Timetable	84
4.5.4	Servicio anual 2027– Service annuel 2027 – Timetable 2027	84
4.5.5	Procedimiento de coordinación – Procédure de coordination – Coordination process.....	85
4.5.6	Procedimiento de Resolución de Litigios – Procédure de Règlement des Litiges – Dispute Resolution Process	85
4.6	Infraestructura saturada – Infrastructure saturée – Congested Infrastructure	86
4.7	Transportes Excepcionales y Materias Peligrosas – Transports Exceptionnels et Matières Dangereuses – Exceptional Transports and Dangerous Goods	86
4.7.1	Transportes Excepcionales – Transports Exceptionnels – Exceptional Transports	86
4.7.2	Materias Peligrosas – Matières Dangereuses – Dangerous Goods.....	86
4.8	Reglas aplicables después de la asignación de capacidad – Règles applicables après l’assignation de capacité – Rules after path allocation.....	87
4.8.1	Reglas relativas a la modificación de los surcos por el solicitante – Règles relatives à la modification des sillons par le demandeur – Rules for path modification by the applicant.....	87
4.8.2	Reglas relativas a la alteración de los surcos por LFP – Règles relatives à l’altération des sillons par LFP – Rules for path alteration by LFP	87
4.8.3	Reglas relativas a la no utilización de los surcos asignados – Règles concernant la Non-utilisation des sillons attribués – Non-usage cancelation rules	87
4.8.4	Reglas relativas a la supresión de los surcos por el solicitante – Règles relatives à la suppression des sillons par le demandeur – Rules for path cancelation by the applicant.....	89
4.9	TTR para una gestión de la capacidad inteligente – TTR pour une gestion de la capacité intelligente – TTR for smart capacity management	89
4.10	Atribución de Capacidad para el Mantenimiento, Renovaciones y Mejoras – Attribution de Capacité pour la Maintenance, Rénovations et Améliorations – Allocation of Capacity for Maintenance, Renewals and Enhancements.....	90
4.11	Medidas particulares aplicadas en caso de Perturbación – Mesures particulières appliquées en cas de Perturbation – Special Measures to be taken in the Event of Disturbance.....	91
4.11.1	Principios – Principes – Principles.....	91
4.11.2	Reglamentación operativa – Règles opérationnelles – Operational Regulation	91
4.11.3	Problemas previstos – Problèmes prévisionnels – Foreseen problems.....	91
4.11.4	Problemas imprevistos – Problèmes imprévus – Unforeseen problems.....	91
4.12	Atribución de Capacidad en las Instalaciones de Servicio – Attribution de Capacité sur les Installations de Service – Allocation of Capacity for Service Facilities	91
4.13	Surcos de Catálogo – Sillons Catalogue – Pre-arranged Paths.....	92
5	SERVICIOS Y TARIFICACIÓN – SERVICES ET TARIFICATION – SERVICES AND CHARGES	95
5.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	95
5.2	Principios de tarificación – Principes de tarification – Charging principles	95
5.3	Servicios básicos mínimos y tarificación – Prestations de service minimales et tarification – Minimum access package and charges	96
5.3.1	Descripción de los servicios – Description des services – Services description	96
5.3.2	Categorías de trenes – Catégories de trains – Trains’ categories.....	96
5.3.2.1	Grupos y categorías de trenes – Groupes et catégories de trains – Trains’ groups and categories.....	96
5.3.3	Tarificación – Tarification – Charges	101
5.3.3.1	Estructura – Structure – Structure.....	101
5.3.3.2	Reserva de Capacidad – Réservation de Capacité – Capacity Reservation.....	101

5.3.3.3	Circulación – Circulation – Operation.....	102
5.4	Servicios adicionales y tarificación – Services additionnels et tarification – Additional services and charges.....	105
5.4.1	Descripción de los servicios – Description des services – Services description	105
5.4.2	Corriente de Tracción – Courant de Traction – Traction Current.....	105
5.4.2.1	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)	106
5.4.2.2	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.....	107
5.4.3	Servicios a los trenes – Services aux trains – Services for trains	108
5.4.4	Servicios para Transportes Excepcionales y Materias Peligrosas – Services pour les Transports Exceptionnels et Matières Dangereuses – Services for Exceptional Transports and Dangerous Goods.....	108
5.4.5	Estacionamiento – Stationnement – Parking.....	108
5.4.6	Tarificación – Tarification – Charges.....	109
5.5	Servicios auxiliares y tarificación – Services auxiliaires et tarification – Ancillary services and charges.....	111
5.5.1	Descripción de los servicios – Description des services – Services description	111
5.5.2	Acceso a la Red de Telecomunicaciones – Accès au Réseau de Télécommunications – Access to the Telecommunications Network.....	111
5.5.3	Suministro de Informaciones complementarias – Fourniture d'Informations complémentaires – Provision of supplementary Information.....	111
5.6	Penalizaciones financieras & Incentivos – Pénalités financières & Incitations – Financial Penalties and Incentives	112
5.6.1	Penalizaciones relativas a la modificación de los surcos – Pénalités relatives à la modification des sillons – Penalties related to the modification of paths	112
5.6.2	Penalizaciones relativas a la alteración de los surcos – Pénalités relatives à l'altération des sillons – Penalties related to the alteration of paths	112
5.6.3	Penalizaciones relativas a la no utilización de los surcos – Pénalités relatives à la non-utilisation des sillons – Penalties related to the non-usage of paths.....	112
5.6.4	Penalizaciones relativas a la cancelación de los surcos – Pénalités relatives à l'annulation des sillons – Penalties related to the cancellation of paths	112
5.6.5	Descuentos – Réductions – Discounts	113
5.6.5.1	Descuentos aplicables a los Acuerdos Marco – Réductions applicables aux Accords Cadre – Discounts to Framework Agreements	113
5.6.5.2	Descuentos aplicables al uso de ERTMS – Réductions applicables pour l'usage de l'ERTMS – Discounts applicable to ERTMS.....	113
5.6.6	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.....	113
5.6.7	Sistema de Incentivos comerciales – Système d'Incitations commerciales – Comercial Incentives System	114
5.6.7.1	Objetivos del Dispositivo – Objectifs du Dispositif – Objectives of the Mechanism	114
5.6.7.2	Ayuda para el Inicio de nuevos Servicios – Aide au Démarrage des nouveaux Services – Assistance for the Start of new Services.....	114
5.6.7.3	Ayuda para el Aumento de Servicios existentes – Aide pour l'Augmentation des Services existants – Assistance for the Increase of existing Services.....	116
5.6.7.4	Ayuda para el Desarrollo, Consolidación y Mejora de la Competitividad de Servicios existentes – Aide au Développement, Consolidation et Amélioration de la Compétitivité des Services existants – Assistance for the Development, Consolidation and Competitiveness Improvement of existing Services.....	117
5.6.7.5	Entrada en Vigor & Modificaciones – Entrée en Vigueur & Modifications – Entry in Force & Modifications	118
5.7	Sistema de Mejora de las Prestaciones – Système d'Amélioration des Performances – Performance Scheme	118
5.8	Cambios en los Cánones – Évolution des Redevances – Changes to Charges	118
5.9	Forma de Facturación – Modalités de Facturation – Billing Arrangements	119
5.10	Otros Servicios y Tarifas – Autres Services et Tarification – Other Services and Charges.....	119
5.10.1	Maniobras – Manœuvres – Shunting.....	119
5.10.2	Otros Servicios – Autres Prestations – Other Services.....	119

6 EXPLOTACIÓN – EXPLOITATION – OPERATIONS123

6.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	123
6.2	Reglas de operación – Règles opérationnelles – Operational rules	123
6.2.1	Normativa de Circulación – Réglementation de Circulation – Traffic Regulations	123
6.2.2	Idiomas en la S.I. – Langues utilisées sur la S.I. – Languages in the S.I.	124
6.2.3	Seguridad ferroviaria – Sécurité ferroviaire – Operations Safety	124
6.2.4	Seguridad y Orden público – Sûreté – Security.....	125
6.3	Gestión Operativa – Gestion Opérationnelle – Operational Measures	126
6.3.1	Principios – Principes – Principles.....	126
6.3.2	Regulación del tráfico – Régulation du trafic – Operation regulation.....	126
6.3.3	Situaciones perturbadas e Incidencias – Situations perturbées et Incidents – Disturbances.....	127
6.4	Herramientas de información y seguimiento de los trenes – Outils d’information et de suivi des trains – Tools for train information and monitoring.....	128
7	INSTALACIONES DE SERVICIO – INSTALLATIONS DE SERVICE – SERVICE FACILITIES.....	131
7.1	Introducción – Introduction – Introduction.....	131
7.2	Vista de conjunto de las instalaciones de servicio – Vue d’ensemble des installation de service – Service facilities overview	131
7.2.1	Marco reglamentario – Cadre réglementaire – Regulatory framework.....	131
7.2.2	Vista de conjunto de las instalaciones – Vue d’ensemble des installations – Facilities overview.....	131
7.2.2.1	Haz de vías – Faisceau de voies – Service tracks.....	133
7.2.2.2	Edificios y zonas funcionales – Bâtiments et zones fonctionnelles – Buildings and functional zones.....	133
7.3	Instalaciones de servicio – Installations de service – Service Facilities.....	137
7.3.1	Disposiciones comunes – Dispositions communes – Common provisions	137
7.3.1.1	Reglas de uso – Règles d’utilisation – Rules of use.....	137
7.3.1.2	Tarificación – Tarification – Charges.....	137
7.3.2	Estaciones de Viajeros – Gares de Voyageurs – Passengers’ Stations	137
7.3.3	Terminales de Mercancías – Terminaux de Marchandises – Freight Terminals	137
7.3.4	Haces de vías – Faisceaux de voies – Marshalling yards and formation and shunting facilities	137
7.3.5	Apartaderos y vías de estacionamiento– Voies d’évitement et de garage – Storage sidings	138
7.3.6	Instalaciones de mantenimiento de MR – Installations de maintenance du MR – RS Maintenance facilities	138
7.3.7	Otras Instalaciones – Autres Installations – Other technical Facilities.....	140
7.3.7.1	Instalaciones de Limpieza y Lavado de Trenes – Installation de Nettoyage et Lavage des Trains – Cleaning and Washing Facilities	140
7.3.7.2	Pequeños talleres – Petits ateliers – Small workshops.....	140
7.3.7.3	Almacenes – Magasins – Warehouses.....	141
7.3.7.4	Zona de entrega por camión, carga/descarga y encarrilamiento de locomotoras – Zone de Livraison par Camion, Chargement/Déchargement de Locomotives – Zone for Truck Delivery, Loading/Unloading of Locomotives.....	141
7.3.8	Instalaciones portuarias – Installations portuaires – Port facilities.....	142
7.3.9	Instalaciones de socorro – Installations de secours – Relief facilities	142
7.3.10	Instalaciones de aprovisionamiento de combustible – Installations d’approvisionnement en carburant – Refuelling facilities.....	142
8	ANEJO 1 – ANNEXE 1 – ANNEX 1	144
9	ANEJO 2 – ANNEXE 2 – ANNEX 2	147

10	ANEJO 3 – ANNEXE 3 – ANNEX 3	148
11	ANEJO 4 – ANNEXE 4 – ANNEX 4	150
12	ANEJO 5 – ANNEXE 5 – ANNEX 5	151
13	ANEJO 6 – ANNEXE 6 – ANNEX 6	153
14	ANEJO 7 – ANNEXE 7 – ANNEX 7	154

ABREVIATURAS – ABBREVIATIONS – ABBREVIATIONS

AA	Organismo o Agencia independiente de Adjudicación de la Capacidad	AA	Organisme ou Agence indépendant d'Attribution de Capacité	AB	Independent Capacity Allocation Body
AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (España)	AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Espagne)	AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Spain)
AS	Autorización de Seguridad de GI	AS	Agrément de Sécurité de GI	SC	IM Safety Certificate
ANS	Autoridad Nacional de Seguridad (ferroviaria)	ANS	Autorité Nationale de Sécurité (ferroviaire)	NSA	National Safety Authority (railways)
ATP	Autoridades del Transporte Público	AOT	Autorités Organisatrices des Transports	PTA	Public Transport Authorities
ART	Autorité de Régulation des Transports (Francia)	ART	Autorité de Régulation des Transports (France)	ART	Autorité de Régulation des Transports (France)
CIS	RailNetEurope Charging Information System	CIS	RailNetEurope Charging Information System	CIS	RailNetEurope Charging Information System
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (España)	CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Espagne)	CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Spain)
CRF	Comité de Regulación Ferroviaria (España)	CRF	Comité de Regulación Ferroviaria (Espagne)	CRF	Comité de Regulación Ferroviaria (Spain)
DR	Declaración de Red	DRR	Document de Référence du Réseau	NS	Network Statement
EF	EF	EF	Entreprise Ferroviaria	RU	Railway Undertaking
EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (Francia)	EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (France)	EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (France)
ERTMS	European Railways Train Control System	ERTMS	European Railways Train Control System	ERTMS	European Railways Train Control System
ETCS	European Train Control System	ETCS	European Train Control System	ETCS	European Train Control System
ETI	Especificación Técnica de Interoperabilidad	STI	Spécification Technique d'Interopérabilité	TSI	Technical Specification of Interoperability
GI	Gestor de Infraestructuras	GI	Gestionnaire d'Infrastructures	IM	Infrastructure Manager
GSM-R	Global System for Mobile Communications for Railways	GSM-R	Global System for Mobile Communications for Railways	GSM-R	Global System for Mobile Communications for Railways
KVB	Contrôle de Vitesse par Balise	KVB	Contrôle de Vitesse par Balise	KVB	Contrôle de Vitesse par Balise
LAV	Línea de Alta Velocidad	LGV	Ligne à Grande Vitesse	HSL	High Speed Line
LFP	Línea Figueras Perpignan S.A.	LFP	Línea Figueras Perpignan S.A.	LFP	Línea Figueras Perpignan S.A.
LTV	Limitación Temporal de Velocidad	LTV	Limitation Temporaire de Vitesse	TSR	Temporary Speed Restriction
MR	Material Rodante	MR	Matériel Roulant	RS	Rolling Stock
OSS	One Stop Shop – Ventanilla Única	OSS	One Stop Shop – Guichet Unique	OSS	One stop shop

PCS	RailNetEurope Path Coordination System	PCS	RailNetEurope Path Coordination System	PCS	RailNetEurope Path Coordination System
REX	Retorno de Experiencia	REX	Retour d'Expérience	REX	Feedback
RID	Reglamento relativo al Transporte internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril	RID	Règlement International pour le Transport ferroviaire de Marchandises Dangereuses	RID	Regulations concerning the international Carriage of Dangerous Goods by Rail
RIS	RailNetEurope Railway Infrastructure System	RIS	RailNetEurope Railway Infrastructure System	RIS	RailNetEurope Railway Infrastructure System
RNE	Rail Net Europe	RNE	Rail Net Europe	RNE	Rail Net Europe
SA, S.A.	Servicio Anual	SA, S.A.	Service Annuel	AS, A.S.	Annual Service
SI o S.I.	Sección Internacional Figueras – Perpiñán	SI ou S.I.	Section Internationale Perpignan-Figueras	IS or I.S. SI or S.I.	International Section Perpignan-Figueras
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad	SGS	Système de Gestion de la Sécurité	SMS	Safety Management System
TIS	RailNetEurope Train Information System	TIS	RailNetEurope Train Information System	TIS	RailNetEurope Train Information System
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer	UIC	Union Internationale des Chemins de Fer	UIC	Union Internationale des Chemins de Fer
US	Unidad Simple	US	Unité Simple	SU	Single Unit
UM	Unidad Múltiple	UM	Unité Multiple	MU	Multiple Unit
VUT	Vía Única Temporal	VUT	Voie Unique Temporaire	TBT	Temporary Bidirectional Track



1

INFORMACIÓN GENERAL INFORMATION GÉNÉRALE GENERAL INFORMATION

1 INFORMACIÓN GENERAL – INFORMATIONS GÉNÉRALES – GENERAL INFORMATION

1.1 INTRODUCCION – 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 decisión conjunta, el Reino de España y la República Francesa han autorizado a **LFP** a actuar como Gestor de Infraestructura Ferroviaria (GI), 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 la línea de alta velocidad entre Figueras y Perpignan (Sección Internacional)
- 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

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 la ligne à grande vitesse entre la France (Perpignan) et l'Espagne (Figueras).

Par décision conjointe de la République Française et du Royaume d'Espagne, **LFP** est autorisée à agir en qualité de Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire (GI), 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 de la ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueras (Section Internationale) ;
- 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 ;

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).

By joint decisions of the Kingdom of Spain and the French Republic, **LFP** is authorised to act as Rail Infrastructure Manager (IM), 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 of the high-speed line between Perpignan and Figueras (called International Section);
- 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;

- 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).
- L'élaboration et la publication des documents techniques spécifiques pour l'utilisation correcte de l'infrastructure de **LFP** par les **EF** qui demandent à l'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 ;
 - La coopération nécessaire pour la répartition de capacités de la **S.I.** avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires adjacentes (SNCF Réseau – ADIF).
- 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 – PURPOSE

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.

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

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.

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

The purpose 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.

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

1.3 ASPECTOS LEGALES – ASPECTS LÉGAUX – LEGAL ASPECTS

1.3.1 MARCO LEGAL – CADRE JURIDIQUE – LEGAL FRAMEWORK

El Marco básico legal se fundamenta en lo establecido en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea y sus transposiciones a las legislaciones nacionales de ambos Estados y en particular:

- La directiva 2012/34/UE

Le cadre de base légal est fondé sur les dispositions établies dans les Directives de l'Union Européenne et dans les transpositions dans les législations nationales des deux États et en particulier :

- La directive 2012/34/UE

The basic legal framework is based on the provisions of the Directives issued by the European Union and their transposition into the national law of both States and in particular:

- Directive 2012/34/UE

- La directiva 2016/797/CE
 - La directiva 2016/798/UE
 - El reglamento de ejecución 913/2010/UE
 - El reglamento de ejecución 2018/1795/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
- La directive 2016/797/UE
 - La directive 2016/798/UE
 - Le règlement d'exécution 913/2010/UE
 - Le règlement d'exécution 2018/1795/UE
 - Le règlement d'exécution 2016/545/UE
 - Le règlement d'exécution 2017/2177/UE
 - Les cadres 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
- Directive 2016/797/EU
 - Directive 2016/798/EU
 - Implementing regulation 913/2010/UE
 - Implementing regulation 2018/1795/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

1.3.2 ESTATUS JURÍDICO Y RESPONSABILIDAD – STATUT LÉGAL ET RESPONSABILITÉ – LEGAL STATUS AND LIABILITY

1.3.2.1 Estatus jurídico – Statut légal – Legal status

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

1.3.2.2 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.

1.3.3 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 ART).

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 (ART 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 (ART or CNMC/CRF).

1.4 ESTRUCTURA DE LA DECLARACION DE RED – STRUCTURE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU – STRUCTURE OF NETWORK STATEMENT

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 de 6 chapitres, organisés selon 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

1.5 VIGENCIA, PROCEDIMIENTO DE ACTUALIZACIÓN, PUBLICACIÓN – VALIDITÉ, PROCÉDURE DE MISE À JOUR, PUBLICATION – VALIDITY AND UPDATING PROCESS, PUBLISHING

1.5.1 PERIODO DE VIGENCIA – PÉRIODE DE VALIDITÉ – VALIDITY PERIOD

La presente **DR** será vigente desde el **13 de diciembre de 2026 a las 00:00** hasta el **11 de diciembre de 2027 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 **13 décembre 2026 à 00h00** jusqu'au **11 décembre 2027 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 13th, 2026 at 00:00** until **December 11th, 2027 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).

1.5.2 PROCEDIMIENTO DE ACTUALIZACION – PROCÉDURE DE MISE À JOUR – UPDATING PROCESS

La presente **DR** puede ser objeto de actualización(es) por parte de **LFP**.
Cualquier borrador de modificación de la presente **DR**, excepto disposiciones técnicas relativas a la infraestructura, se publica en la página web de **LFP** para consulta del conjunto de Empresas Ferroviarias, Candidatos, **ATP** y todas las Partes interesadas.

Le présent **DRR** peut être l'objet de mise(s) à jour de la part de **LFP**.
Tout projet de modification du présent **DRR**, exception faite des dispositions techniques de l'infrastructure, est publié sur le site internet de **LFP** pour consultation par l'ensemble des Entreprises Ferroviaires, Candidats, **AOT** et toutes les Parties intéressés.

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

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.

Any draft modification of the present **NS**, except technical information regarding the infrastructure, is published in **LFP**' website for acknowledgement by all Railway Undertakings, Candidates, **PTA** and all interested Parties.

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**.

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**.

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**.

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**.

1.5.3 PUBLICACION – 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:

<https://www.lfpperthus.com/fr/accueil#DR>

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

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 :

<https://www.lfpperthus.com/fr/accueil#DR>

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

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

<https://www.lfpperthus.com/fr/accueil#DR>

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

1.6 CONTACTOS – CONTACTS – CONTACTS

1.6.1 DIRECTORIO DE LFP – ADRESSES DE LFP – LFP DIRECTORY

Oficinas Centrales Bureaux Centraux Head Offices	Ctra. de Llers a Hostalets GIP-5107, km 1 17730 LLERS (Girona) SPAIN	Telf. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30 info@lfpperthus.com www.lfpperthus.com
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 oss@lfpperthus.com
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

1.6.2 REDES Y GI LÍMITROFES – RÉSEAUX ET GI LIMITROPHES – CONNECTED 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

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>

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

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 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

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>

1.7 COOPERACIÓN ENTRE GI EUROPEOS – COOPÉRATION ENTRE GI EUROPÉENS – COOPERATION BETWEEN EUROPEAN IM

1.7.1 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.

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

Algeciras - 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.medrfc.eu/>

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

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 :

Algeciras - 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.medrfc.eu/>

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

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

Algeciras - 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.medrfc.eu/>

La Declaración del Corredor (CID) se encuentra en el siguiente enlace:
<https://www.medrfc.eu/publications/corridor-information-document/>

Le Document de Référence du Corridor 6 (CID) est disponible sur le lien suivant :
<https://www.medrfc.eu/publications/corridor-information-document/>

The Corridor 6 Information Document (CID) is available at the following link:
<https://www.medrfc.eu/publications/corridor-information-document/>



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.

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

Para más información:

<https://www.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/>

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.

Le guichet unique donne une réponse coordonnée commune aux demandeurs.

Pour plus de renseignements :

<https://www.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/>

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.

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

For more information:

<https://www.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/>

1.7.2 RAILNETEUROPE, COOPERACION INTERNACIONAL – RAILNETEUROPE, COOPERATION INTERNATIONALE – RAILNETEUROPE, INTERNATIONAL COOPERATION

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 europeas.

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
- Restrictions 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, which 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.

1.7.3 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.rne.eu. 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.rne.eu. 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.rne.eu. 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.

1.7.4 HERRAMIENTAS RNE – OUTILS RNE – RNE IT 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

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

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

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

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

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

LFP recomienda encarecidamente el uso del sistema PCS.

Para más información:

<https://rne.eu/it/products/pcs/>

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

LFP recomienda encarecidamente el uso del sistema CIS.

Para más información:

<https://rne.eu/it/products/cis/>

LFP recommande fortement l'utilisation du système PCS.

Pour plus d'informations :

<https://rne.eu/it/products/pcs/>

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

LFP recommande fortement l'utilisation du système CIS.

Pour plus d'informations :

<https://rne.eu/it/products/cis/>

LFP strongly recommends the use of the PCS system.

For more information:

<https://rne.eu/it/products/pcs/>

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 strongly recommends the use of the CIS system.

For more information:

<https://rne.eu/it/products/cis/>

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:

<https://rne.eu/it/products/tis>

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 :

<https://rne.eu/it/products/tis>

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:

<https://rne.eu/it/products/tis>



2

INFRAESTRUCTURA INFRASTRUCTURE INFRASTRUCTURE

2 INFRAESTRUCTURA – INFRASTRUCTURE – INFRASTRUCTURE

2.1 INTRODUCCION – 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.**.

2.2 ÁMBITO DE LA RED – ETENDUE DU RESEAU – EXTENT OF THE NETWORK

2.2.1 LIMITES GEOGRAFICOS – LIMITES GEOGRAPHIQUES – GEOGRAPHICAL LIMITS

La red de LFP está delimitada por los siguientes puntos :

Le réseau de LFP est délimité par les points suivants :

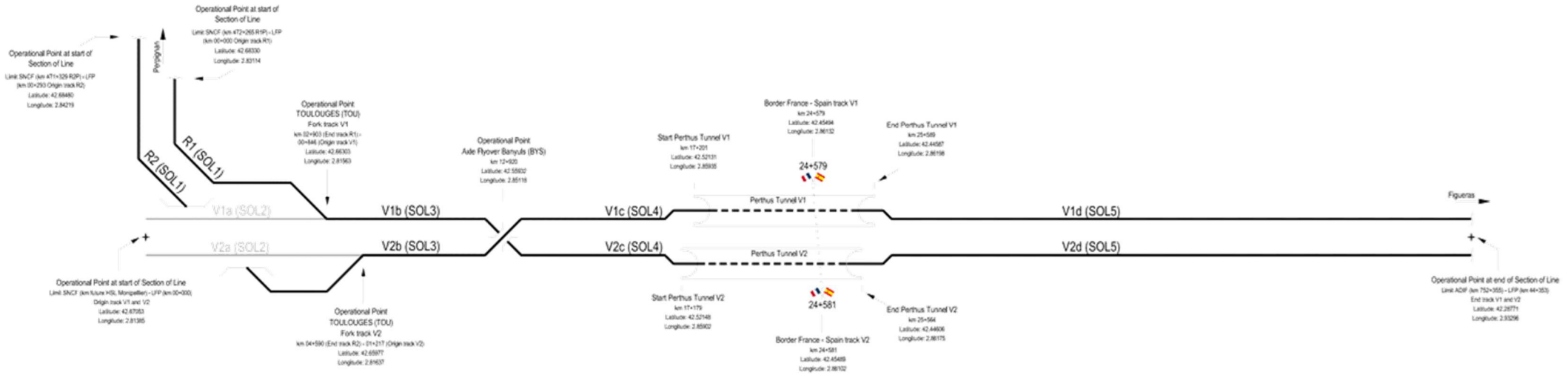
LFP' network is bound by the following points:

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



2.2.2 CODIGO PRIMARIO DE POSICIÓN – CODE PRIMAIRE DE POSITION – PRIMARY LOCATION CODE

LFP dispone de un Primary Location Code para la Base de Mantenimiento de Llers, con el fin de mejorar su ubicación en las herramientas de RNE:

- Name : LLERS BM
- Name ASCII : LLERSBM
- Responsible IM : LFP PERTHUS – 3159
- Country : Spain – ES
- Code : ES4315
- Longitude: 2.92878
- Latitude: 42.299169

LFP dispose d'un Primary Location Code pour le site de la Base de Maintenance de Llers, afin d'en améliorer sa localisation sur les outils RNE :

- Name : LLERS BM
- Name ASCII : LLERSBM
- Responsible IM : LFP PERTHUS – 3159
- Country : Spain – ES
- Code : ES4315
- Longitude: 2.92878
- Latitude: 42.299169

LFP has created a Primary Location Code for the Llers Maintenance Facility site to improve its localisation on RNE tools:

- Name : LLERS BM
- Name ASCII : LLERSBM
- Responsible IM : LFP PERTHUS – 3159
- Country : Spain – ES
- Code : ES4315
- Longitude: 2.92878
- Latitude: 42.299169

2.2.3 CONEXIONES CON OTRAS REDES – RÉSEaux FERROVIAIRES CONNECTÉS – CONNECTING 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.



2.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED – DESCRIPTION DU RESEAU – NETWORK DESCRIPTION

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 convencional de SNCF Réseau 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.

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 conventionnel de SNCF Réseau 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)

Voir Annexe 1.

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 SNCF Réseau' French conventional network at Le Soler
- A cross-border tunnel of two tubes comprising 8.25 km (Perthus Tunnel)
- In Spain, an 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.

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).

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 européenne (STI).

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).

2.3.1 TIPOLOGIA DE LAS VIAS – TYPOLOGIE DES VOIES – TRACK TYPOLOGIES

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

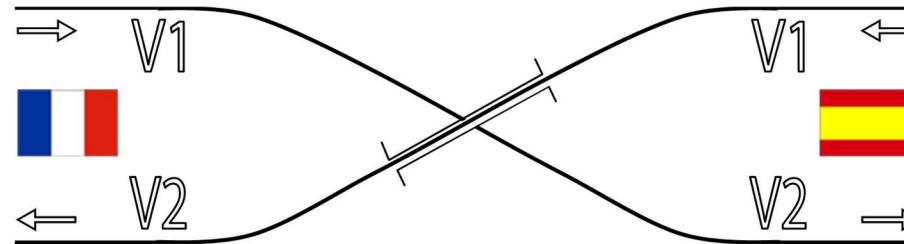
Les deux voies principales sont équipées de circuits de voie et sont numérotées « V1 » et « V2 ».

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

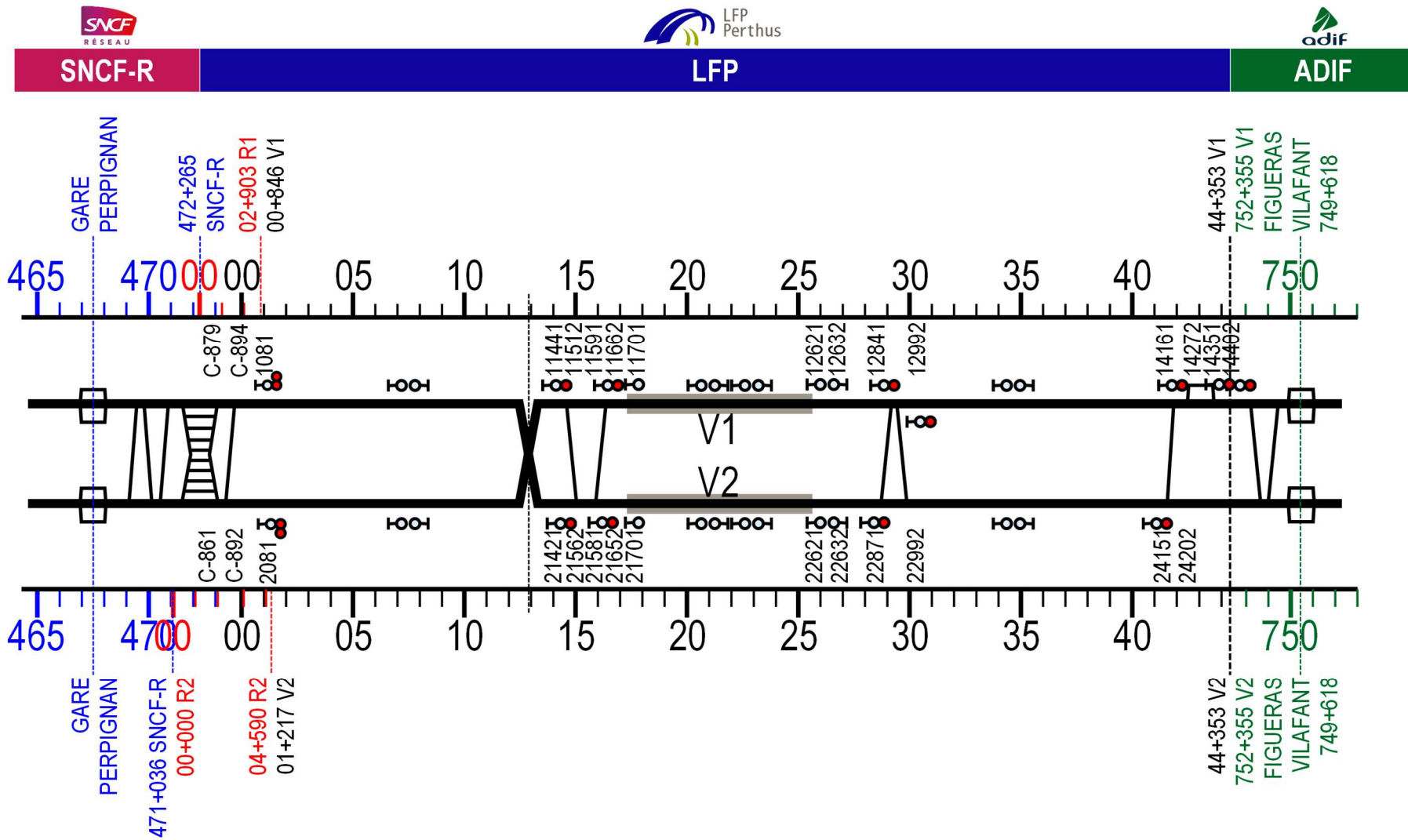
The **S.I.** has a peculiarity: since it connects the Spanish railway network (on which the trains run normally on the right) with the French railway network (on which the trains run normally on the left), a change of parity is needed to allow the trains to be on the normal track and run direction when 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.



2.3.2 ANCHO DE VIA – 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.

2.3.3 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 comporte pas de gares ou de nœuds.

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

2.3.4 GALIBO DE LAS VIAS – GABARIT DES VOIES – LOADING GAUGE

El gálibo cinemático que debe ser respetado corresponde a las normas UIC 505-1 y 506 y a los Reglamentos (UE) 321/2013 y 1302/2014. En el *Anexo 4* se detalla el esquema del gálibo.

Le gabarit cinématique à respecter répond aux normes UIC 505-1 et 506 et aux Règlement (UE) 321/2013 et 1302/2014. 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 Regulations (EU) 321/2013 and 1302/2014. *Annex 4* shows a diagram of the gauge.

2.3.5 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 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.

La masa remolcada máxima autorizada para los trenes de mercancías equipados con enganches "normales", es de 2.000 t. Los trenes equipados con enganches "reforzados", pueden tener una masa remolcada superior a 2.000 t.

La masse remorquée maximale autorisée pour les trains de fret équipés d'attelages « normaux », est de 2.000 t. Les trains équipés d'attelages « renforcés », peuvent avoir une masse remorquée supérieure à 2.000 t.

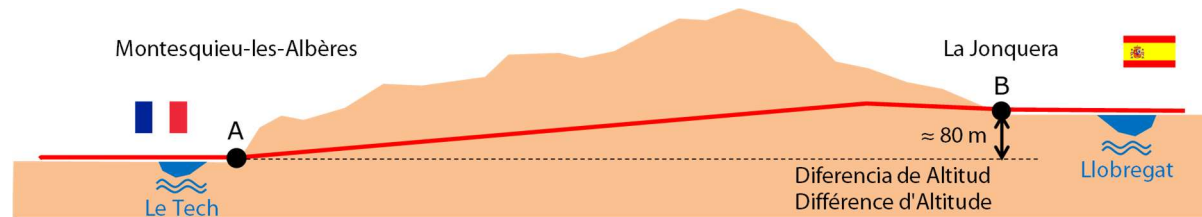
The maximum authorised mass for the freight trains equipped with "normal" couplers, is 2.000 t. Trains equipped with "reinforced" couplers, are authorised to have a mass above 2.000 t.

2.3.6 DECLIVIDADES DE LAS VIAS – DECLIVITES 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 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 (aproximadamente entre los PK 15+500 y 17+500)
 - en exterior, en el territorio español al sur del túnel, a lo largo de 3.077 m, vía recta (radio infinito), sin peralte (aproximadamente entre los PK 28+500 y 31+500)
- 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 (approximativement entre les PK 15+500 et 17+500)
 - à l'extérieur, sur le territoire espagnol au sud du tunnel, le long de 3.077 m, en alignement droit (rayon infini), sans devers (approximativement entre les PK 28+500 et 31+500)
- 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.

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 (approximately between KM 15+500 and 17+500)
 - 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 (approximately between KM 28+500 and 31+500)
- 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.



2.3.7 VELOCIDADES DE LA LINEA – 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 (*)	120 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

(*) L'admission des locomotives n'accomplissant pas la vitesse minimale se fera moyennant des études spécifiques conjointes avec les réseaux

(*) The acceptance of locomotives that do not comply with the minimum speed will be through specific joint studies with the adjacent

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.

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.

networks (SNCF Réseau and ADIF) to determine the effects of the **S.I.** capacity, with an absolute minimum speed of 60 km/h.

2.3.8 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)

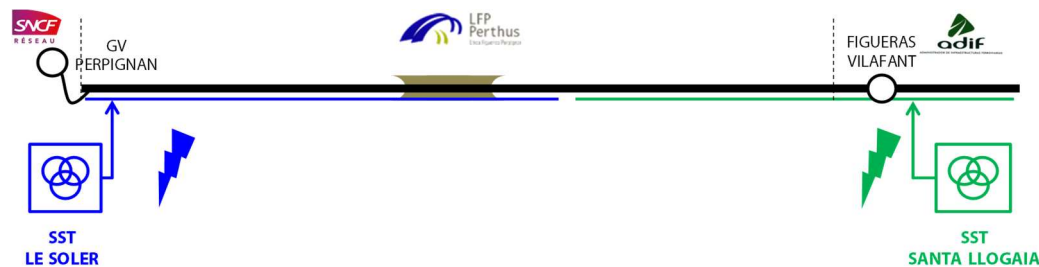
Trains with a length above 750 m, are authorized to operate in the **S.I.** if they are also authorized to operate in SNCF Réseau and ADIF networks.

2.3.9 SISTEMA DE ALIMENTACION DE ENERGIA – SYSTEME 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 alimentée 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.

La **S.I.** dispose de cinq (5) centres d'autotransformation (CAT) repartis sur le long de la ligne. Ils permettent de maintenir un

The **I.S.** has five (5) autotransformer centres (CAT) along the alignment. They allow maintaining a constant level of voltage

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).

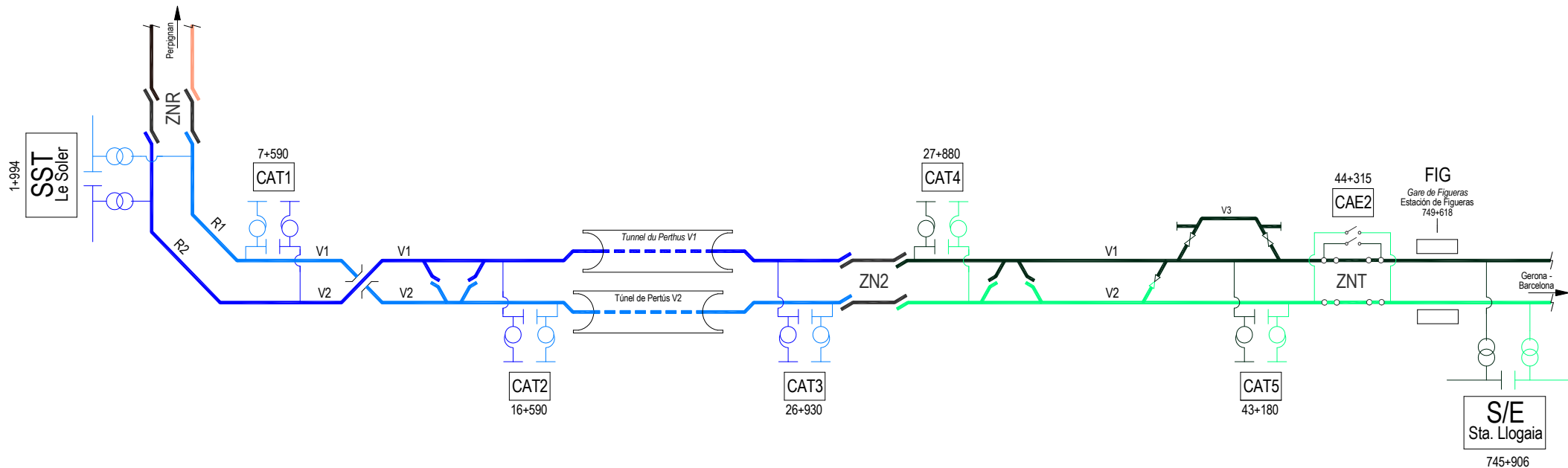
Además, permiten un acoplamiento eléctrico de la alimentación de las vías 1 y 2, consiguiendo así un mayor equilibrio eléctrico entre ambas.

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.

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

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

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.

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.

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 ± 200 mm y el desplazamiento lateral máximo por acción del viento es ± 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) y una zona de separación de 25 kV y 1,5 kV entre la S.I. y la red convencional francesa de SNCF Réseau.

En las vías de enlace con la red ferroviaria convencional de SNCF Réseau se dispone de una tensión 1,5 kV continua.

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 ± 200 mm et déplacement latéral maximum par l'action du vent est de ± 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 phases) et d'une zone de séparation de 25 kV et 1,5 kV entre la **S.I.** et le réseau conventionnel français de SNCF Réseau.

Les voies de raccordement avec le réseau ferroviaire conventionnel de SNCF Réseau, disposent d'une tension continue de 1,5 kV CC.

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 ± 200 mm, while maximum lateral displacement due to wind effect is ± 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 25 kV/1.5 kV separation section between the **S.I.** and the French conventional network of SNCF Réseau.

The connection tracks (RAC) to SNCF Réseau rail network operate under 1.5 kV DC.

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

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

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

2.3.10 SISTEMAS DE SEÑALIZACION – SYSTEMES 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 control 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 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

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.

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 un contrôle manuel basé 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 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

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 **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 control 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 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.

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.

2.3.11 SISTEMAS DE GESTION DEL TRAFICO – SYSTEMES 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 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 transferencia de mando entre los dos puestos de control se realiza sin ningún efecto sobre las circulaciones comerciales.

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

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.

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).

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

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

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.

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).

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

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

2.3.12 SISTEMAS DE COMUNICACIONES – SYSTEMES 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.

2.3.13 SISTEMAS DE SEGURIDAD – SYSTEMES DE SECURITE – 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.

2.4 RESTRICCIONES DE TRAFICO – RESTRICTIONS DU TRAFIC – TRAFFIC RESTRICTIONS

2.4.1 LINEAS ESPECIALIZADAS – LIGNES SPECIALISEES – SPECIALISED INFRASTRUCTURE

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.4.2 RESTRICCIONES MEDIOAMBIENTALES – RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES – ENVIRONMENTAL RESTRICTIONS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.4.3 MATERIAS PELIGROSAS – MATIERES DANGEREUSES – DANGEROUS GOODS

Véase apartado 3.4.4.

Voir article 3.4.4.

Refer to article 3.4.4.

2.4.4 RESTRICCIONES EN TUNEL – 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.

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

No aplica.

No hay restricciones de tráfico en los puentes y viaductos.

Non applicable.

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

Not applicable.

There are no traffic restrictions on bridges and viaducts.

2.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA – DISPONIBILITE DE L'INFRASTRUCTURE – AVAILABILITY OF THE INFRASTRUCTURE

LFP establece el horario de mantenimiento regular o "banda de mantenimiento" de su red entre las 00h00 y 05h00 del martes a sábado 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, dos (2) surcos por sentido durante dicha franja

Por otra parte, LFP está examinando la posibilidad de abrir la línea una (1) o dos (2) noches adicionales por semana a todas las circulaciones comerciales.

LFP établit l'horaire de maintenance régulière ou « blanc-travaux » de son réseau du mardi au samedi entre 00h00 et 05h00 pour les deux voies.

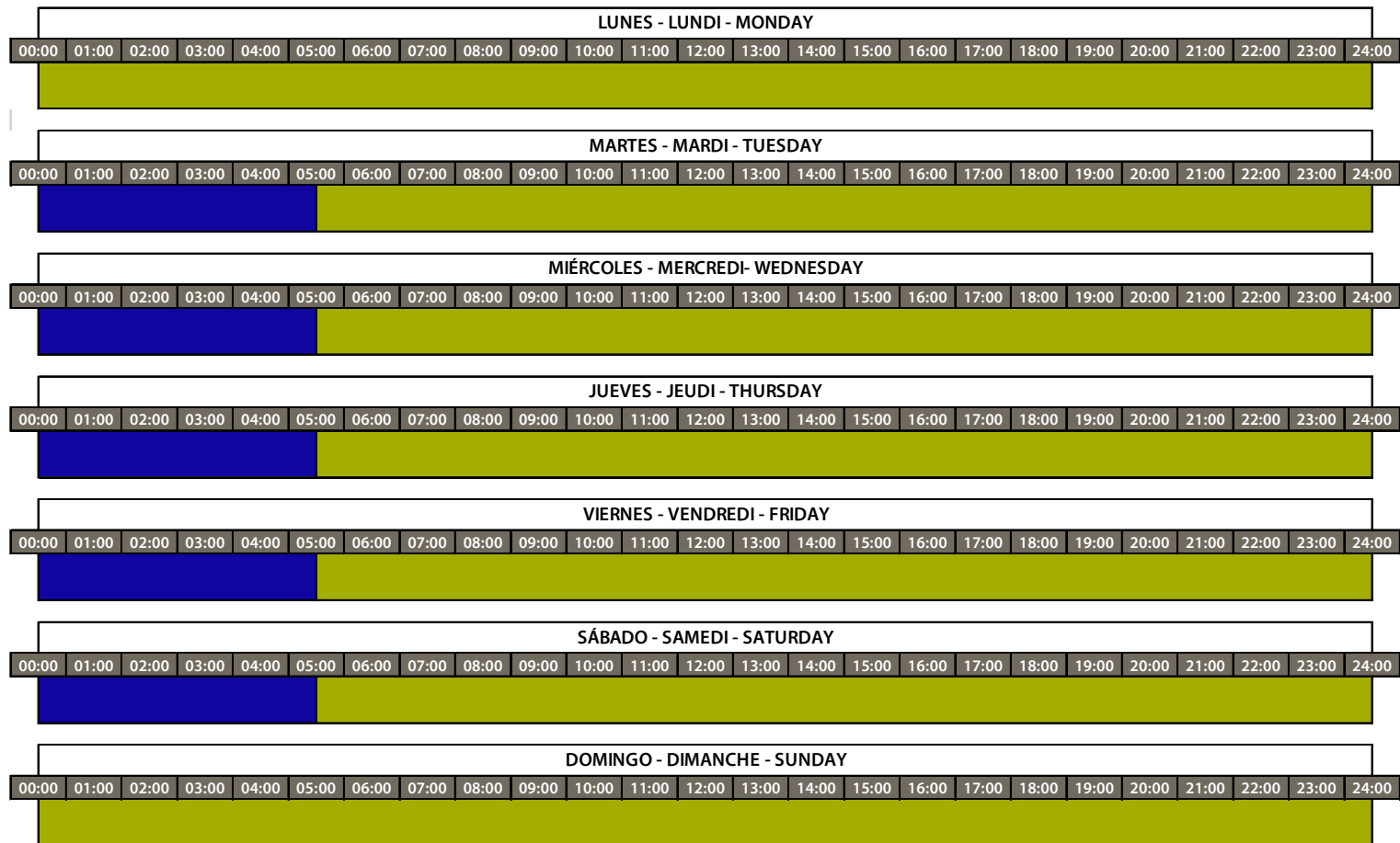
- Pour les trains à traction électrique : aucune capacité ne pourra être attribuée dans ce créneau
- Pour les trains à traction diesel : il est possible d'attribuer de la capacité dans ce créneau sauf les mercredis et dans la limite de deux (2) sillons par sens maximum durant ce créneau

LFP étudie par ailleurs la possibilité d'ouvrir la ligne à toutes les circulations commerciales une (1) ou deux (2) nuits supplémentaires par semaine.

LFP sets a regular maintenance hour-window for its network between 00h00 and 05h00 from Tuesday to Saturday 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 two (2) paths per direction during this hour-window

Furthermore, LFP is currently evaluating the possibility to open the line for commercial operations, one (1) or two (2) additional nights per week.



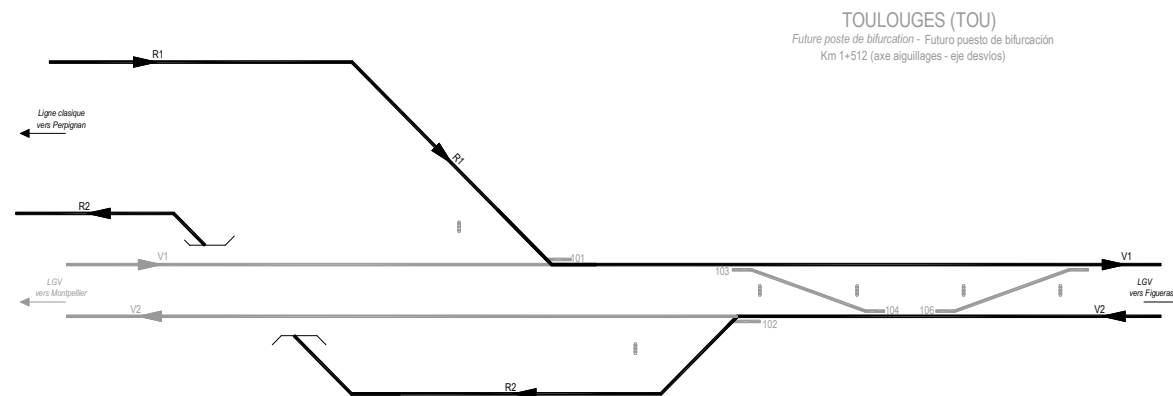
	Explotación Comercial Exploitation Commerciale Commercial Operations		Banda de Mantenimiento Blanc-Travaux Maintenance Window
---	--	---	---

2.6 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA – DEVELOPPEMENT 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, il est prévu d'installer une zone d'aiguillages à la hauteur de Toulouges. Cela permettra 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).



2.7 INSTALACIONES DE SERVICIO – INSTALLATIONS DE SERVICE – SERVICE FACILITIES

2.7.1 ESTACIONES DE VIAJEROS – GARES DE VOYAGEURS – PASSENGERS' STATIONS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.7.2 TERMINALES DE MERCANCÍAS – TERMINAUX DE MARCHANDISES – FREIGHT TERMINALS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.7.3 HACES DE VIAS – FAISCEAUX DE VOIES – MARSHALLING YARDS AND FORMATION AND SHUNTING FACILITIES

La línea dispone de un pequeño haz de vías de servicio 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". Solo la V3 está electrificada.

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

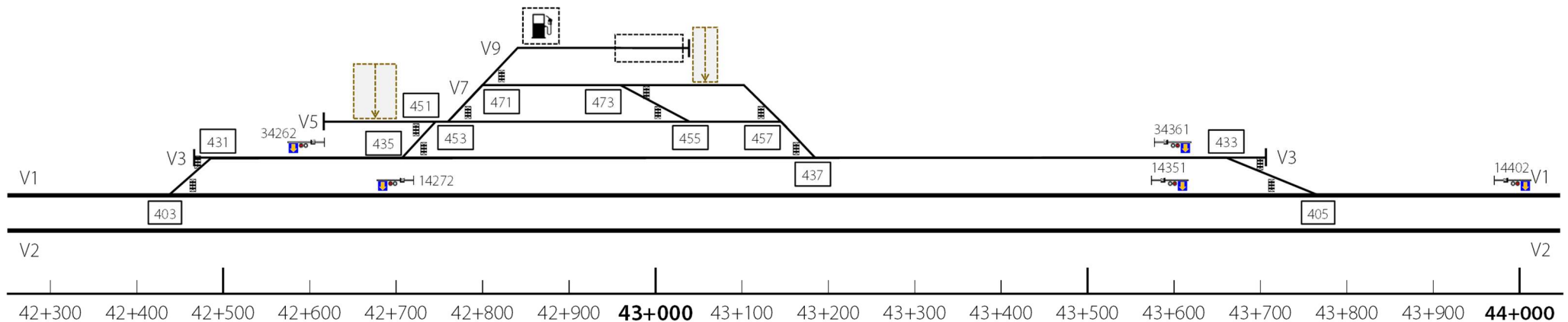
Ce faisceau offre plusieurs fonctionnalités : garage de courte période d'un train, formation, manœuvres, approvisionnement en carburant, accès à l'atelier de maintenance du MR.

Le faisceau dispose de quatre voies dénommées « V3 », « V5 », « V7 » et « V9 ». Seule la V3 est électrifiée.

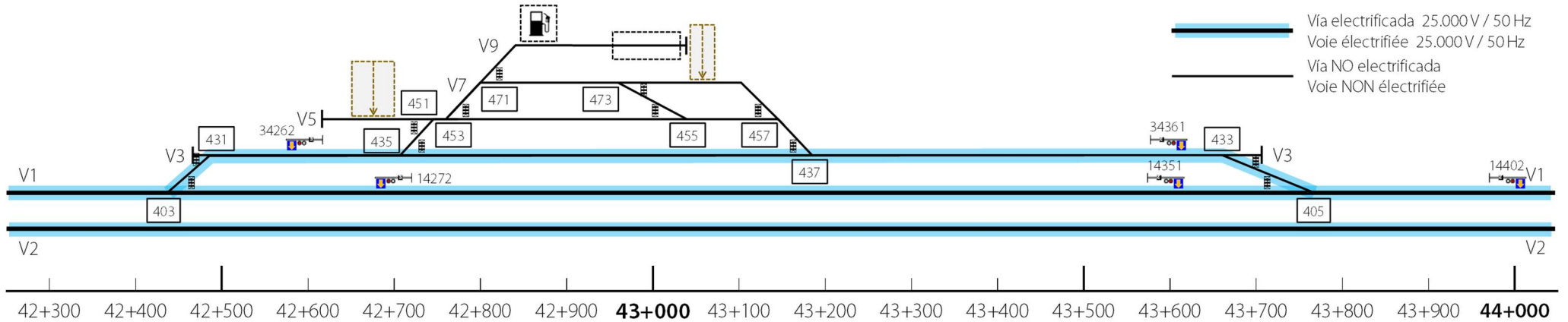
The line has a small marshalling yard located in the Maintenance Base in Llers (Spain).

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

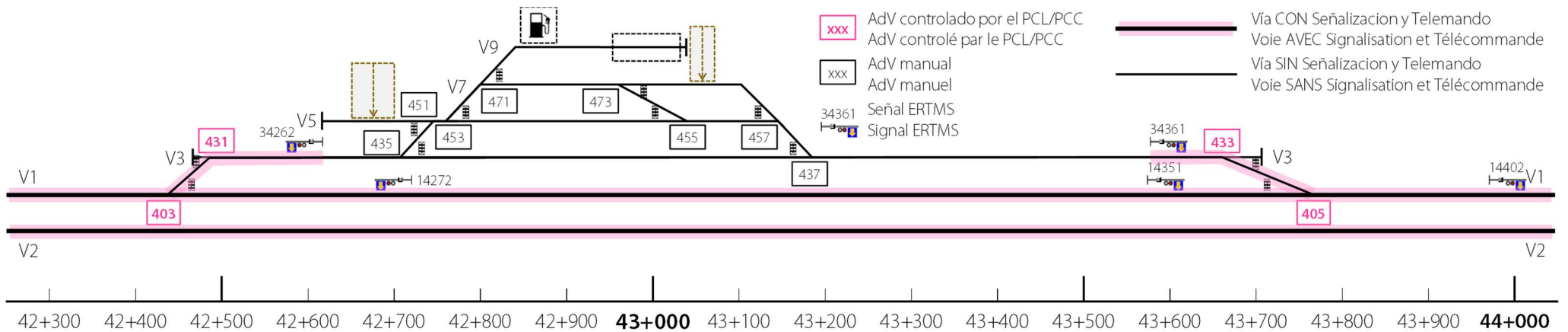
The yard is made out of four tracks enumerated "V3", "V5", "V7" and "V9". Only V3 is electrified.



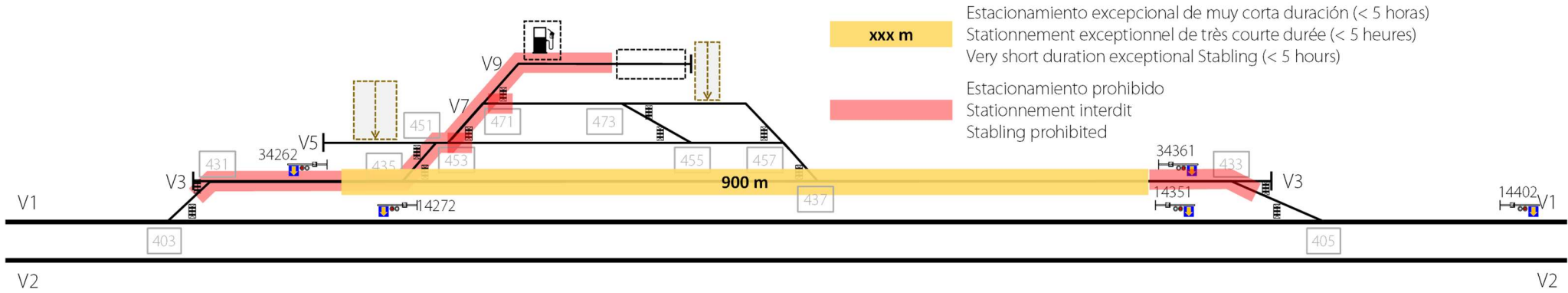
Haz de Vías de la BM de Llers, esquema general – Faisceau de Voies de la BM de Llers, schéma général – BM Llers Tracks general layout



Haz de Vías de la BM de Llers, vías electrificadas – Faisceau de Voies de la BM de Llers, voies électrifiées – BM Llers Tracks, electrification



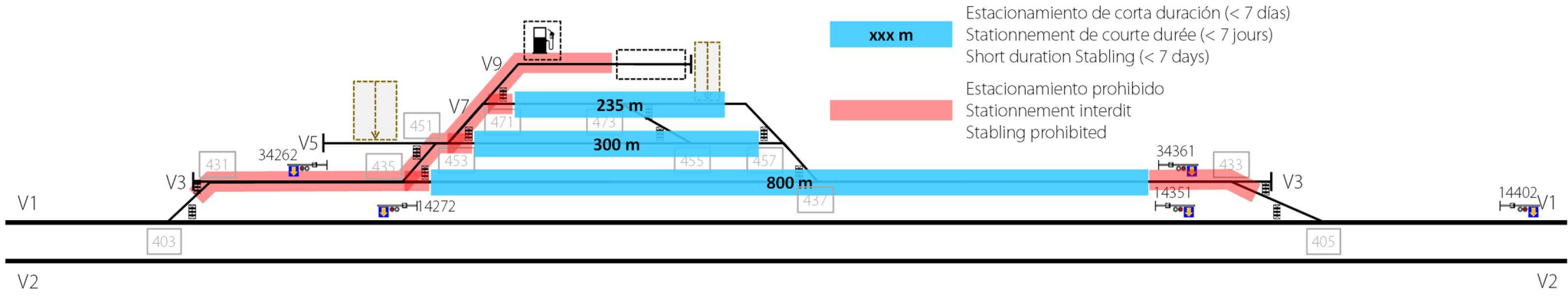
Haz de Vías de la BM de Llers, control y mando – Faisceau de Voies de la BM de Llers, contrôle et commande – BM Llers Tracks control & command



xxx m Estacionamiento excepcional de muy corta duración (< 5 horas)
 Stationnement exceptionnel de très courte durée (< 5 heures)
 Very short duration exceptional Stabling (< 5 hours)

xxx m Estacionamiento prohibido
 Stationnement interdit
 Stabling prohibited

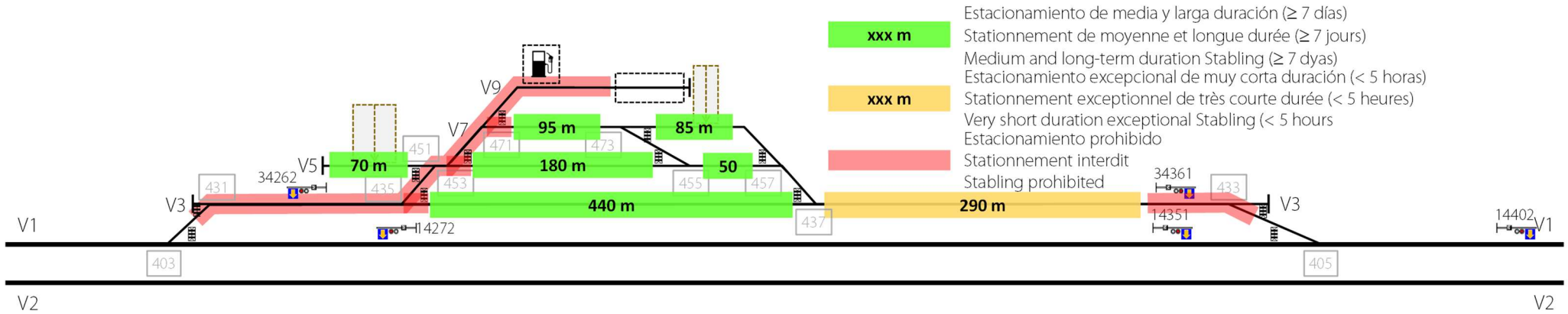
V1 V2 V1 V2
 Haz de Vías de la BM de Llers, zonas de estacionamiento de muy corta duración – Faisceau de Voies de la BM de Llers, zones de stationnement de très courte durée – BM Llers Tracks very-short duration stabling zones



xxx m Estacionamiento de corta duración (< 7 días)
 Stationnement de courte durée (< 7 jours)
 Short duration Stabling (< 7 days)

xxx m Estacionamiento prohibido
 Stationnement interdit
 Stabling prohibited

V1 V2 V1 V2
 Haz de Vías de la BM de Llers, zonas de estacionamiento de corta duración – Faisceau de Voies de la BM de Llers, zones de stationnement de courte durée – BM Llers Tracks short duration stabling zones



Haz de Vía de la BM de Llers, zonas de estacionamiento de media-larga duración – Faisceau de Voies de la BM de Llers, zones de stationnement de moyenne/longue durée – BM Llers Tracks médium/long duration stabling zones

	L (m) L (m)	ELECTRIFICACIÓN ÉLECTRIFICATION	SEÑALIZACIÓN & MANDO SIGNALISATION & COMMANDE	Usos USAGE
V3	900 m	25.000 V	<p>Sin señalización Sin telemando</p> <p>Sans signalisation Sans télécommande</p> <p>No signalling system No traffic control system</p>	<p>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)</p> <p>Formation, manœuvres et préparation des trains de travaux + garage de courte durée de trains commerciaux jusqu'à 920 m (pour permettre un dépassement, garage)</p> <p>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)</p>
V5	300 m	No Non No	<p>Sin señalización Sin telemando</p> <p>Sans signalisation Sans télécommande</p> <p>No signalling system No traffic control system</p>	<p>Formación, maniobras, preparación y carga de los trenes de trabajo</p> <p>Formation, manœuvres, préparation et chargement des trains de travaux</p> <p>Formation, shunting, preparation and loading of works trains</p>
V7	235 m	No Non No	<p>Sin señalización Sin telemando</p> <p>Sans signalisation Sans télécommande</p> <p>No signalling system No traffic control system</p>	<p>Formación, maniobras, preparación y carga de los trenes de trabajo</p> <p>Formation, manœuvres, préparation et chargement des trains de travaux</p> <p>Formation, shunting, preparation and loading of works trains</p>
V9	150 m	No Non No	<p>Sin señalización Sin telemando</p> <p>Sans signalisation Sans télécommande</p> <p>No signalling system No traffic control system</p>	<p>Acceso taller MR y repostaje de combustible de locomotoras</p> <p>Accès atelier MR et ravitaillement en carburant des locomotives</p> <p>Access to the RS Workshop and refuelling of locomotives</p>

2.7.4 APARTADEROS – VOIES D'ÉVITEMENT – STORAGE SIDINGS

La línea dispone de una vía de apartado (V3) que ofrece una longitud útil de 900 m. Permite el apartado y estacionamiento de trenes para periodos cortos.
Véase apartado 2.7.3.

El estacionamiento en esta vía debe seguir siendo excepcional y vinculado principalmente a contingencias de producción, como durante las dificultades de regulación del tráfico entre Barcelona y la Terminal de Perpignan Le Soler.
LFP se reserva el derecho de rechazar una solicitud de aparcamiento de una EF o de un GI adyacente.

La ligne dispose d'une voie d'évitement (V3) qui offre une longueur utile de 900 m. Elle permet l'évitement et le garage des trains pour de courtes périodes.
Voir paragraphe 2.7.3.

Le stationnement sur cette voie doit rester exceptionnel et lié prioritairement à des aléas d'exploitation, comme lors de difficultés de régulation du trafic entre Barcelone et le Terminal de Perpignan Le Soler.
LFP s'accorde le droit de refuser une demande de stationnement d'une EF ou d'un GI adjacent.

The line has one storage track (V3) that offers 900 m of useful length. It allows the siding and stabling of trains for short periods.
Refer to article 2.7.3.

Parking on this track must be exceptional and related primarily to operation unforeseeable events, such as in case of traffic regulation difficulties between Barcelona and Perpignan Le Soler Terminal.
LFP reserves the right to refuse a parking request from a RU or an adjacent IM.

2.7.5 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.

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

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.7.7 INSTALACIONES PORTUARIAS – INSTALLATIONS PORTUAIRES – PORT FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.7.8 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.

2.7.9 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 2.7.3..

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 2.7.3..

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 2.7.3..

2.7.10 OTRAS INSTALACIONES – AUTRES INSTALLATIONS – OTHER FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.8 INSTALACIONES DE SERVICIO NO GESTIONADAS POR LFP – INSTALLATIONS DE SERVICE NON GEREES PAR LFP – SERVICE FACILITIES NOT MANAGED BY LFP

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

2.9 OTRAS CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES DE LA LÍNEA – AUTRES CARACTERISTIQUES IMPORTANTES DE LA LIGNE – OTHER KEY FEATURES OF THE LINE

2.9.1 TUNEL 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 orientación del túnel es Norte-Sur.

La **S.I.** comprend un tunnel bitube de 8,3 km entre la France et l'Espagne (1 tube par voie). Le tunnel a une orientation Nord-Sud.

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

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

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

The Northern entrance of the tunnel is located in the municipality of Montesquieu des Albères in France. The

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.

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 rameaux de communication pour l'évacuation dans les situations d'urgence et de 4 rameaux techniques qui abritent des installations du tunnel.

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

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.

2.9.2 MIXIDAD DEL TRAFICO – 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.).

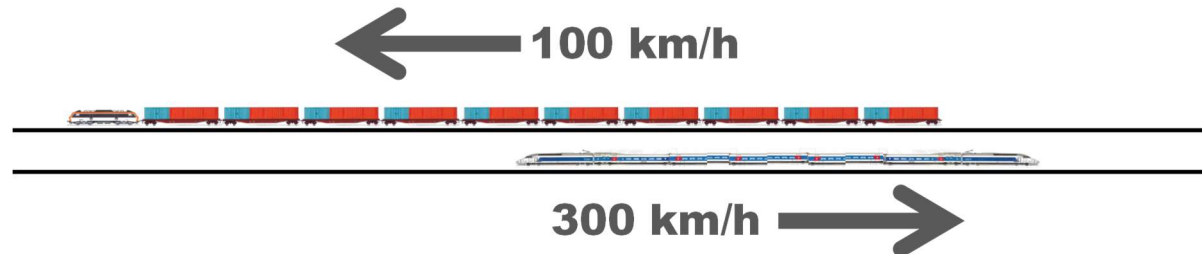
En condiciones normales de explotación, los trenes de viajeros y los trenes de mercancías circulan simultáneamente en vías adyacentes, a 300 km/h y a 100 km/h respectivamente, sin restricciones de velocidad o de cruce.

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.

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.

2.9.3 DETECTORES DE SEGURIDAD – DÉTECTEURS DE SÉCURITÉ – SAFETY DETECTORS

Para controlar los riesgos relativos al 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.

Los detectores instalados son:

- Detectores de cajas calientes (DBC)
- Detectores de vientos laterales (DVL)
- Detectores de objetos arrastrados y ejes descarrilados (DOA)
- Detectores de comportamiento de pantógrafo (DCP)
- Detectores de caída de objetos (en los pasos superiores) (DCO)
- Detectores de impacto vertical (planos en las ruedas) y de desequilibrio de carga (DIV)
- Detectores de exceso de gálibo (DEG)
- Detectores de incendio en el túnel (DIT)

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.

Pour maîtriser les risques liés au 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.

Les détecteurs installés sont les suivants.

- Détecteurs de boîtes chaudes (DBC)
- Détecteurs de vents latéraux (DVL)
- Détecteurs d'objets trainants et essieux déraillés (DOA)
- Détecteurs de comportement des pantographes (DCP)
- Détecteurs de chutes d'objets (sur les passages supérieurs) (DCO)
- Détecteurs d'impact vertical (méplats aux roues) et déséquilibre de charge (DIV)
- Détecteurs d'excès de gabarit (DEG)
- Détecteurs d'incendie dans le tunnel (DIT)

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 order to control the risks related to the tunnel, the meteorological conditions, the operation of the trains and the mixity of the traffic, the line is fitted with several safety system called « detectors » whose function is detecting any abnormal or dangerous situation.

The detectors that are installed are the following:

- Hot boxes detectors (DBC)
- Lateral winds detectors (DVL)
- Dragging objects and derailed axles detectors (DOA)
- Pantograph behaviour detectors (DCO)
- Falling objects detectors from bridges (on the over-passes) (DCO)
- Vertical impact (flat wheels) and loading unbalance detectors (DIV)
- Gage excess detectors (DEG)
- Fire detectors in the tunnel (DIT)

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.

2.9.4 CIRCULACION DE TRENES Y MATERIAL RODANTE – CIRCULATION DES TRAINS ET DU MATERIEL 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.**



3

CONDICIONES DE ACCESO CONDITIONS D'ACCÈS ACCESS CONDITIONS

3 CONDICIONES DE ACCESO – CONDITIONS D’ACCÈS – ACCESS CONDITIONS

3.1 INTRODUCCION – 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.

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

3.2.1 REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE CAPACIDAD – CONDITIONS POUR DEMANDER DE LA CAPACITE – 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.

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

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 3.2.2.

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.

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

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 3.2.2.

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.

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

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 3.2.2.

3.2.2 CONDICIONES DE ACCESO A INFRAESTRUCTURA – CONDITIONS D’ACCES A 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.**

3.2.3 LICENCIA – LICENCE – LICENCE

La licencia de **EF** debe ser otorgada por la ERA, según lo establecido en la Directiva 2012/34/UE.

La licence d’**EF** doit être délivrée par l’ERA, conformément aux dispositions de la Directive 2012/34/UE.

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

3.2.4 CERTIFICADO DE SEGURIDAD – CERTIFICAT DE SÉCURITÉ – SAFETY CERTIFICATE

Las **EF** deben disponer de un (1) certificado de seguridad único otorgado por la Agencia de la Unión Europea para los ferrocarriles (ERA).

Les **EF** doivent disposer d’un (1) certificat de sécurité unique délivré par l’Agence de l’Union Européenne pour les chemins de fer (ERA).

The **RU** must be in possession of one (1) unique safety certificate delivered by the European Union Agency for railways (ERA).

3.2.5 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.

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.

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.

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.**

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.**

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.**

Dicho certificado debe precisar:

Cette attestation doit préciser :

Said certificate shall demonstrate:

- el importe y el alcance de la cobertura financiera
- las eventuales limitaciones de cobertura

- le montant et l’étendue de la couverture financière
- les éventuelles limitations de couverture

- the amount and scope of the financial coverage
- the eventual coverage exclusions

- 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.**

- 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.**

- 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 **I.S.**

3.3 DISPOSICIONES CONTRACTUALES – DISPOSITIONS CONTRACTUELLES – CONTRACTUAL ARRANGEMENTS

3.3.1 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 de ejecución 2016/545/UE.

Estos acuerdos tienen un periodo de validez plurianual y cubren varios servicios anuales.

Tienen varias ventajas:

- dar más visibilidad a los usuarios de la infraestructura
- perpetuar la capacidad atribuida y las condiciones de utilización de la infraestructura, a lo largo de varios años
- beneficiarse de una reducción de los cánones, tal como se indica en el apartado 5.6.4

En aras de optimizar el uso de la infraestructura, un Acuerdo-Marco conlleva la obligación para la **EF** de utilizar la totalidad (100%) de la capacidad marco, excepto en los casos de fuerza mayor descritos en el apartado 4.8.3.

Des Accords-Cadres peuvent être conclus entre LFP et les EF qui le souhaitent, conformément à la directive 2012/34/UE et le règlement d'exécution 2016/545/UE.

Ces accords ont une durée de validité pluriannuelle et couvrent plusieurs services annuels.

Ils offrent plusieurs avantages :

- plus de visibilité aux utilisateurs de l'infrastructure
- pérenniser sur plusieurs années la capacité attribuée et les conditions d'utilisation de l'infrastructure
- bénéficier d'une réduction des péages comme indiqué au paragraphe 5.6.4

Afin d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure, un Accord-cadre inclut l'obligation pour l'**EF** d'utiliser la totalité (100%) de la capacité cadre, exception faite des événements de force majeure décrits au paragraphe 4.8.3.

Framework Agreements may be signed between **LFP** and the **RU** that are willing to, in accordance with directive 2012/34/UE and implementing regulation 2016/545/UE.

The period of validity of these agreements is multiannual and covers several annual services.

They offer several advantages:

- giving better visibility to the users of the infrastructure
- secure the assigned capacity and the conditions of use of the infrastructure during several years
- benefit from tolls discount as set out in section 5.6.4

To optimise the use of the infrastructure, Framework-Agreement include the obligation for the **RU** to use the totality (100%) of the framework capacity, except for the force majeure events described in paragraph 4.8.3.

La “*capacidad marco*” es la capacidad de la infraestructura adjudicada en virtud de un acuerdo marco.

La capacidad marco es declarada en el Anejo 7, capítulo 14.

En general, las **EF** pueden solicitar un Acuerdo-Marco en cualquier momento.

No obstante, en la medida de lo posible y con objeto de garantizar el uso óptimo de la línea y la tramitación de las diferentes solicitudes, se aconseja a las **EF** presentar una solicitud de acuerdo marco con una solicitud de capacidad marco, como muy tarde cuatro (4) meses antes de la fecha límite para la presentación de las solicitudes de surcos para el SA-2025, indicada en el apartado 4.5.1.

De acuerdo con el reglamento de ejecución (UE) 2016/545, antes de firmar un nuevo acuerdo marco o prorrogar o ampliar sustancialmente la capacidad-marco de un acuerdo existente, **LFP** tiene en cuenta sobre todo los elementos siguientes:

- a) la garantía de la optimización del uso de la capacidad de la línea disponible, incluido el uso de otras redes, habida cuenta de las restricciones de capacidad programadas
- b) las necesidades comerciales legítimas del candidato cuando este haya demostrado su intención y recursos reales para usar en su totalidad la capacidad solicitada en el acuerdo marco
- c) las necesidades de los viajeros, el sector del transporte de mercancías y los inversores, incluidas las entidades estatales y demás entidades públicas y privadas
- d) la garantía del acceso equitativo a la infraestructura y de la disponibilidad de las instalaciones y servicios relacionados prestados en dichas instalaciones, en la medida en que esta información se pone a disposición de LFP
- e) la financiación del administrador de infraestructuras y el desarrollo futuro de la red

La « *capacité cadre* » est la capacité de l’infrastructure attribuée par la voie d’un accord-cadre.

La capacité cadre est déclarée dans l’Annexe 7, chapitre 14.

De manière générale, les **EF** peuvent présenter une demande d’Accord-Cadre à tout moment.

Toutefois, dans la mesure du possible et dans l’objectif de garantir une utilisation optimale de la ligne et de traiter les différentes demandes, les **EF** sont invitées à présenter une demande d’Accord-Cadre assortie d’une demande de Capacité Cadre, au plus tard quatre (4) mois avant la date limite de soumission des demandes de sillons pour le SA-2025 indiquée au paragraphe 4.5.1.

Conformément au règlement d’exécution (UE) 2016/545, avant de conclure un nouvel accord-cadre, ou de prolonger ou d’augmenter substantiellement la capacité-cadre d’un accord existant, **LFP** prend notamment en compte les éléments suivants :

- a) la garantie d’une utilisation optimale des capacités de la ligne disponibles, y compris l’utilisation d’autres réseaux, en tenant compte des restrictions de capacités prévues
- b) les besoins commerciaux légitimes du candidat lorsque celui-ci a démontré qu’il voulait et pouvait réellement utiliser dans sa totalité la capacité demandée dans l’accord-cadre
- c) les besoins des passagers, du secteur du transport de marchandises et des investisseurs, y compris des entités étatiques et d’autres entités publiques et privées
- d) la garantie d’un accès non discriminatoire à l’infrastructure et la disponibilité des installations reliées et des services assurés dans celles-ci dans la mesure où ces informations sont mises à la disposition de LFP
- e) son propre financement et le développement futur du réseau

“Framework capacity” means infrastructure capacity allocated under a framework agreement.

Annex 7, chapter 14 shows the framework capacity statement.

In general, RU may apply for a Framework Agreement at any time.

However, to the extent possible and with the objective of ensuring optimal use of the line and processing of individual requests, **RUs** are invited to submit a request for a Framework Agreement with a request for a Framework Capacity, no later than four (4) month before the deadline for the submission of the SA-2025 train path requests in paragraph 4.5.1.

In accordance with implementing regulation (UE) 2016/545, before concluding a new framework agreement or extending or substantially increasing the framework capacity of an existing framework agreement, **LFP** takes into account, among other things, the following:

- a) securing optimum use of available infrastructure capacity, including the use of other networks, taking account of planned capacity restrictions
- b) the legitimate commercial needs of the applicant where the applicant has demonstrated that it has the actual intention and ability to use all the capacity requested in the framework agreement
- c) the needs of passengers, the freight sector and investors, including State entities and other public and private entities
- d) ensuring non-discriminatory access to infrastructure and taking into account the availability of the related facilities and services supplied in these facilities as far as this information is made available to LFP
- e) the funding of the infrastructure manager and the future development of the network

- | | | |
|--|--|---|
| <p>f) el fomento de la eficiencia en el funcionamiento de la línea y de las instalaciones relacionadas, incluido el mantenimiento, las mejoras y las renovaciones previstas</p> <p>g) los requisitos de capacidad de los corredores internacionales de mercancías conforme a lo dispuesto en el artículo 14 del Reglamento (UE) 913/2010</p> <p>h) la garantía de una gestión de la red proporcionada, con objetivos específicos, transparente, justa y adecuadamente financiada</p> <p>i) los casos previos, si los hubiere, de falta de utilización de la capacidad marco y las razones que la justifiquen</p> <p>j) los criterios de prioridad aplicables a la adjudicación de surcos en el procedimiento de programación a que hace referencia el artículo 47 de la Directiva 2012/34/UE</p> <p>k) llegado el caso, la necesidad de garantizar los resultados financieros a largo plazo de un servicio de transporte público prestado en virtud de un contrato de servicio público</p> | <p>f) la promotion de l'efficience dans l'exploitation de la ligne et des installations reliées, y compris l'entretien, le renforcement et les renouvellements planifiés</p> <p>g) les besoins de capacité des corridors internationaux pour le fret ferroviaire, conformément à l'article 14 du règlement (UE) 913/2010</p> <p>h) la garantie d'une gestion du réseau proportionnée, ciblée, transparente, équitable et dotée de moyens financiers suffisants</p> <p>i) les cas antérieurs, s'il y en a, de non-utilisation de la capacité-cadre et les raisons qui les justifient</p> <p>j) les critères de priorité sur la répartition des sillons dans le processus d'établissement de l'horaire de service annuel, conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE</p> <p>k) le cas échéant, la nécessité de garantir les performances financières à long terme des services de transport publics assurés dans le cadre d'un contrat de service public</p> | <p>f) promoting efficiency in the operation of infrastructure and related facilities, including planned maintenance, enhancement and renewals</p> <p>g) the capacity requirements of international rail freight corridors as provided for in Article 14 of Regulation (EU) 913/2010</p> <p>h) ensuring proportionate, targeted, transparent, fair and sufficiently financially-resourced management of the network</p> <p>i) previous failure, if any, to use framework capacity and the reasons for that failure</p> <p>j) the priority criteria applying to the path allocation in the timetabling procedure, as referred to in Article 47 of Directive 2012/34/EU</p> <p>k) if applicable, the need to ensure the long-term financial performance of public transport provided under a public service contract</p> |
|--|--|---|

3.3.2 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 3.3.1

Por solicitud expresa de los candidatos a usar la infraestructura ("nuevos entrantes"), **LFP** puede facilitar los modelos de **Contrato de Utilización de la Infraestructura de la Sección Internacional** y de **Acuerdos Marco**. Dichos modelos están en formato bilingüe: español y francés.

Estos modelos describen las condiciones contractuales de uso de la infraestructura.

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 3.3.1

Les modèles de **Contrats d'Utilisation de l'Infrastructure de la Section Internationale** et **d'Accords-Cadres** peuvent être transmis par **LFP** sur demande expresse des candidats à l'utilisation de l'infrastructure (« nouveaux entrants »). Lesdits modèles sont faits en format bilingue : français et espagnol.

Ces modèles décrivent les conditions contractuelles de l'utilisation de l'infrastructure.

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 3.3.1

Upon specific request, **LFP** can provide models of **Contracts for the Use of the Infrastructure of the International Section** and **Framework Agreements**, to candidates for the use of the infrastructure ("new entrants"). Said models are available in bilingual format: French and Spanish.

These models describe the contractual conditions for the use of the infrastructure.

Los **Contratos de Utilización de la Infraestructura de la Sección Internacional** y los **Acuerdos Marco** cumplen escrupulosamente con los principios de igualdad de trato y de no-discriminación entre usuarios. De hecho, dichos Contratos y Acuerdos Marco propuestos a los nuevos usuarios de la infraestructura, son totalmente comparables con los Contratos y Acuerdos Marco de los usuarios actuales.

Los Contratos y Acuerdos Marco de los nuevos usuarios de la infraestructura no tienen ningún efecto en los Contratos y Acuerdos Marco de los usuarios actuales.

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

Les Contrats d'Utilisation de l'Infrastructure et les **Accords-Cadres** respectent scrupuleusement les principes d'égalité de traitement et de non-discrimination parmi les utilisateurs. De ce fait, lesdits Contrats et Accords-Cadres proposés aux nouveaux utilisateurs de l'infrastructure, sont en tous points comparables aux Contrats et Accords-Cadres des utilisateurs actuels.

Les Contrats et Accords-Cadres des nouveaux utilisateurs de l'infrastructure, n'ont pas d'effet sur les Contrats et Accords-Cadres des utilisateurs actuels.

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

The **Contracts for the Use of the Infrastructure of the International Section** and **Framework Agreements** are fully compliant with the principles of equal treatment and non-discrimination among users. Moreover, said Contracts and Framework Agreements proposed to new infrastructure's users, are comparable in all respects with the Contracts and Framework Agreements of the current users.

Contracts and Framework Agreements of the new infrastructure's users, have no effect on the Contracts and Framework Agreements of the current users.

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

3.3.3 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.

3.3.4 CONDICIONES GENERALES COMERCIALES – CONDITIONS COMMERCIALES GENERALES – 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

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

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

y obligaciones de ambas Partes, especialmente respecto a la utilización de la infraestructura, la atribución de capacidad, la facturación y el reparto de responsabilidades.

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.)

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.

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.)

rights and obligations of each Party in particular regarding the use of the infrastructure, the capacity assignment, the invoicing and the allocation of responsibilities.

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.)

3.4 REQUISITOS DE ACCESO ESPECIFICOS – CONDITIONS D'ACCES SPECIFIQUES – SPECIFIC ACCESS REQUIREMENT

3.4.1 ACEPTACION DEL MATERIAL RODANTE – ACCEPTATION DU MATERIEL ROULANT – ROLLING STOCK ACCEPTANCE

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 las autorizaciones del Material Rodante en España y en Francia (locomotoras, trenes automotrices y vagones).

De forma general, las **EF** que quieran hacer circular vehículos ferroviarios por la línea, deben asegurarse de que:

- Los vehículos dispongan de una autorización de circulación comercial
- Los vehículos estén correctamente integrados en la composición del tren
- Los vehículos sean compatibles con el itinerario

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 autorisations du Matériel Roulant en Espagne et en France (locomotives, wagons et train automoteurs).

De manière générale, les **EF** qui souhaitent faire circuler des véhicules ferroviaires sur la ligne doivent s'assurer que :

- Les véhicules disposent d'une autorisation de mise en service commerciale (ou AMM, *autorisation de mise sur le marché*)
- Les véhicules soient correctement intégrés dans la composition du train
- Les véhicules soient compatibles avec l'itinéraire

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 authorisations of Rolling Stock in Spain and in France (locomotives, trains and wagons).

In a general point of view, the **RU** that wish to operate rail vehicles on the line, must ensure that:

- Vehicles have received in prior a commercial service authorisation
- Vehicles are correctly coupled and integrated within train's composition
- Vehicles are compatible with the route

3.4.1.1 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	1302/2014 (18/11/2014)	1302/2014 (18/11/2014)	1302/2014 (18/11/2014)	
ETI Material Rodante Conv. Mercancías STI Matériel Roulant Conventionnel Fret TSI Conventional Freight Rolling Stock			321/2013 (13/03/2013)	2002/861/CE (28/07/2006)
ETI Energía STI Energie TSI Energy	1301/2014 (18/11/2014)	1301/2014 (18/11/2014)	1301/2014 (18/11/2014)	
ETI Control y Mando STI Contrôle et Commande TSI Control and Command	2023/1695 (10/08/2023)	2023/1695 (10/08/2023)	2023/1695 (10/08/2023)	
ETI Túnel STI Tunnel TSI Tunnel	1303/2014 (18/11/2014)	1303/2014 (18/11/2014)	1303/2014 (18/11/2014)	
Normas Europeas EN, ENV y PrENV / Normes Européennes EN, ENV et PrENV / European Standards EN, ENV and PrENV 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) Fichas UIC / Fiches UIC – UIC Leaflets 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				

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

3.4.1.2 Autorización de Puesta en Servicio comercial – Autorisation de Mise en Service commerciale (Autorisation de Mise sur le Marché) – Commercial Service authorisation

Los vehículos deben disponer de una autorización de puesta en el mercado.

Les véhicules doivent disposer d'une autorisation de mise en service commerciale (ou *autorisation de mise sur le marché*).

Vehicles must have received in prior a commercial service authorisation.

3.4.1.3 Integración en la composición del tren – Intégration dans la composition du train – Integration into train's composition

Los vehículos deben estar correctamente integrados en la composición del tren.

Les véhicules doivent être correctement intégrés dans la composition du train.

Vehicles must be correctly coupled and integrated within train's composition.

3.4.1.4 Compatibilidad con el itinerario – Compatibilité avec l'itinéraire – Compatibility with the route

De acuerdo con la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema "Explotación y Gestión del Tráfico", introducida por el Reglamento (UE) 2019/773, es responsabilidad de la **EF** comprobar que todos los vehículos que componen sus trenes, o sus trenes automotores, sean compatibles con la línea. Dicha comprobación debe ser incluida en su sistema de gestión de la seguridad.

Conformément à la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et Gestion du Trafic", introduite par le Règlement (UE) 2019/773, il incombe aux **EF** de vérifier que tous les véhicules qui composent leurs trains, ou leurs rames automotrices, soient compatibles avec la ligne. Cette vérification doit être incluse dans leur système de gestion de la sécurité.

According to the technical specification of interoperability applicable to the sub-system "Operation and Traffic Management" introduced by Regulation (EU) 2019/773, the **RU** shall verify that all the vehicles that compose their trains, including their self-propelled trains, are compatible with the line. This verification must be included into their safety management system.-

Esta comprobación realizada por la **EF** no duplica el proceso llevado a cabo en el marco de la autorización del vehículo en virtud del Reglamento (UE) 2018/545, que tiene por objeto garantizar la compatibilidad técnica entre el vehículo y las redes por las que circula.

Cette vérification à faire par les **EF**, ne fait pas double emploi avec le processus mené dans le cadre de l'autorisation du véhicule au titre du Règlement (UE) 2018/545, qui a pour objet de garantir la compatibilité technique du véhicule avec les réseaux sur lesquels il circule.

This verification that is to be done by the **RU**, does not duplicate the process which is carried out in the framework of the vehicle's authorisation as per Regulation (EU) 2018/545, that aims to ensure the technical compatibility of the vehicle, with the networks on which it will operate.

En particular, se considera que los parámetros del apéndice D1 del Reglamento (UE) 2019/773 (i.e. la ETI "Explotación y Gestión del Tráfico") son comprobados durante la autorización del vehículo y no se evalúan de nuevo en el marco de la comprobación de la compatibilidad con el itinerario.

En particulier, les paramètres de l'appendice D1 du Règlement (UE) 2019/773 (i.e. la STI "Exploitation et Gestion du Trafic"), sont réputés être vérifiés lors de l'autorisation du véhicule et ne sont pas réévalués dans le cadre de la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire.

In particular, the parameters of appendix D1 of Regulation (EU) 2019/773 (i.e. TSI "Operation and Traffic Management"), are deemed to be verified during vehicle's authorisation and shall not be re-evaluated in the framework of the verification of the route compatibility.

Para comprobar la compatibilidad con el itinerario, la **EF** efectúa los siguientes controles:

Pour la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire, l'**EF** effectue les contrôles suivants :

For the verification of the compatibility with the route, the **RU** must carry the following checks:

- Cada vehículo del tren debe ser autorizado y registrado
- Cada vehículo del tren es compatible con el itinerario, en este caso concreto, con la S.I.
- La composición del tren es compatible con la S.I. y el surco asignado

- Chaque véhicule du train doit être autorisé et enregistré
- Chaque véhicule du train est compatible avec l'itinéraire, en l'occurrence avec la S.I.
- La composition du train est compatible avec la S.I. et le sillon assigné

- Each train's vehicle must be authorised and registered
- Each vehicle of the train is compatible with the route, in his case the I.S.
- Train's composition is compatible with the I.S. an the allocated path

- La preparación del tren garantiza que está correctamente formado y completo
- El transporte de mercancías peligrosas
- Un transporte excepcional

LFP facilita todas las informaciones necesarias para la comprobación de la compatibilidad con el itinerario, mediante el **Registro de la Infraestructura** o **RINF**.

El RINF de la Sección Internacional está disponible en la página web de la ERA, en el siguiente enlace:
<https://rinf.era.europa.eu/rinf>

Sin embargo, LFP debe facilitar la totalidad de los parámetros del RINF a cualquier EF que lo solicite.

- La préparation du train garantit que le train est correctement formé et complet
- Le transport de matières dangereuses
- Un transport exceptionnel

LFP fournit toutes les informations nécessaires pour la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire, par le biais du **Registre de l'Infrastructure** ou **RINF**.

Le RINF de la Section internationale est disponible auprès de l'ERA sur le lien :
<https://rinf.era.europa.eu/rinf>

Toutefois, LFP doit fournir la totalité des paramètres du RINF à toute EF qui en ferait la demande.

- Train's preparation must ensure that the train is correctly composed and complete
- Hazardous materials transport
- Exceptional transport

LFP provides all necessary information for the verification of the compatibility with the route, by means of the **Register of Railway Infrastructure** or **RINF**.

The RINF of the International Section is available at ERA' level at this link:
<https://rinf.era.europa.eu/rinf>

Nevertheless, upon request by any RU, LFP may provide all RINF' parameters.

3.4.1.5 Compatibilidad técnica del material rodante con la infraestructura – Vérification technique de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure – Verification of the rolling stock technical compatibility with the infrastructure

Si el titular o una **EF** desea que su vehículo circule por la Sección Internacional, de acuerdo con los artículos 6 y 18 del Reglamento (UE) 2018/545, LFP debe:

1. Facilitar:
 - las condiciones operativas que deben aplicarse en servicio comercial para la utilización del vehículo
 - las eventuales medidas que deben aplicarse en la infraestructura para garantizar una operación segura, fiable y eficiente del vehículo
 - las medidas necesarias en la infraestructura para llevar a cabo ensayos
2. Estudiar la compatibilidad entre el vehículo y la infraestructura de la Sección Internacional
3. Llegado el caso, poner la infraestructura a disposición de la **EF** para llevar a cabo pruebas que tengan por objeto pronunciarse sobre dicha compatibilidad

En este marco, **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

Si le détenteur du véhicule ou une **EF** souhaite le faire circuler sur la Section Internationale, conformément aux articles 6 et 18 du Règlement (UE) 2018/545, LFP doit :

1. Fournir :
 - les conditions opérationnelles devant être appliquées en service commercial pour l'utilisation du véhicule
 - les éventuelles mesures devant être appliquées sur l'infrastructure afin de garantir une opération sûre, fiable et efficace du véhicule
 - les mesures nécessaires sur l'infrastructure afin de réaliser des essais
2. Étudier la compatibilité entre le véhicule et l'infrastructure de la Section Internationale
3. Le cas échéant, mettre l'infrastructure à disposition de l'**EF** afin de réaliser des essais, visant à statuer sur ladite compatibilité

Dans ce cadre, **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

In case the holder of the vehicle or a **RU** wish to operate in the International Section, according to clauses 6 and 18 of the Regulation (EU) 2018/545, LFP must:

1. Deliver:
 - the operations conditions that must apply in commercial service for the use of the vehicle
 - any eventual measures that are applicable in the infrastructure in order to ensure a safe, reliable and efficient operation of the vehicle
 - any necessary measures in the infrastructure in order to conduct tests
2. Study the compatibility between the vehicle and the infrastructure of the International Section
3. If needed, make available the infrastructure to the **RU**, in order to conduct tests, aiming to decide upon the compatibility

Within this framework, **LFP** has the right to verify the compatibility with the infrastructure of ALL new or substantially modified rolling stocks according to the provisions of directive

sentido de la directiva 402/2013/UE, así como del material rodante antiguo autorizado en España o Francia susceptible de utilizar la línea 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 explotación de la línea

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 sistemáticamente para todo el material rodante nuevo, con especial atención si se cumple 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

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.

sens de la directive 402/2013/UE, ainsi que des matériels roulants anciens autorisés en France ou en Espagne, susceptibles d'utiliser la ligne 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 l'exploitation de la ligne

Cette vérification vient en complément des processus d'Autorisation de Mise sur le Marché délivrée par une Autorité Nationale de Sécurité (**ANS**) et ne se substitue pas à ce processus. Elle se fait systématiquement pour tous les matériels roulants nouveaux, avec une attention particulière 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 d'une série de spécifications techniques d'interopérabilité (**STI**) récentes
- L'Autorisation de Mise sur le Marché délivrée par une **ANS** ne couvre pas toutes les conditions d'exploitation dudit matériel sur la Section Internationale

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 sur le Marché entamé auprès d'une ou plusieurs ANS.

402/2013/EU, as well as for older rolling stocks authorized in France or in Spain, that are likely to operate in the line 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 in case they introduce particular or new constraints on the operations of the line

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 systematically for all new rolling stocks with a special emphasis 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

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.

La verificación propiamente dicha se realiza en base al estudio del dosier 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.

A petición de los solicitantes, LFP puede facilitar el procedimiento para la verificación de la compatibilidad entre el Material Rodante y la Infraestructura. Dicho procedimiento también incluye el contenido mínimo del dosier técnico.

Al finalizar el proceso de verificación, LFP emite un certificado de compatibilidad del material rodante en cuestión y actualiza su registro de material rodante autorizado a circular por la línea.

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.

Sur demande, LFP peut transmettre aux demandeurs la procédure pour la vérification de la compatibilité entre le Matériel Roulant et l'Infrastructure. La procédure inclut aussi le contenu minimal du dossier technique.

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

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.

Upon request, LFP can make available to the applicants the procedure for the verification of the compatibility between Rolling Stock and Infrastructure. The procedure also includes the minimum content of the technical file.

At the end of the verification process, LFP emits a certificate of compatibility of the rolling stock and updates its authorized rolling stocks file to operate on the line.

3.4.1.6 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

3.4.1.7 Tracciones admitidas – Tractions 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 diésel, la máquina de tracción debe cumplir las siguientes prescripciones:

- Cumplir con la directiva (UE) 2016/1628 con fecha 14/09/2016
- 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 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
- 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

La **S.I.** admit 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 (UE) 2016/1628 du 14/09/2016
- Le pot d'échappement de l'engin moteur doit être décalé 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 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
- 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

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 (UE) 2016/1628 dated 14/09/2016
- 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 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
- 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

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.

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.

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.

3.4.2 AUTORIZACION DE PERSONAL DE EMPRESAS FERROVIARIAS – AUTORISATION DU PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES – RAILWAY UNDERTAKINGS' STAFF ACCEPTANCE

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
- 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.

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 qui opèrent sur la ligne.

La formation et 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'infraestructura et des procédures en vigueur et notamment :

- La présentation générale de la ligne
- 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.

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 that will be 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 procedures, and in particular:

- General presentation of the line
- 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.

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..

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..

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..

3.4.3 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.

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.

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.

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.

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 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.

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.

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

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

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

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

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

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

El estudio da lugar a un informe de transporte excepcional, que recoge las eventuales restricciones del transporte, de acuerdo con las disposiciones del documento UIC IRS-50502.

Independientemente de los resultados de los estudios específicos realizados por **LFP** para su paso por la **S.I.**, los Transportes Excepcionales son admitidos únicamente si son admitidos en las redes limítrofes de ADIF y SNCF Réseau.

3.4.4 MERCANCIAS 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, de acuerdo con las disposiciones del apartado 1.4.3.6 del reglamento RID.

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.

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.

3.4.5 TRENES DE PRUEBAS Y OTROS TRENES ESPECIALES – TRAINS D'ESSAIS ET AUTRES TRAINS SPECIAUX – TEST TRAINS AND OTHER SPECIAL TRAINS

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

L'étude donne lieu à un avis de transport exceptionnel qui reprend les éventuelles contraintes du transport, conformément aux dispositions du document UIC IRS-50502.

Indépendamment des résultats des études spécifiques faites par **LFP** pour leur passage sur la **S.I.**, les Transports Exceptionnels sont admis uniquement s'ils sont admis à circuler sur les réseaux limitrophes de SNCF Réseau et ADIF.

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 conformément aux dispositions de l'article 1.4.3.6 du règlement RID.

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.

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 doit comporter l'autorisation de transport de matières dangereuses.

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

The study leads to an exceptional transport notice that contains all eventual constraints regarding the transport, according to the provisions of UIC IRS-50502 document.

Notwithstanding the results of the specific studies carried out by **LFP** regarding their operation in the **S.I.**, Exceptional Transports are accepted only if they are also accepted in ADIF and SNCF Réseau' the bordering networks.

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, according to the provisions of clause 1.4.3.6 of the RID regulation.

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.

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.

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

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.

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.

based on punctual agreements, different from the above-mentioned commercial agreements, made in a case-by-case basis.

3.4.6 CERTIFICADOS EXIGIDOS POR LA S.I. – CERTIFICATS EXIGES SUR 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
- 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**.

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
- 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 consignas 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.

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:

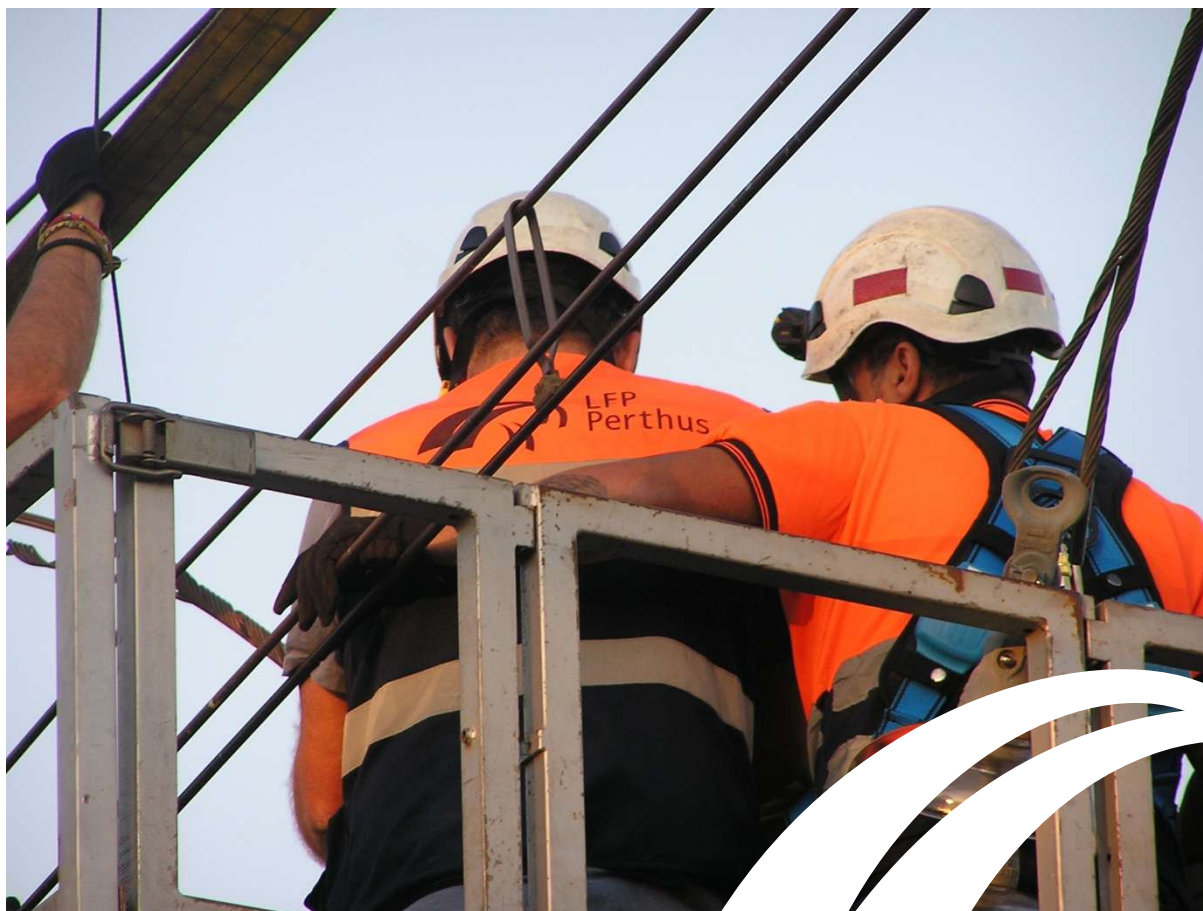
- train staff abilities
- homologation of Rolling Stock in Spain and France (locomotives, trains and wagons)

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.





4

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES ATTRIBUTION DE CAPACITÉS CAPACITY ALLOCATION

4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES – ATTRIBUTION DE CAPACITÉS – CAPACITY ALLOCATION

4.1 INTRODUCCION – INTRODUCTION – INTRODUCTION

4.1.1 OBJETO DEL CAPITULO – OBJET DU CHAPITRE – OBJECT OF THE CHAPTER

El presente capítulo tiene por objeto describir los principios relativos al proceso de adjudicación de capacidades en la Sección Internacional y en particular, a los procedimientos de solicitud y asignación de los surcos.

Las reglas relativas a la adjudicación de capacidad del Corridor 6 (RFC-6) son descritas en el *Book IV* del *Corridor Information Document* del Corridor 6.

Le présent chapitre a pour objet de décrire les principes relatifs au processus d'attribution de capacités sur la Section Internationale et en particulier les procédures de demande et d'attribution des sillons.

Les règles relatives à l'attribution de capacité du Corridor 6 (RFC-6), sont décrites dans le *Book IV* du *Corridor Information Document* disponible auprès du Corridor 6.

The object of the present chapter is to describe de main principles related to the capacity allocation on the International Section and in particular, the processes for paths' requests and allocation.

The capacity allocation rules related to Corridor 6 (RFC-6), are described into *Book IV* of the *Corridor Information Document* which is available at Corridor 6 level.

4.1.2 CONDICIONES DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – CONDITIONS DE DEMANDE DE CAPACITÉ – CAPACITY APPLICATION CONDITIONS

Véase apartado 3.2.

Voir article 3.2.

Refer to sub-section 3.2.

4.2 DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS – DESCRIPTION DES PROCESSUS – DESCRIPTION OF PROCESS

4.2.1 PRINCIPIOS GENERALES – PRINCIPES GENERAUX – GENERAL PRINCIPLES

La adjudicación de capacidades por parte de **LFP** se realiza de acuerdo con los principios de igualdad de trato y de no discriminación entre los diferentes usuarios de la **S.I.**, así como con las normas internacionales de interoperabilidad y la Directiva Comunitaria 2012/34/UE.

LFP garantiza de forma general la igualdad de trato y la no discriminación entre todos los usuarios y en particular, entre los usuarios actuales y los nuevos entrantes.

De forma general, para el Servicio Anual 2025, la infraestructura dispone de mucha capacidad disponible – tanto para viajeros como para mercancías – para nuevos servicios y para ajustes de los servicios actuales.

L'attribution de capacités de la part de **LFP** se fait conformément aux principes d'égalité de traitement et de non-discrimination entre les différents utilisateurs de la **S.I.** et dans le respect des normes internationales d'interopérabilité et de la Directive communautaire 2012/34/UE.

LFP garantit de manière générale l'égalité de traitement et la non-discrimination entre tous les utilisateurs et en particulier entre les utilisateurs actuels et les nouveaux entrants.

De manière générale, pour le Service Annuel 2025, l'infrastructure dispose de beaucoup de capacité disponible – tant de voyageurs que de fret – pour de nouveaux services et pour des ajustements des services actuels.

Capacity allocation by **LFP** is fully compliant with the principles of equality of treatment and no discrimination among the different users of the **S.I.**, as well as with the relevant international standards for interoperability and with European Directive 2012/34/EU.

In a general way, **LFP** guarantees the equality of treatment and the no discrimination among all users and in particular among the current users and the new entrants.

In a general way, for Annual Service 2025, the infrastructure offers a large amount of available capacity – both passengers' and freight – for new services and for adjustments of the current services.

4.2.2 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 3.3.2 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.)

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 3.3.2 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.)

Companies wishing to make a capacity reservation application to **LFP**, must:

- Have previously signed with **LFP** a commercial agreement according to section 3.3.2 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.)

- 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.
- 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.
- 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.

4.2.3 MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – MODELES DE DEMANDE DE CAPACITE – 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 Commercial de **LFP**.

All capacity applications must be submitted to **LFP** through the "PCS" system. In the absence of this computer-aided system and as an exception, the **RU** may request the capacity reservation in writing to the Commercial Division of **LFP**.

4.2.4 TIPOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD – TYPES DE DEMANDE DE CAPACITE – 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.

Service standard: le service définit les sillons ayant une fréquence régulière et programmée tout au long de l'année.

Standard Service: the standard service defines paths having a regular frequency and scheduled throughout the year.

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.

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.

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.

Servicio Urgente: son los surcos que pueden ser solicitados por los clientes sin necesidad de reservas previas y consecuentes a situaciones especiales.

Service urgent: il correspond aux sillons pouvant être demandés par les clients sans besoin de réservations préalables et pour des circonstances spéciales.

Emergency Service: these are paths that can be requested by customers without needing prior reservations or being consistent with special situations.

4.2.5 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE SURCOS – PROCEDURE DE DEMANDE DE SILLONS – TRAIN PATH APPLICATION PROCEDURE

El procedimiento de solicitud de capacidad es el siguiente:

La procédure de demande de capacité est la suivante :

The capacity application procedure is: the following

Servicios Estándar y Especial

Services Standard et Spécial

Standard and Special Services

Todas las solicitudes de capacidad deben realizarse a través del sistema "PCS".

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.

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**, por e-mail oficial, o teléfono.

Toutes les demandes de capacités doivent être réalisées sur la plateforme « PCS ».

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.

Sillons Urgents

Étant donné que ce type de demande de capacité peut être effectué peu de temps à l'avance, il pourra être réalisé directement auprès de la direction d'exploitation de **LFP**, par e-mail officiel, ou téléphone.

All capacity requests must be submitted through the "PCS" system.

In case it is not possible to use the "PCS" computer-aided 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.

Emergency Train Paths

Given the short notice with which such a capacity application may be submitted, this type of application may be made directly to the **LFP** Operating Department by official e-mail, or telephone.

4.2.6 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.

LFP garantiza un trato igual y no discriminatorio entre:

- los solicitantes (nuevos entrantes) entre ellos
- los solicitante (nuevos entrantes) y los usuarios actuales de la infraestructura

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.

LFP garantit un traitement égal et non-discriminatoire entre :

- les demandeurs (nouveaux entrants) entre eux
- entre les demandeurs (nouveaux entrants) et les utilisateurs actuels de l'infrastructure

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.

LFP applies an equal and no discriminatory treatment between:

- the applicants (new entrants) between them
- the applicants (new entrants) and the current users of the infrastructure

4.2.7 PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACION DE SURCOS – PROCEDURE 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.

4.2.8 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.

LFP garantiza la aplicación del principio de "primero en llegar, primero en ser servido" para priorizar, en caso de conflicto entre dos solicitudes de asignación de capacidad, la solicitud más antigua.

Se establecen unos principios de prioridad en la asignación de capacidad en caso de conflicto en el horario de servicio.

Estos criterios son:

- la seguridad del tráfico ferroviario
- los servicios declarados de interés público
- los servicios prioritarios establecidos por ambos Estados
- los surcos asignados y utilizados regularmente en una base plurianual en el marco de Acuerdos Marco
- los servicios internacionales Larga Distancia
- la eficiencia del sistema

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.

LFP garanti l'application du principe « premier arrivé – premier servi », afin de privilégier, en cas de conflit entre deux demandes d'attribution de capacité, la demande la plus antérieure.

Certains principes de priorité dans l'attribution de capacité sont établis en cas de conflit dans l'horaire de service.

Ces critères sont les suivants :

- la sécurité du trafic ferroviaire
- les services déclarés d'intérêt public
- les services prioritaires établis par les deux États
- les sillons attribués et utilisés régulièrement sur une base pluriannuelle dans le cadre d'Accords Cadre
- les services internationaux Longue Distance
- l'efficacité du système

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.

LFP guarantees the application of the principle "first arrived – first served", to give privilege to the oldest request, in case of conflict between two capacity requests.

Priority principles have been established in the allocation of capacity in the event of timetable conflict.

These criteria are:

- rail traffic safety
- services declared in the public interest
- priority services provided by both States
- paths allocated and used regularly on a pluriannual basis under Framework Agreements
- Long Distance international services
- system efficiency

4.3 RESERVACIÓN DE CAPACIDAD EN CASO DE RESTRICCIONES TEMPORALES DE CAPACIDAD – RÉSERVATION DE CAPACITÉ EN CAS DE RESTRICTION TEMPORAIRE DE CAPACITÉ – RESERVING CAPACITY FOR TEMPORARY CAPACITY RESTRICTIONS

4.3.1 PRINCIPIOS GENERALES – PRINCIPES GENERAUX – GENERAL PRINCIPLES

En caso de restricción temporal de capacidad, LFP cumple con los principios definidos por la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de 04/09/2017 y en particular con los puntos 10, 11, 14 y 15 del Anejo.

Asimismo, LFP se coordina con los GI adyacentes ADIF y SNCF Réseau, con la antelación necesaria.

Las eventuales restricciones temporales de capacidad, así como el estado de la explotación en tiempo real, se indican en la página web de LFP, en el siguiente enlace:

<https://www.lfpperthus.com/inicio/estado-de-la-linea-normal>

En cas de restriction temporaire de capacité, LFP suit les principes fixés par la Décision Déléguée (UE) 2017/2075 du 04/09/2017 et en particulier des points 10, 11, 14 et 15 de l'Annexe.

De même, LFP se coordonne avec les GI limitrophes SNCF Réseau et ADIF, avec l'anticipation nécessaire.

Les éventuelles restrictions temporaires de capacité ainsi que l'état de l'exploitation en temps réel, sont indiqués sur le site internet de LFP, sur le lien suivant :

<https://www.lfpperthus.com/inicio/estado-de-la-linea-normal>

In case of temporary capacity restriction, LFP complies with the principles defined by Delegated Decision (EU) 2017/2075 of 04/09/2017 and in particular sections 10, 11, 14 and 15 of the Annex.

In the same way, LFP coordinates with the neighbouring IMs, SNCF Réseau and ADIF, with the necessary anticipation.

The eventual temporary capacity restrictions, as well as operations status on real-time, are indicated at LFP' webpage at the following link:

<https://www.lfpperthus.com/inicio/estado-de-la-linea-normal>

4.3.2 FECHAS LÍMITE E INFORMACIÓN TRANSMITIDA A LOS SOLICITANTES – DATES LIMITES ET INFORMATIONS TRANSMISES AUX DEMANDEURS – DEADLINES AND INFORMATION PROVIDED TO APPLICANTS

No se prevé ni se espera **ninguna** (0) restricción temporal de capacidad para el servicio anual 2026.

Aucune (0) restriction temporaire de capacité n'est prévue ou n'est raisonnablement attendue, pour le service annuel 2026.

No (0) temporary capacity restrictions are planned or reasonably foreseen for 2026 annual service.

4.4 EFECTO DE LOS ACUERDOS MARCO – IMPACT DES ACCORDS-CADRES – IMPACT OF FRAMEWORK AGREEMENTS

Tal como se indica en el apartado 3.3.1, de acuerdo con el artículo 42 de la Directiva (UE) 2012/34 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545, se pueden firmar Acuerdos Marco entre **LFP** y las **EF** que lo deseen.

Además de su periodo de validez plurianual que cubre varios servicios anuales., los Acuerdos Marco dan más visibilidad a los

Comme indiqué au paragraphe 3.3.1, conformément à l'article 42 de la Directive (UE) 2012/34 et le Règlement d'Exécution (UE) 2016/545, des Accords-Cadres peuvent être conclus entre **LFP** et les **EF** qui le souhaitent.

En plus de leur durée de validité pluriannuelle couvrant plusieurs services annuels, les Accords-Cadres donnent plus de visibilité

As indicated in the sub-section 3.3.1, in accordance with clause 42 of Directive (EU) 2012/34 and Implementing Regulation (EU) 2016/545, Framework Agreements may be signed between **LFP** and the **RU** who wish to do so.

In addition to its multiannual period of validity covering several annual services, Framework Agreements provide better

usuarios de la infraestructura al perpetuar los surcos atribuidos y las condiciones de utilización de la infraestructura.

Por lo tanto, los surcos atribuidos a las **EF** con las cuales **LFP** ha firmado un Acuerdo Marco, son prioritarias respecto a las solicitudes de surcos formuladas por los demás solicitantes.

Bajo petición expresa, **LFP** puede facilitar el listado de las **EF** con las que ha firmado un Acuerdo Marco.

aux utilisateurs de l'infrastructure en pérennisant les sillons attribués et les conditions d'utilisation de l'infrastructure.

De ce fait, les sillons attribués aux **EF** avec lesquelles **LFP** a conclu un Accord Cadre, sont prioritaires par rapport aux demandes de sillons formulées par les autres demandeurs.

LFP peut fournir sur demande expresse, la liste des **EF** avec lesquelles elle a signé un Accord Cadre.

visibility to the users of the infrastructure by securing the assigned paths and the conditions of use of the infrastructure.

Consequently, the paths assigned to **RUs** that have signed a Framework Agreement with **LFP**, have priority compared to the paths' requests made by the other applicants.

Upon specific request, **LFP** can provide the **RU** list with which there is a signed Framework Agreement.

4.5 PROCESO DE ASIGNACION DE CAPACIDAD – PROCESSUS D'ATTRIBUTION DE CAPACITE – PATH ALLOCATION PROCESS

De acuerdo con el calendario oficial publicado por RNE, el calendario del procedimiento de solicitud y atribución de surcos hace una distinción clara entre las solicitudes formuladas antes del **14 de abril de 2026** y las formuladas con posterioridad a esta fecha (solicitudes tardías).

En el siguiente cuadro se detalla el calendario oficial de **LFP** para el año **2026** que aplica para el **servicio anual de 2027**, que está conforme al de RailNetEurope, para los procesos de presentación y tramitación de solicitudes de reserva de capacidad y sus fechas límites correspondientes.

Conformément au calendrier officiel publié par RNE, le calendrier de la procédure de demande et d'attribution de sillons, fait une distinction claire entre les demandes formulées au plus tard le **14 avril 2026** et les demandes formulées après cette date (demandes tardives).

Dans les tableaux ci-dessous est détaillé le calendrier officiel de **LFP** pour l'année **2026** portant sur le **service annuel 2027**, 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.

According to the official schedule published by RNE, the schedule for path requests and allocation process makes a clear distinction between the requests submitted before **April 14th 2026** and the requests submitted after that date (late path requests).

The following table details the official calendar for **LFP** for the year **2026** that applies for **2027 timetable**, which is in accordance with the RailNetEurope rules, for the process of filing and processing capacity reservation applications and their corresponding deadlines.

4.5.1 PETICIONES DE CAPACIDAD HASTA EL 13/04/2026 – DEMANDES DE CAPACITÉ JUSQU'AU 13/04/2026 – CAPACITY REQUESTS UNTIL 13/04/2026

12/01/2026	Publicación de los surcos de catálogo Publication des sillons préétablis (catalogue) Pre-Arranged paths publication
16/02/2026	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
16/03/2026	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

14/04/2026	Fecha límite de presentación de las solicitudes de surcos para el SA-2027 Date limite de soumission des demandes de sillons pour le SA-2027 Deadline for the submittal of train path requests for 2027 Timetable
15/04/2026 – 06/07/2026	Construcción del horario de servicio 2027 Construction de l'horaire de service 2027 Construction of the 2027 timetable
06/07/2026	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
07/07/2026 – 07/08/2026	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
24/08/2026	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

4.5.2 PETICIONES DE CAPACIDAD DESPUÉS DEL 14/04/2026 (SOLICITUDES TARDÍAS) – DEMANDES DE CAPACITÉ APRÈS LE 14/04/2026 (DEMANDES TARDIVES) – CAPACITY REQUESTS AFTER 14/04/2026 (LATE PATH REQUESTS)

14/04/2026	Primer día para las peticiones de solicitudes tardías Premier jour pour les demandes tardives First day for submission of late path requests
28/04/2026	Primer día para las peticiones de solicitudes tardías al OSS del Corredor Premier jour pour les demandes tardives à l'OSS du Corridor First day for submission of late path requests to Corridor's OSS
25/08/2026	Primer día para contestar a las solicitudes tardías Premier jour de réponses aux demandes tardives First day for replying to late path requests
25/08/2026	Primer día para contestar a las solicitudes tardías por el OSS del Corredor Premier jour de réponses aux demandes tardives par l'OSS du Corridor First day for replying to late path requests from Corridor's OSS
19/10/2026	Fecha límite para las peticiones de solicitudes tardías Date limite pour les demandes tardives Deadline for submission of late path requests
19/10/2026	Fecha límite para las peticiones de solicitudes tardías al OSS del Corredor Date limite pour les demandes tardives à l'OSS du Corridor Deadline for submission of late path requests to Corridor's OSS
05/11/2026	Fecha límite para contestar a las solicitudes tardías Date limite pour les réponses aux demandes tardives Deadline on replying to late path requests

05/11/2026	<p>Fecha límite para contestar a las solicitudes tardías por el OSS del Corredor Date limite pour les réponses aux demandes tardives par l'OSS du Corridor Deadline or replying to late path requests from Corridor's OSS</p>
------------	---

4.5.3 SOLICITUDES AD-HOC DE SURCOS DURANTE EL SERVICIO ANUAL 2027 – DEMANDES AD-HOC DE SILLONS PENDANT LE SERVICE ANNUEL 2027 – AD-HOC TRAIN PATH APPLICATIONS DURING THE 2027 TIMETABLE

05/11/2026	<p>Primer día para las peticiones ad-hoc para el S.A. 2027 Premier jour pour les demandes ad-hoc du S.A. 2027 First day for ad-hoc requests for the Timetable 2027</p>
------------	--

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

4.5.4 SERVICIO ANUAL 2027– SERVICE ANNUEL 2027 – TIMETABLE 2027

<p>13 de diciembre 2026 (00:01) 13 décembre 2026 (00:01) 13 December 2026 (00:01)</p>	<p>Inicio del S.A. 2027 Début du S.A. 2027 Start 2027 Timetable</p>
---	---

4.5.5 PROCEDIMIENTO DE COORDINACION – PROCEDURE DE COORDINATION – COORDINATION PROCESS

De acuerdo con el artículo 46 de la Directiva (UE) 2012/34, 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 a través de la Ventanilla Única (**OSS**) de ADIF o SNCF Réseau.

Conformément à l'article 46 de la Directive (UE) 2012/34, 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 au moyen de l'**OSS** de SNCF Réseau ou d'ADIF.

In accordance with clause 46 of Directive (EU) 2012/34, capacity in the **S.I.** is allocated in coordination with the **LFP**, ADIF and SNCF Réseau networks. Coordination is carried out through the ADIF or SNCF Réseau One Stop Shops (**OSS**).

4.5.6 PROCEDIMIENTO DE RESOLUCION DE LITIGIOS – PROCEDURE DE REGLEMENT DES LITIGES – DISPUTE RESOLUTION PROCESS

En caso de litigio tras la comunicación de los surcos atribuidos, las eventuales reclamaciones pueden ser formuladas a **LFP** por el(los) solicitante(s), en un plazo de diez (10) días laborables tras la comunicación de los surcos atribuidos. La reclamación debe ser dirigida por el(los) solicitante(s), por e-mail o carta certificada con acuse de recibo, al Departamento Comercial de **LFP**. Debe incluir todas las informaciones necesarias para la comprensión y justificación del litigio, así como la justificación de la necesidad de los surcos y horarios solicitados.

En cas de litige à l'issue de la communication des sillons attribués, les éventuelles contestations peuvent être formulées auprès de **LFP**, par le(s) demandeur(s), dans un délai de dix (10) jours ouvrables après la communication des sillons attribués. La requête doit être adressée par le(s) demandeur(s) auprès du Département Commercial de **LFP** par e-mail ou courrier recommandée avec avis de réception. Elle doit comporter toutes les informations nécessaires pour la compréhension et la justification du litige, ainsi que la justification du besoin des sillons et horaires demandés.

In case of dispute arising following the communication of paths' allocation, applicants may submit their eventual claims to **LFP** within ten (10) working days following notification of the allocated paths. The applicant(s) must send their claim to **LFP**' Commercial Department by e-mail or registered letter with acknowledgement of receipt. The claim shall include all the necessary information for the understanding and the justification of the dispute, as well as the justification of the need for the requested paths and time slots.

LFP, en coordinación con las redes limítrofes (ADIF y SNCF Réseau), define su posición respecto a la reclamación en un plazo de diez (10) días laborables y decide:

- o bien mantener el surco propuesto
- o bien volver a examinar la solicitud en coordinación con las redes limítrofes, a la mayor brevedad posible

LFP, en coordination avec les réseaux limitrophes (SNCF Réseau et ADIF), statue sur la requête dans un délai de dix (10) jours ouvrables et décide :

- soit de maintenir le sillon proposé
- soit de réexaminer la demande en coordination avec les réseaux limitrophes dans les plus brefs délais

LFP, in coordination with the adjacent networks (SNCF Réseau and ADIF), defines its position on the claim within ten (10) working days and decides:

- either to keep unchanged the proposed path
- or to revise the request in coordination with the bordering networks as soon as possible

La decisión habrá de ser motivada y transmitida al(a los) solicitante(s) por mail.

La décision est motivée et transmise au(x) demandeur(s) par e-mail.

The decision is argued and transmitted to the applicant(s) by e-mail.

NOTA 1: El procedimiento de resolución de los litigios presentado en el presente apartado, es sin perjuicio de los recursos que puedan ser presentados ante las Autoridades de Regulación.

NOTE 1: La procédure de règlement des litiges présentée dans ce paragraphe, est sans préjudice aux recours pouvant être présentés devant les Autorités de Régulation.

NOTE 1: The dispute resolution process presented in the present sub-section is without prejudice for the appeals that can be presented to the Regulation Authorities.

NOTA 2: A pesar de la muy alta capacidad disponible ofrecida por la Sección Internacional, teniendo en cuenta que la línea está enclavada entre dos redes nacionales, **LFP** no puede proceder unilateralmente por iniciativa propia a la atribución de capacidad o a la modificación de los surcos, sin consulta previa con las redes adyacentes.

NOTE 2: Malgré la très grande capacité disponible offerte par la Section Internationale, considérant l'enclavement de la ligne entre deux réseaux nationaux, **LFP** ne peut procéder unilatéralement par initiative propre à l'attribution de capacité ou à la modification des sillons, sans concertation préalable avec les réseaux limitrophes.

NOTE 2: In spite of the very high available capacity offered by the International Section, considering that the line is surrounded (bordered) by two national networks, **LFP** cannot proceed unilaterally by its own initiative to capacity allocation or to a modification of the paths, without prior coordination with the adjacent networks.

4.6 INFRAESTRUCTURA SATURADA – INFRASTRUCTURE SATURÉE – CONGESTED INFRASTRUCTURE

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

4.7 TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MATERIAS PELIGROSAS – TRANSPORTS EXCEPTIONNELS ET MATIERES DANGEREUSES – EXCEPTIONAL TRANSPORTS AND DANGEROUS GOODS

4.7.1 TRANSPORTES EXCEPCIONALES – TRANSPORTS EXCEPTIONNELS – EXCEPTIONAL TRANSPORTS

Es posible el acceso a la **S.I.** de los transportes excepcionales, pero está condicionado por la inscripción de la autorización correspondiente en el Certificado de Seguridad de la **EF**.

L'accès des transports exceptionnels à la **S.I.** est possible, mais conditionnée par l'inscription de l'autorisation correspondante au Certificat de Sécurité de l'**EF**.

The access to the **I.S.** of exceptional transports is possible, but conditioned to the inscription of the corresponding authorisation, into the **RU'** Safety Certificate.

Las modalidades relativas a los transportes excepcionales se indican en el apartado 3.4.3.

Les modalités relatives aux transports exceptionnels, sont indiquées au paragraphe 3.4.3.

The applicable rules regarding exceptional transports are indicated in sub-section 3.4.3.

4.7.2 MATERIAS PELIGROSAS – MATIERES DANGEREUSES – DANGEROUS GOODS

Es posible el acceso a la Sección Internacional de las materias peligrosas, pero está condicionado por la inscripción de la autorización correspondiente en el Certificado de Seguridad de la **EF**.

L'accès des matières dangereuses à la Section Internationale est possible, mais conditionnée par l'inscription de l'autorisation correspondante au Certificat de Sécurité de l'**EF**.

The access to the International Section of dangerous goods is possible, but conditioned to the inscription of the corresponding authorisation, into the **RU'** Safety Certificate.

Las materias peligrosas deberán figurar en el boletín de composición antes de la salida del tren. La posición de las materias peligrosas, los códigos ONU y los códigos de peligro deberán estar debidamente especificados.

Les matières dangereuses devront figurer au bulletin de composition avant le départ du train. La position des matières dangereuses, les codes ONU et les codes dangers devront être soigneusement renseignés.

Dangerous goods must be listed on the train's composition document before the train departs. The position of hazardous materials, UN codes and hazard codes must be carefully informed.

<p>Sin este documento, ningún tren podrá ser aceptado en la S.I.</p> <p>Las modalidades relativas a las materias peligrosas se indican en el apartado 3.4.4.</p>	<p>Sans ce document, aucun train ne pourra être acceptée sur la S.I.</p> <p>Les modalités relatives aux matières dangereuses, sont indiquées au paragraphe 3.4.4.</p>	<p>Without this document, no train will be accepted to operate in the S.I.</p> <p>The applicable rules regarding dangerous goods are indicated in sub-section 3.4.4.</p>
---	--	---

4.8 REGLAS APLICABLES DESPUES DE LA ASIGNACION DE CAPACIDAD – REGES APPLICABLES APRES L’ASSIGNATION DE CAPACITE – RULES AFTER PATH ALLOCATION

4.8.1 REGLAS RELATIVAS A LA MODIFICACION DE LOS SURCOS POR EL SOLICITANTE – REGLES RELATIVES A LA MODIFICATION DES SILLONS PAR LE DEMANDEUR – RULES FOR PATH MODIFICATION BY THE APPLICANT

<p>Véase apartado 4.5.3.</p>	<p>Voir paragraphe 4.5.3.</p>	<p>Refer to section 4.5.3.</p>
------------------------------	-------------------------------	--------------------------------

4.8.2 REGLAS RELATIVAS A LA ALTERACION DE LOS SURCOS POR LFP – REGLES RELATIVES A L’ALTERATION DES SILLONS PAR LFP – RULES FOR PATH ALTERATION BY LFP

<p>No aplica.</p> <p>Salvo circunstancias de fuerza mayor, LFP no alterará la capacidad asignada.</p>	<p>Non applicable.</p> <p>LFP n’altèrera pas la capacité assignée, sauf circonstances de force majeure.</p>	<p>Not applicable.</p> <p>LFP will not alter the assigned capacity, except in cases of force majeure.</p>
---	---	---

4.8.3 REGLAS RELATIVAS A LA NO UTILIZACIÓN DE LOS SURCOS ASIGNADOS – RÈGLES CONCERNANT LA NON-UTILISATION DES SILLONS ATTRIBUÉS – NON-USAGE CANCELANATION RULES

<p>Cuando una EF sabe que no va a utilizar un surco, debe informar oficialmente a LFP a la mayor brevedad posible.</p> <p>Si se informa a LFP con una antelación mínima de treinta (30) días naturales antes de la circulación para el surco afectado, LFP no facturará el canon previsto para el surco, pero no reembolsará la cantidad desembolsada por la EF para la reserva de capacidad.</p> <p>Si la EF no comunica formalmente a LFP su intención de no utilizar un surco con una antelación mínima de treinta (30) días naturales previos a la circulación para el surco afectado, LFP tendrá derecho a facturar a la EF la totalidad del canon previsto</p>	<p>Lorsqu’une EF sait qu’elle n’utilisera pas un sillon, elle en informe officiellement LFP dans les meilleurs délais.</p> <p>Si l’information est transmise à LFP dans les trente (30) jours calendaires précédant la circulation pour le sillon concerné, LFP ne facture pas la redevance prévue pour le sillon, mais conserve la somme versée par l’EF pour la réservation de capacité.</p> <p>Si l’EF ne communique pas formellement à LFP son intention de ne pas utiliser un sillon dans les trente (30) jours calendaires précédant la circulation pour le sillon concerné, LFP est en droit de facturer à l’EF la totalité de la redevance prévue pour le sillon</p>	<p>When a RU is aware that it will not use a path, it shall officially inform LFP as soon as possible.</p> <p>If this information is transmitted to LFP within thirty (30) calendar days before the use of the concerned path, LFP does not charge the toll corresponding to the path, but keeps the amount paid by the RU for the capacity reserve.</p> <p>If the RU does not communicate officially to LFP its intention regarding the no-usage of a path within thirty (30) calendar days before the use of the concerned path, LFP will have the right to charge to the RU the entire toll that corresponds to the</p>
---	---	---

para el surco no utilizado, excepto en casos de fuerza mayor que afecten a la **EF**.

Se acuerda que los siguientes acontecimientos son de fuerza mayor:

- Los actos de guerra, atentados, disturbios, saqueos y sabotajes
- Los actos de vandalismo u otros actos delictivos o malintencionados que no hayan podido ser evitados aun habiendo establecido todas las diligencias necesarias
- Los hechos accidentales imputables a terceros como por ejemplo, incendios, explosiones, colisiones de vehículos de carretera o de aeronaves con instalaciones ferroviarias, suicidios, su tentativa, choques con personas o animales situados en las zonas ferroviarias
- Las catástrofes naturales de intensidad y/o magnitud excepcional con respecto a las condiciones habituales en España y Francia
- Las medidas impuestas por los Estados por motivos de defensa, seguridad pública o seguridad civil
- Los fenómenos climáticos (hielo, nevadas, canícula, inundaciones, tempestades, frío intenso, etc.) de una intensidad y/o amplitud excepcionales con respecto a las condiciones habituales en España y Francia

Una huelga dentro de la propia **EF** o de los Gestores de Infraestructura limítrofes, no es considerada acontecimiento de fuerza mayor.

En caso de que la **EF** no utilice recurrentemente su surco, aunque ésta informe oficialmente a **LFP** dentro de los treinta (30) días naturales precedentes a la circulación para el surco afectado, **LFP** tendrá derecho a facturar a la **EF** la totalidad del canon previsto para el surco no utilizado, teniendo en cuenta el perjuicio causado, la pérdida de ingresos resultante y la pérdida global de eficiencia para el conjunto del sistema ferroviario.

non utilisé, sauf en cas d'évènement de force majeure affectant l'**EF**.

Il est convenu que les évènements suivants sont des évènements de force majeure :

- Les actes de guerre, les attentats, les émeutes, les pillages, les sabotages
- Les actes de vandalisme ou autres actes délictueux ou de malveillance n'ayant pu être évités malgré la mise en œuvre de toutes les diligences nécessaires
- Les faits accidentels imputables à des tiers, par exemple les incendies, explosions, collisions de véhicules routiers ou d'aéronefs avec des installations ferroviaires, les suicides, leur tentative, les heurts avec des personnes ou animaux se trouvant dans les emprises ferroviaires
- Les catastrophes naturelles d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles en France et en Espagne
- Les mesures imposées par les États pour des motifs de défense, de sûreté publique ou de sécurité civile
- Les phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempête, grand froid, etc.) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles en France et en Espagne

Un mouvement social au sein de la seule **EF**, ou des Gestionnaires d'Infraestructure limitrophes n'est pas considéré comme un évènement de force majeure.

En cas de non utilisation récurrente d'un sillon par l'**EF**, même si celle-ci en informe officiellement **LFP** dans les trente (30) jours calendaires précédant la circulation pour le sillon concerné, **LFP** est en droit de facturer à l'**EF** la totalité de la redevance prévue pour le sillon non utilisé, compte tenu du préjudice causé, de la perte de recettes entraînée, et de la perte globale d'efficacité pour l'ensemble du système ferroviaire.

no-used path, except in case of force majeure events that affect the **RU**.

It is agreed that the following events are considered as force majeure events:

- War, terrorists attacks, riots, demonstrations, pillaging actions
- Vandalism actions or any other delict actions or sabotages that could not be avoided despite all the diligence that has been deployed
- Accidental facts that are generated by third parties, for example fires, explosions, collisions with road vehicles or aircrafts with the railways installations, suicides and their attempts, collisions with persons or animals present inside the railway environment
- Natural disasters whose intensity and/or magnitude is exceptional when compared to the usual conditions in France and in Spain
- Measures imposed by the States for defence, public security and civil protection reasons
- Meteorological events (frost, snow, very high temperatures, floods, storms, very low temperatures, etc.) whose intensity and/or magnitude is exceptional when compared to the usual conditions in France and in Spain

A strike that takes place within the sole **RU**, or the adjacent Infrastructure Managers, is not considered as a force majeure event.

If case of recurrent no-usage of a path by the **RU**, even though the **RU** informs officially **LFP** within thirty (30) calendar days before the use of the concerned path, **LFP** will have the right to charge to the **RU** the entire toll that corresponds to the no-used path, considering the damage caused, the consequent loss of income and the global loss of efficiency of the entire railway system.

En caso de no utilización de un surco de forma recurrente, **LFP** se reserva el derecho de suprimir el surco atribuido que no sea utilizado, con un preaviso de quince (15) días naturales.

En cas de non utilisation récurrente d'un sillon, **LFP** se réserve le droit de supprimer le sillon attribué qui ne serait pas utilisé, après une concertation préalable avec un préavis de quinze (15) jours calendaires.

If case of recurrent no-usage of a path, **LFP** has the right to delete the assigned path that is not used, following prior notification within fifteen (15) calendar days.

4.8.4 REGLAS RELATIVAS A LA SUPRESIÓN DE LOS SURCOS POR EL SOLICITANTE – RÈGLES RELATIVES À LA SUPPRESSION DES SILLONS PAR LE DEMANDEUR – RULES FOR PATH CANCELLATION BY THE APPLICANT

Véase apartado 4.8.3.

Voir paragraphe 4.8.3.

Refer to section 4.8.3.

4.9 TTR PARA UNA GESTION DE LA CAPACIDAD INTELIGENTE – TTR POUR UNE GESTION DE LA CAPACITE INTELLIGENTE – TTR FOR SMART CAPACITY MANAGEMENT

TTR o "*Time Tabling Re-design*" es una iniciativa de RNE y FTE que tiene por objeto armonizar y mejorar la gestión de la capacidad de los GI europeos, a fin de mejorar las prestaciones, eficacia y competitividad del ferrocarril.

TTR ou "*Time Tabling Re-design*" est une initiative de RNE et FTE qui vise à harmoniser et améliorer la gestion de la capacité des GI européens, dans le but d'apporter un gain en termes de performances, efficacité et compétitivité du rail.

TTR or "*Time Tabling Re-design*" is an initiative originating from RNE and FTE that aims to harmonize and improve capacity management of the European IMs, in order to gain in terms of performance, efficiency and rail competitiveness.

El TTR afecta a todas las circulaciones, nacionales e internacionales, viajeros y mercancías.

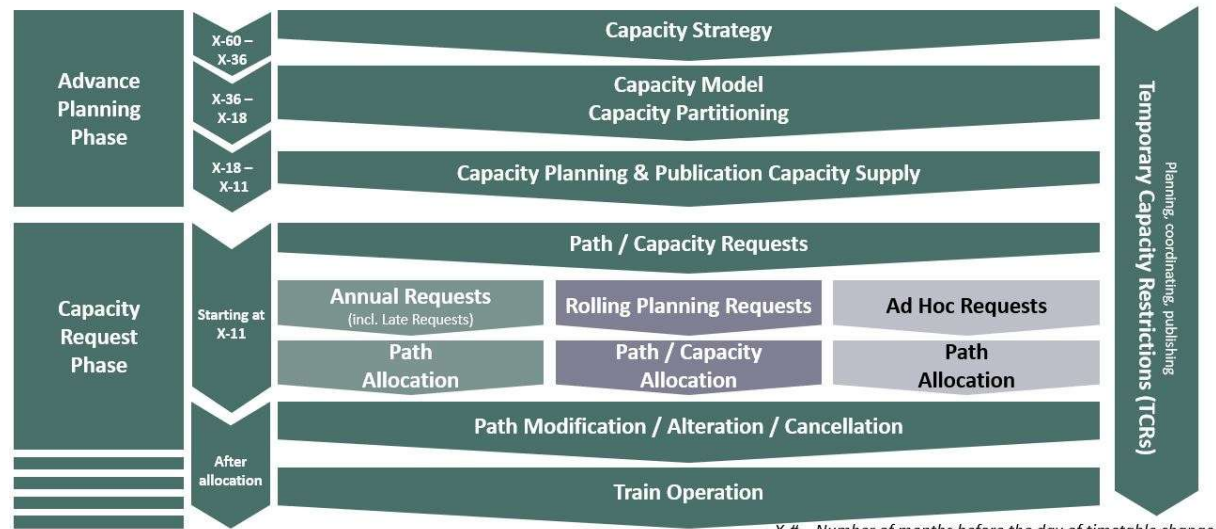
Le TTR concerne toutes les circulations, nationales et internationales, voyageurs et marchandises.

TTR applies to all operations, national and international, passengers and freight.

Se construye en torno a los siguientes componentes.

Il est construit autour des composantes suivantes.

It is built around the following components.



X-# = Number of months before the day of timetable change

(Source: Rail Net Europe)

LFP se inscribe plenamente dentro de este programa.

LFP s'inscrit pleinement dans ce programme.

LFP is fully integrated into this program.

Para más información: <https://ttr.rne.eu/>.

Pour plus d'informations : <https://ttr.rne.eu/>.

For more information: <https://ttr.rne.eu/>.

4.10 ATRIBUCIÓN DE CAPACIDAD PARA EL MANTENIMIENTO, RENOVACIONES Y MEJORAS – ATTRIBUTION DE CAPACITÉ POUR LA MAINTENANCE, RÉNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS – ALLOCATION OF CAPACITY FOR MAINTENANCE, RENEWALS AND ENHANCEMENTS

LFP establece una banda de mantenimiento regular indicada en el apartado 2.5.

LFP établit un blanc-travaux pour la maintenance régulière, indiquée au paragraphe 2.5.

LFP implements a regular maintenance hour-window, specified in sub-section 2.5.

4.11 MEDIDAS PARTICULARES APLICADAS EN CASO DE PERTURBACIÓN – MESURES PARTICULIÈRES APPLIQUÉES EN CAS DE PERTURBATION – SPECIAL MEASURES TO BE TAKEN IN THE EVENT OF DISTURBANCE

4.11.1 PRINCIPIOS – PRINCIPES – PRINCIPLES

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.

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.

In case of force majeure or emergency, **LFP** may as the infrastructure manager unilaterally amend, alter or cancel the capacity allocated.

4.11.2 REGLAMENTACIÓN OPERATIVA – RÈGLES OPÉRATIONNELLES – OPERATIONAL REGULATION

La reglamentación operativa en caso de perturbación es específica a **LFP** y la Sección Internacional. Véase apartado 0.

Les règles opérationnelles en cas de perturbation, sont propres à **LFP** et la Section Internationale. Voir paragraphe 0.

The applicable operational regulation in events of disturbance is specific to **LFP** and the International Section. Refer to sub-section 0.

4.11.3 PROBLEMAS PREVISTOS – PROBLÈMES PRÉVISIONNELS – FORESEEN PROBLEMS

No se anticipa ni se prevé ningún problema particular durante todo el periodo del Servicio Anual.

Aucun problème particulier n'est anticipé ou prévu sur toute la durée du Service Annuel.

There is no particular problem anticipated or foreseen during the duration of the Annual Service.

4.11.4 PROBLEMAS IMPREVISTOS – PROBLÈMES IMPRÉVUS – UNFORESEEN PROBLEMS

Los problemas, incidentes o accidentes que podrían ocurrir, se gestionan de acuerdo con la reglamentación interna de LFP y de la Sección Internacional. Véase apartado 0.

Les problèmes, incidents ou accidents qui pourraient survenir, sont gérés conformément à la réglementation interne de LFP et de la Section Internationale. Voir paragraphe 0.

All problems, incidents or accidents that could occur, are managed in accordance to LFP' and International Section' specific regulations. Refer to sub-section 0.

4.12 ATRIBUCION DE CAPACIDAD EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO – ATTRIBUTION DE CAPACITE SUR LES INSTALLATIONS DE SERVICE – ALLOCATION OF CAPACITY FOR SERVICE FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

4.13 SURCOS DE CATALOGO – 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 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.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/>

Un sillón catalogue (PaP) est un sillón préconstruit sur un Corridor Fret, conformément au Règlement 913/2010. Un tel sillón catalogue 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.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/>

A pre-arranged path (PaP) is a pre-constructed path on a Rail Freight Corridor according to Regulation 913/2010. 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.medrfc.eu/our-services/commercial-offer/>



5

SERVICIOS Y TARIFICACIÓN SERVICES ET TARIFICATION SERVICES AND CHARGES

5 SERVICIOS Y TARIFICACIÓN – SERVICES ET TARIFICATION – SERVICES AND CHARGES

5.1 INTRODUCCION – 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 PRINCIPIOS DE TARIFICACIÓN – PRINCIPES DE TARIFICATION – CHARGING PRINCIPLES

LFP exige 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, y con el Convenio de Explotación entre LFP, el Reino de España y la República Francesa.

Siendo un proyecto binacional y transfronterizo, regido por un acuerdo binacional ad-hoc entre España y Francia, la tarificación de la Sección Internacional sigue los principios del artículo 32 de la Directiva (UE) 2012/34.

LFP exige 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 avec la Convention d'Exploitation entre LFP, la République Française et le Royaume d'Espagne.

Étant un projet binational et transfrontalier, régi par un accord binational ad-hoc entre la France et l'Espagne, la tarification de la Section Internationale, suit les principes de l'article 32 de la Directive (UE) 2012/34.

LFP requires to **RU** flat-rate fees for the use of the **S.I.** by trains operating on it.

These charges are established in compliance with EU standards and in particular Directive 2012/34/EU, as well as with the Operations Agreement between LFP, the French Republic and the Kingdom of Spain.

Being a bi-national and cross-border project governed by a bi-national agreement between France and Spain, charges of the International Section, follow the principles of clause 32 of Directive (EU) 2012/34.

5.3 SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS Y TARIFICACIÓN – PRESTATIONS DE SERVICE MINIMALES ET TARIFICATION – MINIMUM ACCESS PACKAGE AND CHARGES

5.3.1 DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS – DESCRIPTION DES SERVICES – SERVICES DESCRIPTION

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)
- Soporte en caso de emergencia
- Cualquier otra información necesaria para utilizar o explotar el servicio para el que se ha concedido la capacidad

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)
- Soutien en cas d'urgence
- Toute autre information nécessaire pour utiliser ou exploiter le service pour lequel la capacité a été concédée

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)
- Support in case of emergency
- Any other information needed to use or operate the service for which capacity has been granted

5.3.2 CATEGORIAS DE TRENES – CATEGORIES DE TRAINS – TRAINS' CATEGORIES

5.3.2.1 Grupos y categorías de trenes – Groupes et catégories de trains – Trains' groups and categories

Grupo 1 - TRENES DE VIAJEROS

Se definen como "trenes de viajeros", los 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:

- A. Trenes de media velocidad que efectúan **servicios regionales** transfronterizos caracterizados por:
- una velocidad de circulación de 160 hasta 250 km/h
 - una velocidad de concepción del material rodante inferior o igual a 250 km/h

Groupe 1 – TRAINS DE VOYAGEURS

On appelle "train de voyageurs", 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 :

- A. Les trains de moyenne vitesse assurant des **services régionaux** transfrontaliers caractérisés par :
- une vitesse de circulation de 160 à 250 km/h
 - une vitesse de conception du matériel roulant inférieure ou égale à 250 km/h

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:

- A. Medium-speed trains implementing cross-border **regional services** characterised by:
- an operation speed between 160 and 250 km/h
 - a design speed for the rolling stock below or equal to 250 km/h

- una distancia recorrida total entre origen y destino inferior a 450 km
 - une distance parcourue totale entre origine et destination inférieure à 450 km
 - a total travelled distance between origin and destination below 450 km
- B. **Trenes de alta velocidad** que efectúan **servicios de larga distancia** internacionales caracterizados por:
- una velocidad de circulación de 300 km/h
 - una velocidad de concepción del material rodante estrictamente superior a 250 km/h
 - una distancia recorrida total entre origen y destino superior a 450 km¹
- B. Les **trains à grande vitesse** assurant des **services de longue distance** internationaux caractérisés par :
- une vitesse de circulation de 300 km/h
 - une vitesse de conception du matériel roulant strictement supérieure à 250 km/h
 - une distance parcourue totale entre origine et destination supérieure à 450 km²
- B. **High-speed trains** implementing international **long distance services** characterised by:
- an operation speed of 300 km/h
 - a design speed for the rolling stock strictly above 250 km/h
 - a total travelled distance between origin and destination above 450 km³
- C. Trenes internacionales que efectúan **servicios de noche** caracterizados por:
- trenes con más del 75% de su capacidad ocupado con camas (literas)
 - 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
 - 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)
 - 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:

Par conséquent, on définit les catégories suivantes :

The following categories are consequently defined:

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

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

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

¹ NOTA: Los trenes de alta velocidad cuya velocidad de concepción sea superior a 250 km/h, cuya velocidad de circulación sea de 300 km/h y que efectúen servicios cuya distancia entre origen y destino sea inferior a 450 km, son considerados dentro de la categoría tarifaria de trenes de alta velocidad.

² NOTE : Les trains à grande vitesse caractérisés par une vitesse de conception supérieure à 250 km, circulant à 300 km/h et qui effectuent des services dont la distance entre origine et destination est de moins de 450 km, sont considérés dans la catégorie tarifaire des trains à grande vitesse.

³ NOTE: The high-speed trains characterized by a design speed of above 250 km/h, operating at a speed of 300 km/h and that implement services whose distance between origin and destination is below 450 km, are considered as belonging to the high-speed trains' toll category.

- 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 530 plazas
- Categoría L.4: Trenes con una capacidad entre 531 y 840 plazas
- Categoría L.5: Trenes con una capacidad superior a 841 plazas sentadas

TRENES DE NOCHE

- Categoría N.1: Trenes con una velocidad de circulación inferior o igual a 160 km/h y con una capacidad inferior o igual a 400 PAX
- Categoría N.2: Trenes con una velocidad de circulación inferior o igual a 160 km/h y con una capacidad superior a 401 PAX
- Categoría N.3: Trenes con una velocidad de circulación superior a 160 km/h e inferior o igual a 230 km/h y con una capacidad inferior o igual a 400 PAX
- Categoría N.4: Trenes con una velocidad de circulación superior a 160 km/h e inferior o igual a 230 km/h y con una capacidad superior a 401 PAX

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:

- 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 530 places
- Catégorie L.4: Trains à capacité comprise entre 531 et 840 places
- Catégorie L.5: Trains à capacité supérieure à 841 places assises

TRAINS DE NUIT

- Catégorie N.1: Trains ayant une vitesse de circulation inférieure ou égale à 160 km/h et à capacité inférieure ou égale à 400 PAX
- Catégorie N.2: Trains ayant une vitesse de circulation inférieure ou égale à 160 km/h et à capacité supérieure à 401 PAX
- Catégorie N.3: Trains ayant une vitesse de circulation supérieure à 160 km/h et inférieure ou égale à 230 km/h et à capacité inférieure ou égale à 400 PAX
- Catégorie N.4: Trains ayant une vitesse de circulation supérieure à 160 km/h et inférieure ou égale à 230 km/h et à capacité supérieure à 401 PAX

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:

- 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 530 seats
- Category L.4: Trains with a capacity of between 531 and 840 seats
- Category L.5: Trains with a capacity of more than 841 seats

NIGHT TRAINS

- Category N.1: Trains having an operation speed below or equal to 160 km/h with a capacity of less than or equal to 400 PAX
- Category N.2: Trains having an operation speed below or equal to 160 km/h with a capacity of more than 401 PAX
- Category N.3: Trains having an operation speed of more than 160 km/h and below or equal to 230 km/h with a capacity of less than or equal to 400 PAX
- Category N.4: Trains having an operation speed of more than 160 km/h and below or equal to 230 km/h with a capacity of more than 401 PAX

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:

- 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 (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 ($\geq 60\%$).

Dichas categorías (2.1, 2.2, 2.3 y 2.4) se dividen en dos sub-categorías, en función de la distancia del recorrido entre el origen inicial y el destino final, según el siguiente criterio:

- Trenes que realizan servicios de larga distancia con recorridos superiores a 750 km
- Trenes que realizan servicios de corta y media distancia con recorridos inferiores o iguales a 750 km

El origen inicial y el destino final son los que corresponden respectivamente a los sitios de carga o de descarga completa del tren.

En ningún caso, la distancia considerada para determinar el cumplimiento o no del criterio de 750 km entre origen inicial y destino final, puede ser la que corresponde a las paradas técnicas intermedias, por ejemplo, para añadir o retirar vagones, cargar o descargar parcialmente el tren, realizar el cambio de la máquina de tracción o el relevo del conductor, o efectuar el

- 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 (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 ($\geq 60\%$).

Ces catégories (2.1, 2.2, 2.3 et 2.4) sont subdivisées en deux sous-catégories, en fonction de la distance du parcours entre l'origine initiale et la destination finale, avec le critère suivant:

- Des trains assurant des services longue distance sur des distances supérieures à 750 km
- Des trains assurant des service courte et moyenne distance sur des distances inférieures ou égales à 750 km

L'origine initiale et la destination finale sont celles qui correspondent respectivement aux sites de chargement ou de déchargement complet du train.

En aucun cas, la distance considérée pour déterminer le respect ou non du critère des 750 km entre origine initiale et destination finale, ne peut être celle qui correspond aux arrêts techniques intermédiaires, par exemple pour ajouter ou retirer des wagons, charger ou décharger partiellement le train, réaliser le changement de l'engin de traction ou la relève du conducteur,

- 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 transporter 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)
- 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 ($\geq 60\%$).

These categories (2.1, 2.2, 2.3 and 2.4) are subdivided into two sub-categories, depending on the distance between initial origin and final destination, using the following criterion:

- Trains providing long distance services for distance above 750 km
- Trains providing short and medium distance services for distance below or equal to 750 km

The initial origin and the final destination are the ones that correspond respectively to the complete loading and unloading sites.

In no case, the distance considered for determining the compliance or not with the 750 km criterion between initial origin and final destination, can be related or referring to the intermediate technical or operational stops, for example for adding or removing wagons, loading or unloading partially the train, proceeding to the locomotive or driver change, or for refuelling in case of thermic or hybrid locomotive.

aprovisionamiento de combustible cuando se trata de locomotoras térmicas o híbridas.

ou assurer l’approvisionnement en carburant lorsqu’il s’agit de locomotives thermiques ou hybrides.

Grupo 3 – UNIDADES DE TRACCIÓN AISLADAS

Groupe 3 – UNITÉS DE TRACTION ISOLÉES

Group 3 – ISOLATED TRACTION UNITS

Grupo 4 – TRANSPORTES ESPECIALES

Groupe 4 – TRANSPORTS SPÉCIAUX

Group 4 – SPECIAL TRANSPORT

5.3.3 TARIFICACION – TARIFICATION – CHARGES

5.3.3.1 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 5.3.2.1).

Se compone de:

- Un canon para la reserva de capacidad
- Un canon para la circulación efectiva

Le système de tarification est basé sur des redevances forfaitaires fixes en fonction de la catégorie et de la fonctionnalité du train (voir article 5.3.2.1).

Il est composé de :

- Une redevance pour la réservation de capacité
- Une redevance pour la circulation effective

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 5.3.2.1).

It consists of:

- A capacity reservation charge
- A charge for the operation

5.3.3.2 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

Trenes de Pasajeros Trains de Voyageurs Passenger Trains	300 €
Trenes de Mercancías Trains de Marchandises Freight Trains	30 €
Material de Tracción para Trenes de Pasajeros Matériel de Traction pour des Trains Voyageurs Traction Equipment for Passengers Trains	300 €
Material de Tracción para Trenes de Mercancías Matériel de Traction pour des Trains Marchandises Traction Equipment for Freight Trains	30 €

Solicitud de servicio Urgente – Demande de service Urgent – Emergency service application

Trenes de Pasajeros Trains Voyageurs Passengers Train	950 €
Trenes de Mercancías Trains de Marchandises Freight Train	30 €
Material de Tracción para Trenes de Pasajeros Matériel de Traction pour des Trains Voyageurs Traction Equipment for Passengers Trains	300 €
Material de Tracción para Trenes de Mercancías Matériel de Traction pour des Trains Marchandises Traction Equipment for Freight Trains	30 €

Solicitud de Capacidad para trenes mercancías especiales – Demande de capacité pour trains marchandises spéciaux – Capacity application for special freight trains

Trenes de Mercancías Especiales Trains de Marchandises spéciaux Special Freight Train	34 €
---	------

5.3.3.3 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 REDEVANCES CHARGES		
GRUPO 1 – TRENES DE PASAJEROS / GROUPE 1 – TRAINS DE VOYAGEURS / GROUP 1 – PASSENGERS' TRAINS				
		Hora valle Heures creuses Off peak time	Hora media Heures moyennes Medium time	Hora punta Heures de pointe Peak time
		00h30 - 06h30	09h00 - 17h00 20h00 - 00h30	06h30 - 09h00 17h00 - 20h00
TRENES REGIONALES DE MEDIA VELOCIDAD TRAINS RÉGIONAUX MOYENNE VITESSE MEDIUM SPEED REGIONAL TRAINS		(160-250 km/h, ≤ 450 km) (160-250 km/h, ≤ 450 km) (160-250 km/h, ≤ 450 km)		
R.1	Cap. < 200 PAX	352,00 €	425,49 €	580,20 €
R.2	200 ≤ Cap. ≤ 320 PAX	525,08 €	635,17 €	865,94 €
R.3	321 ≤ Cap. ≤ 460 PAX	698,47 €	843,59 €	1.152,01 €
R.4	461 ≤ Cap. ≤ 640 PAX	924,69 €	1.125,71 €	1.541,14 €
R.5	Cap. ≥ 641 PAX	1.029,44 €	1.253,23 €	1.715,72 €
TRENES DE ALTA VELOCIDAD LARGA DISTANCIA TRAINS À GRANDE VITESSE LONGUE DISTANCE HIGH SPEED LONG DISTANCE TRAINS		(300 km/h, > 450 km) (300 km/h, > 450 km) (300 km/h, > 450 km)		
L.1	Cap. < 300 PAX	1.076,19 €	1.300,88 €	1.773,93 €
L.2	301 ≤ Cap. ≤ 410 PAX	1.466,45 €	1.773,93 €	2.418,43 €
L.3	411 ≤ Cap. ≤ 530 PAX	1.821,23 €	2.199,66 €	3.003,84 €
L.4	531 ≤ Cap. ≤ 840 PAX	2.276,68 €	2.771,59 €	3.794,43 €
L.5	Cap. ≥ 841 PAX	3.364,42 €	4.095,80 €	5.607,31 €
TRENES DE NOCHE TRAINS DE NUIT NIGHT TRAINS		(camas/literas ≥ 75%, 5:00-9:00 y 21:00-0:30) (couchettes ≥ 75%, 5:00-9:00 et 21:00-0:30) (beds/berths ≥ 75%, 5:00-9:00 et 21:00-0:30)		
N.1	Cap. ≤ 400PAX V≤160 km/h	653,68 €		
N.2	Cap. > 400PAX V≤160 km/h	871,28 €		
N.3	Cap. ≤ 400PAX 161-230 km/h	804,99 €		
N.4	Cap. > 400PAX 161-230 km/h	1.102,97 €		

CATEGORIA CATEGORIE CATEGORY	TIPO TYPE TYPE	CÁNONES REDEVANCES CHARGES	
GRUPO 2 – TRENES DE MERCANCÍAS / GROUPE 2 – TRAINS DE FRET / GROUP 2 – FREIGHT TRAINS			
2.1-L	Trenes convencionales Trains conventionnels Conventional trains	Orig-Dest > 750 km	62,03 €
2.1-M		Orig-Dest ≤ 750 km	31,01 €
2.2-L	Trenes de automóviles Trains porte-autos Car transport trains	Orig-Dest > 750 km	80,18 €
2.2-M		Orig-Dest ≤ 750 km	40,09 €
2.3-L	Trenes de transp. combinado Trains de transport combiné Combined transport trains	Orig-Dest > 750 km	78,09 €
2.3-M		Orig-Dest ≤ 750 km	39,05 €
2.4-L	Trenes de autopista ferroviaria Trains d'autoroute ferroviaire Piggyback trains	Orig-Dest > 750 km	75,40 €
2.4-M		Orig-Dest ≤ 750 km	37,70 €
GRUPO 3 – LOCOMOTORAS AISLADAS / GROUPE 3 – LOCOMOTIVES ISOLÉES / GROUP 3 – ISOLATED LOCOMOTIVES			
3	US o UM o tren de Loc. US ou UM ou train de Loc. Single/Double unit, Loc. train		31,01 €
GRUPO 4 – TRANSPORTES ESPECIALES / GROUPE 4 – TRANSPORTS SPÉCIAUX / GROUP 4 – SPECIAL TRANSPORT			
4	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. Une redevance spéciale sera déterminée dans chaque cas et elle sera adaptée aux besoins spécifiques du transport une fois ses études de viabilité réalisées. A special charge will be established in each case and adapted to the specific transport needs once the corresponding feasibility studies have been conducted.		

5.4 SERVICIOS ADICIONALES Y TARIFICACION– SERVICES ADDITIONNELS ET TARIFICATION – ADDITIONAL SERVICES AND CHARGES

5.4.1 DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS – DESCRIPTION DES SERVICES – SERVICES DESCRIPTION

LFP puede ofrecer varios servicios previa solicitud:

- Suministro de corriente de tracción
- Servicios a los trenes
- Servicios para transportes excepcionales y Materias Peligrosas
- Estacionamiento

Plusieurs services sont proposés sur demande par **LFP** :

- Fourniture du courant de traction
- Services aux trains
- Services pour les transports exceptionnels et Matières Dangereuses
- Stationnement

LFP offers different services upon request:

- Supply of the traction power
- Services for Trains
- Services for the exceptional transports and Dangerous Goods
- Parking

5.4.2 CORRIENTE DE TRACCION – 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.

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

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.

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

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.

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

desde la subestación de Santa Llogaia que pertenece a ADIF, situada en el municipio de Santa Llogaia, en España

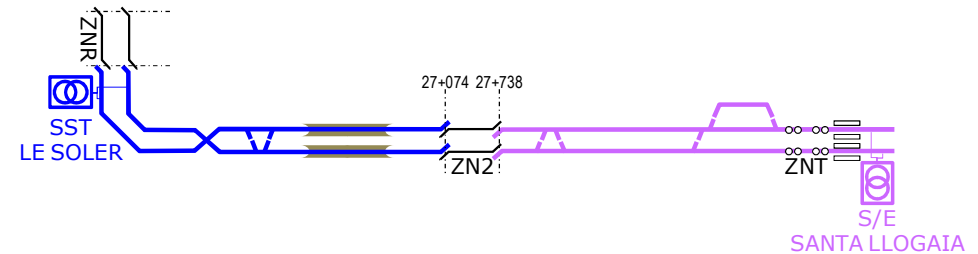
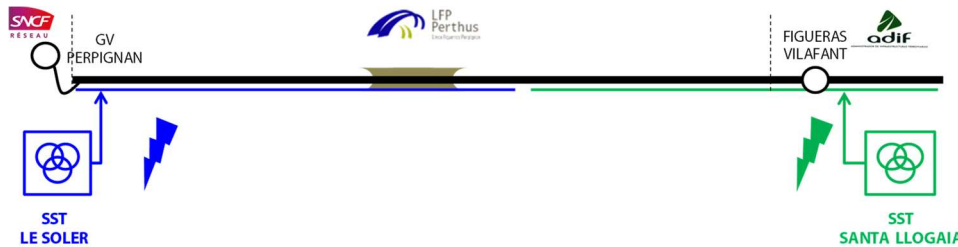
à ADIF, située dans la commune de Santa Llogaia en Espagne

from the Santa Llogaia substation that belongs to ADIF, located in Santa Llogaia, in Spain.

(véanse esquemas siguientes)

(voir schémas suivants)

(refer to the following schemes)



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 suministra la corriente a **LFP** y en cascada, **LFP** suministra la corriente a los trenes de las **EF**

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.

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 tracción 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 fournit le courant à **LFP** et en cascade, **LFP** fournit le courant aux trains des **EF**

La méthodologie utilisée pour la détermination des coûts correspondant au courant de tracción à refacturer aux **EF**, est décrite aux paragraphes suivants pour chaque partie électrique de la ligne.

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 supplies the current to LFP and in sequence, **LFP** supplies the current to the **RU'** trains

The methodology which is used in order to determine the to 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.

5.4.2.1 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

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

In the portion of the line between the limit with SNCF Réseau' network and La Jonquera' neutral section (ZN2), the

la energía consumida se realiza en los contadores de la subestación eléctrica de Le Soler.

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)

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).

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:

1. Compra de la corriente de tracción a **LFP** según el proceso descrito anteriormente
2. Compra de la corriente de tracción desde un suministrador de su elección otro que **LFP**: en este caso, la **EF** debe notificar a **LFP** 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

5.4.2.2 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**.

mesure de l'énergie consommée se fait sur les compteurs de la sous-station de Le Soler.

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)

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).

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 :

1. Achat du courant de traction auprès de **LFP** suivant le processus décrit précédemment
2. Achat du courant de traction auprès d'un fournisseur de leur choix, autre que **LFP**: dans ce cas, l'**EF** doit fournir à **LFP** 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

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**.

measurement of the consumed power is made in the counters of Le Soler sub-station.

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 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).

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. Purchase of the traction current to **LFP** according to the above-mentioned process
2. Purchase of the traction current to another supplier of their choice, other than **LFP**: in that case, the **RU** shall provide to **LFP** the name of its balance responsible said "*responsable d'équilibre*", the signature date of the contract with RTE for the counting and the entity in charge of reading the counters of electric power

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**.

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.

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.

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.

5.4.3 SERVICIOS A LOS TRENES – SERVICES AUX TRAINS – SERVICES FOR TRAINS

Previa solicitud, **LFP** puede examinar la posibilidad de suministro de servicios a los trenes de las **EF**.

Sur demande, **LFP** peut examiner la possibilité de fourniture de services aux trains des **EF**.

Upon request, **LFP** may examine the possibility to provide services for the **RU'** trains.

5.4.4 SERVICIOS PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MATERIAS PELIGROSAS – SERVICES POUR LES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS ET MATIERES 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 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.

5.4.5 ESTACIONAMIENTO – STATIONNEMENT – PARKING

LFP permite la utilización de las vías de apartado de la línea, tanto de forma imprevista, como planificada con antelación.

LFP permet l'utilisation des voies de garage de la ligne, tant à titre imprévu, que planifié à l'avance.

LFP allows the use of the parking (stabling) tracks of the line, in both un-scheduled and scheduled in advance way.

De forma imprevista, **LFP** puede poner a disposición la vía 3 de la base de mantenimiento de Llers para los trenes comerciales de las **EF**, sin consulta o autorización previa de **LFP** tras un imperativo de explotación, incidente o fallo del material

De forme imprévue, **LFP** peut mettre à disposition la voie 3 de la base de maintenance de Llers pour les trains commerciaux des **EF**, sans consultation ou autorisation préalable de **LFP**, à la suite d'un impératif d'exploitation, d'un incident, ou d'une

In an unscheduled way, **LFP** can make available track 3 at the Llers' maintenance base for the commercial trains of the **RU**, with no prior notice or authorisation from **LFP**, following operation constraints, incidents or failure of the rolling stock.

rodante. Esta vía está electrificada (25.000 V AC) y dispone de una longitud útil de 900 m.

Por otra parte, de forma planificada con antelación, **LFP** puede poner a disposición las vías 3, 4, 5, 7 y 9 para todos los trenes, sea quien sea su Titular (EF, Fabricante de MR, empresas de trabajos ferroviarios, organismos de pruebas, ...).

5.4.6 TARIFICACION – TARIFICATION – CHARGES

Para el suministro de la corriente de tracción, la tarificación se definirá en un acuerdo específico, según las condiciones definidas en el apartado 5.4.2.

Para el suministro de los servicios a los trenes contemplados en el apartado 5.4.3, la tarificación se definirá en un acuerdo específico, caso por caso.

Para el suministro de los servicios relativos a MMPP y transportes excepcionales contemplados en el apartado 5.4.4, la tarificación se definirá en un acuerdo específico, caso por caso.

Para el suministro de los servicios de estacionamiento contemplados en el apartado 5.4.3, la tarificación es la siguiente:

- Para un estacionamiento imprevisto, en función de la situación, **LFP** se reserva el derecho de facturar en base a las tarifas correspondientes al estacionamiento planificado con antelación, incrementadas en un 20%
- Para el estacionamiento planificado con antelación, las tarifas en vigor son las siguientes:

défaillance de matériel roulant. Cette voie est électrifiée (25.000 V AC) et dispose d'une longueur utile de 900 m.

D'autre part, de manière planifiée à l'avance, **LFP** peut mettre à disposition les voies 3, 4, 5, 7 et 9 pour tous les trains, quels que soient leurs Détenteurs (EF, Fabricants de MR, entreprises de travaux ferroviaires, organismes d'essais, ...).

Pour la fourniture du courant de traction, la tarification sera définie dans un accord spécifique, suivant les conditions définies dans le paragraphe 5.4.2.

Pour la fourniture de services aux trains évoqués dans le paragraphe 5.4.3, la tarification sera définie dans un accord spécifique, au cas par cas.

Pour la fourniture de services liés aux transports exceptionnels et MD évoqués dans le paragraphe 5.4.4.3, la tarification sera définie dans un accord spécifique, au cas par cas.

Pour la fourniture de stationnement évoqués dans le paragraphe 5.4.5, la tarification est la suivante :

- Pour le stationnement imprévu, en fonction de la situation, **LFP** se réserve le droit de facturer sur la base des tarifs correspondants au stationnement planifié à l'avance, majorés de 20%
- Pour le stationnement planifié à l'avance, les tarifs en vigueur sont indiqués ci-après :

This track is electrified (25.000 V AC) and offers a useful length of 900 m.

In addition, in a scheduled in advance way, **LFP** can make available tracks 3, 4, 5, 7 and 9 for all the trains, independently of their Holder (RU, RS Manufacturers, railways Works contractors, testing organisations, ...).

The charges for the supply of the traction current, will be defined into a specific agreement, according to the conditions set in section 5.4.2.

The charges for the supply of services to trains as described in section 5.4.3, will be defined into a specific agreement on a base-by-case basis.

The charges for the supply of services related to exceptional transports and DG as described in section 5.4.4, will be defined into a specific agreement on a base-by-case basis.

The charges for stationing (parking) described in section 5.4.5, is the following:

- For non-scheduled parking, depending on the situation, **LFP** keeps all rights to charge in the basis of the charges that correspond to the scheduled parking, but increased by 20%
- For scheduled parking, the charges that apply, are given hereafter:

- 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	18:00 – 00:00
Locomotora o vehículo < 25 m Engin moteur ou véhicules < 25 m Locomotive or vehicle < 25 m	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
Composición entre 25 y 100 m Composition entre 25 et 100 m Composition between 25 and 100 m	32 € +20% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	15 € +20% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	23 € +20% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction
Composición entre 100 y 200 m Composition entre 100 et 200 m Composition between 100 and 200 m	32 € +40% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	15 € +40% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	23 € +40% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction
Composición > 200 m Composition > 200 m Composition > 200 m	32 € +60% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	15 € +60% cada hora o fracción chaque heure ou fraction each hour or fraction	23 € +60% 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
Locomotora o vehículo < 25 m Engin moteur ou véhicules < 25 m Locomotive or vehicle < 25 m	120 €
Composición entre 25 y 100 m Composition entre 25 et 100 m Composition between 25 and 100 m	120 € +20%
Composición entre 100 y 200 m Composition entre 100 et 200 m Composition between 100 and 200 m	120 € +40%
Composición > 200 m Composition > 200 m Composition > 200 m	120 € + 60%

5.5 SERVICIOS AUXILIARES Y TARIFICACION – SERVICES AUXILIAIRES ET TARIFICATION – ANCILLARY SERVICES AND CHARGES

5.5.1 DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS – DESCRIPTION DES SERVICES – SERVICES DESCRIPTION

LFP ofrece varios servicios:

- Acceso a la red de telecomunicaciones
- Suministro de informaciones complementarias

Plusieurs services sont proposés par LFP :

- Accès au réseau de télécommunications
- Fourniture d'informations complémentaires

LFP offers different services:

- Access to the telecommunications network
- Provision of supplementary information

5.5.2 ACCESO A LA RED DE TELECOMUNICACIONES – ACCES AU RESEAU DE TELECOMMUNICATIONS – 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.

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.

LFP donne aux EF accès au réseau de télécommunication par le système GSM-R pour les besoins courants et quotidiens des circulations.

L'accès et l'utilisation du réseau de communication GSM-R par les EF, ne donne lieu à aucune facturation des EF.

LFP provides to the RU access to the GSM-R system telecommunication network for the operations' daily and routine needs.

Access and use of the GSM-R communications system by the RU, is free of charge for the RU.

5.5.3 SUMINISTRO DE INFORMACIONES COMPLEMENTARIAS – FOURNITURE D'INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES – PROVISION OF SUPPLEMENTARY INFORMATION

LFP puede prestar dos (2) tipos de servicios relativos a informaciones complementarias.

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.

LFP peut fournir deux (2) types de services relatifs à des informations complémentaires.

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.

LFP can provide two (2) types of services regarding supplementary information.

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.

Para poder hacer uso de estos servicios, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

Afin de bénéficier de ces services, les **EF** doivent solliciter le Département Commercial de **LFP**.

In order to have access to these services, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP**' Commercial Department.

5.6 PENALIZACIONES FINANCIERAS & INCENTIVOS – PENALITES FINANCIERES & INCITATIONS – FINANCIAL PENALTIES AND INCENTIVES

5.6.1 PENALIZACIONES RELATIVAS A LA MODIFICACION DE LOS SURCOS – PENALITES RELATIVES A LA MODIFICATION DES SILLONS – PENALTIES RELATED TO THE MODIFICATION OF PATHS

No existen penalizaciones relativas a la modificación de los surcos asignados.

Il n'existe pas de pénalités relatives à la modification des sillons attribués.

There are no penalties related to modification of the allocated paths.

5.6.2 PENALIZACIONES RELATIVAS A LA ALTERACIÓN DE LOS SURCOS – PÉNALITÉS RELATIVES À L'ALTÉRATION DES SILLONS – PENALTIES RELATED TO THE ALTERATION OF PATHS

No existen penalizaciones relativas a la alteración de los surcos asignados.

Il n'existe pas de pénalités relatives à l'altération des sillons attribués.

There are no penalties related to the alteration of the allocated paths.

5.6.3 PENALIZACIONES RELATIVAS A LA NO UTILIZACIÓN DE LOS SURCOS – PÉNALITÉS RELATIVES À LA NON-UTILISATION DES SILLONS – PENALTIES RELATED TO THE NON-USAGE OF PATHS

No existen penalizaciones relativas a la no utilización de los surcos asignados.
Las reglas relativas a la no utilización de los surcos asignados por parte de las **EF** se indican en el apartado 4.8.3.

Il n'existe pas de pénalités relatives à la non-utilisation des sillons attribués.
Les règles concernant la non-utilisation par les **EF** des sillons attribués sont indiquées au paragraphe 4.8.3.

There are no penalties related to the non-usage of the allocated paths.
The rules regarding the non-usage by the RU of the allocated paths, are indicated in sub-section 4.8.3.

5.6.4 PENALIZACIONES RELATIVAS A LA CANCELACIÓN DE LOS SURCOS – PÉNALITÉS RELATIVES À L'ANNULATION DES SILLONS – PENALTIES RELATED TO THE CANCELLATION OF PATHS

No existen penalizaciones relativas a la cancelación de los surcos asignados.
Las reglas relativas a la no utilización por parte de las **EF** de los surcos asignados se indican en el apartado 4.8.3.

Il n'existe pas de pénalités relatives à l'annulation des sillons attribués.
Les règles concernant la non-utilisation par les **EF** des sillons attribués sont indiquées au paragraphe 4.8.3.

There are no penalties related to the cancellation of the allocated paths.
The rules regarding the non-usage by the RU of the allocated paths, are indicated in sub-section 4.8.3.

5.6.5 DESCUENTOS – RÉDUCTIONS – DISCOUNTS

5.6.5.1 Descuentos aplicables a los Acuerdos Marco – Réductions applicables aux Accords Cadre – Discounts to Framework Agreements

Se aplica una reducción del cinco por ciento (5%) en los cánones que corresponden a la Capacidad-Marco que haya sido asignada mediante un Acuerdo Marco.

Se aplica a todos los trenes sin distinción, de viajeros y de mercancías.

Además, podrá añadirse a las reducciones relativas a los dispositivos incentivadores descritos en los apartados 5.6.7.2, 5.6.7.3 y 5.6.7.4, cuando estos últimos sean aplicables.

En aras de optimizar el uso de la infraestructura, dicha reducción conlleva la obligación para la **EF** de utilizar la totalidad (100%) de la capacidad marco, excepto en los casos de fuerza mayor descritos en el apartado 4.8.3.

Une réduction de cinq pour cent (5%) est appliquée aux péages correspondant à la Capacité-Cadre ayant été assignée au sein d'un Accord-Cadre.

Elle est applicable à tous les trains sans distinction, voyageurs et fret.

Par ailleurs, elle peut s'ajouter aux réductions relatives aux dispositifs incitatifs décrits aux paragraphes 5.6.7.2, 5.6.7.3 et 5.6.7.4, lorsque ces derniers sont applicables.

Afin d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure, cette réduction est assortie de l'obligation pour l'**EF** d'utiliser la totalité (100%) de la capacité cadre, exception faite des événements de force majeure décrits au paragraphe 4.8.3.

A five percent (5%) discount is applied on the charges that correspond to Framework-Capacity that has been assigned within a Framework-Agreement.

This discount applies in all trains without distinction, passengers and freight.

In addition, it may be in addition to the commercial incentives system described in paragraphs 5.6.7.2, 5.6.7.3 and 5.6.7.4, where applicable.

In order to optimise the use of the infrastructure, this discount is accompanied by the obligation for the **RU** to use the totality (100%) of the framework capacity, except for the force majeure events described in paragraph 4.8.3.

5.6.5.2 Descuentos aplicables al uso de ERTMS – Réductions applicables pour l'usage de l'ERTMS – Discounts applicable to ERTMS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

5.6.6 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

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

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

como inclemencias climáticas, fallos técnicos del MR, movimientos sociales del personal

des intempéries, défaillances techniques du MR, mouvements sociaux du personnel

situations such as adverse weather conditions, RS failures, staff' social movements

Este dispositivo podría mejorar en base al retorno de experiencia.

Ce dispositif pourrait être amélioré sur la base du retour d'expérience.

This system is likely to be improved based on feedback.

5.6.7 SISTEMA DE INCENTIVOS COMERCIALES – SYSTEME D'INCITATIONS COMMERCIALES – COMERCIAL INCENTIVES SYSTEM

El sistema de incentivos comerciales establecido por **LFP** es un dispositivo incentivador que se aplica de forma bilateral entre **LFP** y las Empresas Ferroviarias (**EF**) usuarias o futuras usuarias de la línea.

Le système d'incitations commerciales mis en place par **LFP**, est un dispositif incitatif s'appliquant de manière bilatérale entre **LFP** et les Entreprises Ferroviaires (**EF**) utilisatrices de la ligne ou désireuses de l'utiliser dans le futur.

The commercial incentives system established by **LFP**, is an incentive-based mechanism that applies in a bilateral way between **LFP** and the Railway Undertakings (RU) that use the line or are interested or willing to use it in the future.

El dispositivo cumple con la Directiva UE 2012/34/UE y en particular, con los artículos 33 y 35 de dicha Directiva.

Ce dispositif est conforme à la Directive UE 2012/34/UE et en particulier aux articles 33 et 35 de ladite Directive.

This mechanism complies with EU Directive 2012/34/UE and in particular with articles 33 and 35 of said Directive.

El sistema de incentivos comerciales podría mejorar en base al retorno de experiencia.

Le système d'incitations commerciales pourrait être amélioré sur la base du retour d'expérience.

The commercial incentives system is likely to be improved based on feedback.

5.6.7.1 Objetivos del Dispositivo – Objectifs du Dispositif – Objectives of the Mechanism

Los dos objetivos principales del sistema de incentivos comerciales son:

Les deux objectifs principaux du système d'incitations commerciales sont :

The two main objectives of the commercial incentives system are:

1. Facilitar el inicio de nuevos servicios de viajeros y mercancías, dándoles la oportunidad de estabilizarse desde un punto de vista operativo, técnico y económico
2. De forma general, consolidar y desarrollar el tráfico ferroviario que utiliza la Sección Internacional, al ofrecer la posibilidad a las EF de mejorar la competitividad global del transporte por ferrocarril (viajeros y mercancías)

1. Faciliter le démarrage de nouveaux services, voyageurs et fret, en leur permettant de se stabiliser d'un point de vue opérationnel, technique et économique
2. De manière générale, consolider et développer le trafic ferroviaire utilisant la Section Internationale en offrant la possibilité aux EF d'améliorer la compétitivité globale du transport par rail (voyageurs et fret)

1. Facilitate the start of new passengers and freight services, providing them the opportunity to stabilize form an operational, technical and economic point of view
2. In a general manner, consolidate and develop the railway traffic using the International Section by offering the possibility to the RU to improve the global competitiveness of transport by rail (passengers and freight)

5.6.7.2 Ayuda para el Inicio de nuevos Servicios – Aide au Démarrage des nouveaux Services – Assistance for the Start of new Services

Con objeto de ayudar en el inicio de **nuevos** servicios de transporte ferroviario y darles el tiempo necesario y suficiente para estabilizarse, LFP aplica un porcentaje fijo de reducción a

Afin d'aider le démarrage de **nouveaux** services de transport ferroviaire et leur donner le temps nécessaire et suffisant pour se stabiliser, LFP leur applique un pourcentage fixe de réduction

In order to assist the start of **new** rail transport services and provide them with the necessary and sufficient period of time

los importes de los cánones durante un periodo determinado y limitado en el tiempo.

Para poder beneficiarse de esta medida, los nuevos servicios deben respetar el conjunto de los siguientes criterios, surco por surco.

1. Criterios de servicios

- ✓ Los nuevos servicios deben consistir en el transporte de viajeros o de mercancías
- ✓ Los nuevos servicios no deben haber sido operados por ninguna EF, sea cual sea dicha EF, durante los dos (2) últimos servicios anuales
- ✓ Los nuevos servicios deben consistir como mínimo en ciento cuatro (104) surcos anuales, lo que corresponde a una (1) ida-vuelta semanal

2. Criterios de operador logístico u O-D

- ✓ Los nuevos servicios deben efectuarse o bien por cuenta de un nuevo operador de transporte, o bien por un nuevo origen o destino (O-D)

3. Criterios de compra de surcos

- ✓ Los nuevos servicios no deben ser la adaptación de surcos ya utilizados, por ejemplo por acortamiento o alargamiento de un surco existente, cambio de horarios, etc.

El porcentaje de reducción que se aplica es del veinticinco por ciento (25%).

El periodo de aplicación de dicho porcentaje de reducción empieza el 1er día efectivo de dicho nuevo servicio y finaliza al cabo de seis (6) meses. No se autorizará ninguna ampliación de este plazo de seis meses.

aux montants des redevances durant une période déterminée et limitée dans le temps.

Pour bénéficier de cette mesure, les nouveaux services doivent respecter l'ensemble des critères suivants, sillon par sillon.

1. Critères de services

- ✓ Les nouveaux services doivent consister au transport de voyageurs ou de fret
- ✓ Les nouveaux services ne doivent pas avoir déjà été exploités dans le passé par une EF quelle que soit cette dernière, lors des deux (2) derniers services annuels
- ✓ Les nouveaux services doivent comporter au moins cent-quatre (104) sillons annuels, correspondant à un (1) aller-retour hebdomadaire

2. Critères d'opérateur logistique ou O-D

- ✓ Les nouveaux services doivent être effectués soit pour le compte d'un opérateur de transport nouveau, soit pour une origine ou destination (O-D) nouvelle

3. Critères de commande de sillons

- ✓ Les nouveaux services ne doivent pas être l'adaptation de sillons déjà utilisés, par exemple par raccourcissement ou allongement d'un sillon existant, changement des horaires, etc.

Le pourcentage de réduction qui s'applique est de vingt-cinq pour cent (25%).

La période durant laquelle s'applique le pourcentage de réduction commence le 1^{er} jour effectif dudit nouveau service et prend fin six (6) mois plus tard. Aucune extension ne pourra être accordée au-delà de cette période de six mois.

to stabilize, LFP applies a fixed discount rate to the tolls, during a determined period of time that is of limited duration.

To be entitled to this measure, new services must fulfil all the criteria indicated hereafter, path by path.

1. Services criteria

- ✓ New services must be for either passengers' or freight transport
- ✓ New services shall not have already been operated in the past by any RU whoever is said RU, during the last two (2) annual services
- ✓ New services must include at least one hundred and four (104) paths per year, corresponding to one (1) round trip per week

2. Logistics operator or O-D criteria

- ✓ New services must be made either for a new transport operator, or for a new origin or destination (O-D)

3. Path purchase criteria

- ✓ New services shall not be the adaptation of existing and already used paths, for example by extending or shortening an existing path, changing the time schedules, etc.

The fixed discount rate that applies is twenty-five per cent (25%).

The period during which the above-mentioned fixed discount rate applies starts the 1st day of said new service and ends six (6) months later. No extension will be granted beyond this six-month period.

5.6.7.3 Ayuda para el Aumento de Servicios existentes – Aide pour l’Augmentation des Services existants – Assistance for the Increase of existing Services

Con objeto de impulsar el aumento de servicios de transporte ferroviario existentes, LFP aplica un porcentaje fijo de reducción a los importes de los cánones, durante un periodo determinado y limitado en el tiempo.

Afin d’aider l’augmentation des services de transport ferroviaire existants, LFP applique un pourcentage fixe de réduction aux montants des redevances durant une période déterminée et limitée dans le temps.

In order to assist the increase of existing services of rail transport services, LFP applies a fixed discount rate to the tolls, during a determined period of time that is of limited duration.

Para poder beneficiarse de esta medida, los nuevos servicios deben respetar el conjunto de los siguientes criterios, surco por surco.

Pour bénéficier de cette mesure, les nouveaux services doivent respecter l’ensemble des critères suivants, sillon par sillon.

To be entitled to this measure, new services must fulfil all the criteria indicated hereafter, path by path.

1. Criterios de servicios

- ✓ Los servicios objeto del aumento deben consistir en el transporte de viajeros o de mercancías
- ✓ Los servicios objeto del aumento deben consistir como mínimo en ciento cuatro (104) surcos anuales, lo que corresponde a una (1) ida-vuelta semanal

1. Critères de services

- ✓ Les services objet de l’augmentation doivent consister au transport de voyageurs ou de fret
- ✓ Les services objet de l’augmentation doivent comporter au moins cent-quatre (104) sillons annuels, correspondant à un (1) aller-retour hebdomadaire

1. Services criteria

- ✓ Services that are object of the increase must be for either passengers’ or freight transport
- ✓ Services that are object of the increase must include at least one hundred and four (104) paths per year, corresponding to one (1) round trip per week

2. Criterios de operador logístico

- ✓ Los servicios objeto del aumento deben ser efectuados por un operador que ya esté realizando servicios por la Sección Internacional

2. Critères d’opérateur logistique

- ✓ Les services objet de l’augmentation doivent être effectués pour le compte du même opérateur de transport assurant déjà des services sur la Section Internationale

2. Logistics operator

- ✓ Services that are object of the increase, must be made for the same transport operator that already is operating services through the International Section

3. Criterios de compra de surcos

- ✓ Los servicios objeto del aumento no deben ser la adaptación de surcos ya utilizados, p.ej. por acortamiento o alargamiento de un surco existente, cambio de horarios, etc.

3. Critères de commande de sillons

- ✓ Les services objet de l’augmentation ne doivent pas être l’adaptation de sillons déjà utilisés, p.ex. par raccourcissement ou allongement d’un sillon existant, changement des horaires, etc.

3. Path purchase criteria

- ✓ Services that are object of the increase shall not be the adaptation of existing and already used paths, e.g.by extending or shortening an existing path, changing the time schedules, etc.

El porcentaje de reducción que se aplica es del veinticinco por ciento (25%).

Le pourcentage de réduction qui s’applique est de vingt-cinq pour cent (25%).

The fixed discount rate that applies is twenty-five per cent (25%).

El periodo de aplicación de dicho porcentaje de reducción empieza el 1er día efectivo de dicho servicio objeto del aumento y finaliza al cabo de seis (6) meses.

La période durant laquelle s’applique le pourcentage de réduction commence le 1^{er} jour effectif dudit service objet de l’augmentation et prend fin six (6) mois plus tard.

The period during which the above-mentioned fixed discount rate applies starts the 1st day of said service that is object of the increase and ends six (6) months later.

No se autorizará ninguna ampliación de este plazo de seis meses.

Aucune extension ne pourra être accordée au-delà de cette période de six mois.

No extension will be granted beyond this six-month period.

5.6.7.4 Ayuda para el Desarrollo, Consolidación y Mejora de la Competitividad de Servicios existentes – Aide au Développement, Consolidation et Amélioration de la Compétitivité des Services existants – Assistance for the Development, Consolidation and Competitiveness Improvement of existing Services

Con objeto de impulsar el desarrollo del tráfico ferroviario, perpetuar los tráficos existentes y contribuir a la mejora de la competitividad global del transporte por ferrocarril frente a los demás modos de transporte, LFP sigue una lógica de reducción gradual de los cánones aplicando un porcentaje fijo de reducción a los importes de los cánones, a partir de determinados umbrales de tráfico.

Afin d'aider le développement du trafic ferroviaire, pérenniser les trafics existants et contribuer à l'amélioration de la compétitivité globale du transport par rail face aux autres modes de transport, LFP suit une logique de dégressivité des redevances en appliquant un pourcentage fixe de réduction aux montants des redevances, à partir de certains seuils de trafic déterminés.

In order to assist the traffic development, secure existing services and contribute to the improvement of the global competitiveness of transport by rail when compared to the other transport modes, LFP follows the principle of gradual reduction of the tolls and applies a fixed discount rate to the tolls, above a number of specific thresholds.

Para poder beneficiarse de esta medida, los servicios deben respetar el conjunto de los siguientes criterios, surco por surco.

Pour bénéficier de cette mesure, les services doivent respecter l'ensemble des critères suivants, sillon par sillon.

To be entitled to this measure, services must fulfil all the criteria indicated hereafter, path by path.

1. Criterios de servicios

- ✓ Los servicios objeto del aumento deben consistir en el transporte de viajeros o de mercancías
- ✓ Los servicios objeto del aumento no deben estar subvencionados por ninguna Autoridad Organizadora de Transporte

1. Critères de services

- ✓ Les services objet de l'augmentation doivent consister au transport de voyageurs ou de fret
- ✓ Les services objet de l'augmentation ne doivent pas être subventionnés par une quelconque Autorité Organisatrice des Transports

1. Services criteria

- ✓ Services that are object of the increase must be for either passengers' or freight transport
- ✓ Services that are object of the increase shall not receive subsidies from any Transport Organising Authority of any type

En las siguientes tablas se indica el porcentaje de reducción aplicado, así como los umbrales correspondientes:

Le pourcentage de réduction qui s'applique et les seuils associés sont indiqués aux tableaux suivants :

The fixed discount rate that applies and the corresponding thresholds are shown in the following tables :

TRAFICO DE VIAJEROS TRAFIC VOYAGEURS PASSENGERS' TRAFFIC	
Surcos/año/EF (realizados, con circulación) Sillons/an/EF (réalisés, avec circulation) Paths/year/RU (used, with operation)	Reducción Réduction Discount
[0 ; 2.920]	0%
[2.921 ; 3.650]	10%
[3.651 ; 4.380]	15%
[4.381 ; +...]	20%

TRÁFICO DE MERCANCÍAS TRAFIC FRET FREIGHT TRAFFIC	
Surcos/año/EF (realizados, con circulación) Sillons/an/EF (réalisés, avec circulation) Paths/year/RU (used, with operation)	Reducción Réduction Discount
[0 ; 2.920]	0%
[2.921 ; 3.650]	10%
[3.651 ; 4.380]	15%
[4.381 ; +...]	20%

Cabe precisar que los umbrales de surcos anuales que dan lugar a reducciones de los peajes, se aplicarán solamente a Empresas Ferroviarias individuales.

Cuando varias Empresas Ferroviarias explotan comercialmente y/o operan conjuntamente servicios de cualquier tipo (consorcio, agrupación, cooperación comercial), los umbrales se aplican al número de surcos realizados individualmente por cada una de las Empresas Ferroviarias y no a los surcos realizados por el conjunto de dichas Empresas Ferroviarias.

Il est précisé que les seuils de sillons annuels donnant lieu à des réductions des péages, s'appliquent seulement à des Entreprises Ferroviaires individuelles.

Lorsque plusieurs Entreprises Ferroviaires exploitent commercialement et/ou opèrent conjointement des services sous quelque forme que ce soit (consortium, groupement, coopération commerciale), ces seuils s'appliquent au nombre de sillons réalisés individuellement par chaque Entreprise Ferroviaire et non au nombre de sillons réalisés par l'ensemble des Entreprises Ferroviaires conjointement.

It is pointed out that the above-mentioned annual paths' thresholds that give rise to toll discounts, only apply to individual Railway Undertaking.

In case several Railway Undertakings exploit commercially and/or operate jointly services in any form whatsoever (consortium, joint venture, commercial cooperation), these thresholds apply on the number of paths realized individually by each Railway Undertaking and not on the number of paths realized jointly by all Railway Undertakings.

5.6.7.5 Entrada en Vigor & Modificaciones – Entrée en Vigueur & Modifications – Entry in Force & Modifications

El sistema de incentivos comerciales descrito en el presente apartado se aplica durante todo el Servicio Anual de 2025.

En caso de modificación de los porcentajes de reducción, duraciones y umbrales de tráfico, LFP publicará una nueva versión de la presente Declaración de Red, como mínimo seis (6) meses antes dicha modificación de los porcentajes de reducción, duraciones y umbrales de tráfico.

Le système d'incitations commerciales décrit dans l'ensemble de ce paragraphe s'applique tout au long du Service Annuel 2025.

En cas de modification des pourcentages de réduction, durées et seuils de trafic, LFP publiera une nouvelle version du présent Document de Référence du Réseau, au moins six (6) mois avant ladite modification des pourcentages de réduction, durées et seuils de trafic.

The commercial incentives system described into this section applies for the entire 2025 Timetable (Annual Service).

In case of modification of the discount percentages, durations and traffic thresholds, LFP will publish a new version of the present Network Statement, at least six (6) months prior to the entry in force of the modified discount percentages, durations and traffic thresholds.

5.7 SISTEMA DE MEJORA DE LAS PRESTACIONES – SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES – PERFORMANCE SCHEME

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

5.8 CAMBIOS EN LOS CANONES – ÉVOLUTION DES REDEVANCES – CHANGES TO CHARGES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

5.9 FORMA DE FACTURACION – MODALITES 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.

Los Acuerdos Marco darán lugar a una facturación de la totalidad (100%) de la Capacidad-Marco asignada para el período en cuestión, incluidos los surcos no utilizados, salvo en los casos de acontecimientos de fuerza mayor indicados en el apartado 4.8.3.

Le paiement est établi sur une base mensuelle, même si d'autres modalités peuvent être considérées dans les accords avec les différentes EF.

Les Accords-Cadres donneront lieu à une facturation de la totalité (100%) de la Capacité-Cadre assignée pour la période en question, y compris pour les sillons non-utilisés, sauf dans les cas d'évènements de force majeure indiqués au paragraphe 4.8.3.

The means of payment are established on a monthly basis, although other means may be considered in the agreements with the different RU.

For Framework-Agreements, the invoicing for the considered period will represent the totality of the Framework-Capacity, including unused paths (slots), except in the cases of force majeure events referred to in paragraph 4.8.3.

5.10 OTROS SERVICIOS Y TARIFAS – AUTRES SERVICES ET TARIFICATION – OTHER SERVICES AND CHARGES

5.10.1 MANIOBRAS – MANŒUVRES – SHUNTING

Las **EF** pueden efectuar maniobras en el haz de vías de la Base de Mantenimiento de Llers.

Para poder utilizar este servicio, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**.

Les **EF** peuvent effectuer des manœuvres sur le faisceau de voies de la Base de Maintenance de Llers.

Afin de bénéficier de ces services, les **EF** doivent solliciter le Département Commercial de **LFP**.

The **RU** have the possibility to make shunting movements in Llers' Maintenance Base yard.

In order to have access to this service, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP**' Commercial Department.

5.10.2 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** en Llers (España) por un período determinado y siempre que se vayan a realizar las operaciones de cambio de locomotoras descrito en el apartado anterior.

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** à Llers (Espagne) pour une période déterminée si l'on va réaliser les opérations de changement de locomotives décrites au paragraphe précédent.

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 in Llers (Spain) for a specified period and if they carry out the locomotive change operations described in the section above.

- **Servicio de cambio de locomotora – Service de changement de locomotive – Locomotive change service**

Realización de todas las maniobras necesarias para el cambio de locomotora Réalisation des manœuvres nécessaires pour le changement de locomotive All shunting movements necessary to change locomotives	200 €
---	-------

- **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

EXPLORACIÓN EXPLOITATION OPERATIONS

6 EXPLOTACIÓN – EXPLOITATION – OPERATIONS

6.1 INTRODUCCION – INTRODUCTION – INTRODUCTION

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 to the different European technical specifications of interoperability (TSI).

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

6.2 REGLAS DE OPERACIÓN – RÈGLES OPÉRATIONNELLES – OPERATIONAL RULES

6.2.1 NORMATIVA DE CIRCULACION – REGLEMENTATION DE CIRCULATION – TRAFFIC REGULATIONS

Todas las EF susceptibles de utilizar la infraestructura de la red gestionada por LFP deberán 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)
- 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)
- 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 consider 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)
- 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 periodo de vigencia de la presente **DR**

Los reglamentos expuestos en este apartado incluyen sus actualizaciones posteriores.

- 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.

- 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.

6.2.2 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*.

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*.

The **LFP** Control Centre can 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*.

6.2.3 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

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**.

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**.

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 juntamente 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.

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.

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 feedback (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.

6.2.4 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.

6.3 GESTIÓN OPERATIVA – GESTION OPÉRATIONNELLE – OPERATIONAL MEASURES

6.3.1 PRINCIPIOS – PRINCIPES – PRINCIPLES

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 6.2.3)
- La gestión de la seguridad y orden público (véase 6.2.4)
- 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.

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 déraillés
- La gestion de la sécurité ferroviaire (voir 6.2.3)
- La gestion de la sûreté (voir 6.2.4)
- L'élaboration et la diffusion des documents techniques : règlement de sécurité d'exploitation, consignes de sécurité pour le personnel de bord, consignes communes de gestion opérationnelle, etc.

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 6.2.3)
- Security management (refer to 6.2.4)
- Production and distribution of technical documentation: operations safety rulebook, safety rules for the on-board personnel, common rules of operational management, etc.

6.3.2 REGULACIÓN DEL TRÁFICO – RÉGULATION DU TRAFIC – OPERATION REGULATION

LFP garantiza directamente sin ninguna delegación, la totalidad de las funciones de gestión y regulación del tráfico ferroviario, en base a los principios de igualdad de trato y no-discriminación.

LFP assure directement sans aucune délégation, la totalité des missions de gestion et de régulation du trafic ferroviaire, suivant les principes d'égalité de traitement et de non-discrimination.

LFP carries out directly without any delegation, all the operational railway traffic and regulation management missions, following equality and non-discrimination principles.

6.3.3 SITUACIONES PERTURBADAS E INCIDENCIAS – SITUATIONS PERTURBÉES ET INCIDENTS – DISTURBANCES

En la Sección Internacional hay tres (3) planes de socorro e intervención vigentes. Son diferentes en función del lugar del incidente.

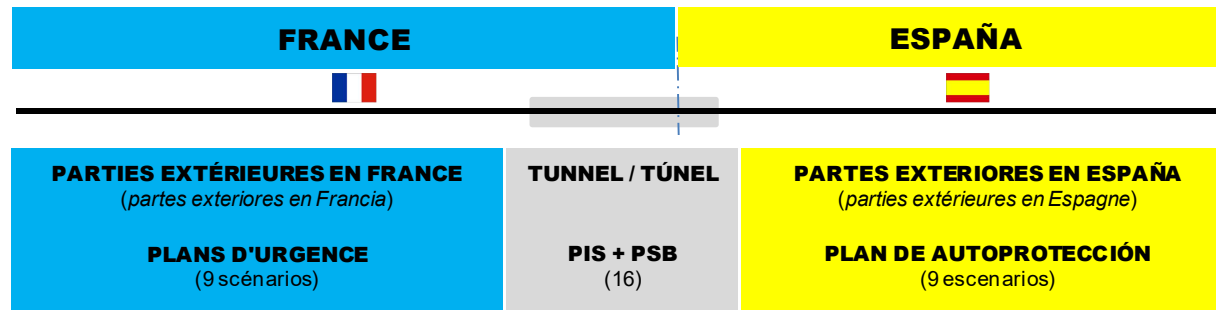
- Si el incidente se produce en territorio español, LFP activa el Plan de Emergencia (autoprotección) “España”
- Si el incidente se produce en territorio francés, LFP activa el Plan de Emergencia “Francia”
- Si el incidente se produce en el túnel, LFP activa el PIS (Plan de Intervención y Socorro) ⇒ en función de la gravedad, LFP solicita a las autoridades la activación del PSB (Plan de Socorro Binacional) vigente entre ambos Estados

Trois (3) plans de secours et d’intervention sont en vigueur au sein de la Section Internationale. Ils diffèrent suivant le site de l’incident.

- Si l’incident se produit en territoire espagnol, LFP active le Plan d’Urgence (autoprotección) « Espagne »
- Si l’incident se produit en territoire français, LFP active le Plan d’Urgence « France »
- Si l’incident se produit en tunnel, LFP active le PIS (Plan de Intervention et de Secours) ⇒ suivant la gravité, LFP demande aux autorités le déclenchement du PSB (Plan de Secours Binational) en vigueur entre les deux États

There are three (3) safety and contingencies plans that apply in case of disturbances in the International Section. They are different dependent on the site of the incident.

- If an incident occurs into the Spanish territory, LFP activates the Emergency Plan “Spain”
- If an incident occurs into the French territory, LFP activates the Emergency Plan “France”
- If an incident occurs into the tunnel, LFP activates the PIS (Intervention and Safety Plan) ⇒ according to the gravity, LFP request the Authorities to activate the PSB (Binational Safety Plan) which is in power between the two States



Si la situación perturbada es, o está previsto que sea, superior a tres (3) días, **LFP** tomará en cuenta el *International Contingency Plan (ICM) Handbook*, para una mejor coordinación con los GI adyacente (ADIF y SNCF Réseau), así como a nivel del corredor RFC-6.

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.**

Si la situation perturbée est, ou est prévue d’être, supérieure à trois (3) jours, **LFP** prendra en compte le *International Contingency Plan (ICM) Handbook*, afin de se coordonner au mieux avec les GI limitrophes (SNCF Réseau et ADIF), mais aussi au niveau du corridor RFC-6.

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

In case the disruption is, or is expected to be, longer than three (3) days, **LFP** will take the *International Contingency Plan (ICM) Handbook* in account, to have the best possible coordination with the neighbouring IMs (SNCF Réseau and ADIF), but also at the RFC-6 level.

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

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.

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.

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.

6.4 HERRAMIENTAS DE INFORMACION Y SEGUIMIENTO DE LOS TRENES – OUTILS D'INFORMATION ET DE SUIVI DES TRAINS – TOOLS FOR TRAIN INFORMATION AND MONITORING

LFP dispone de herramientas de información y seguimiento de los trenes que circulan por la línea.

Con previa solicitud, **LFP** puede suministrar a las **EF** que lo deseen, informaciones relativas al seguimiento de los trenes (posición en tiempo real, horarios, hora de llegada, ...).

Las **EF** también pueden tener acceso al TIS.

El TIS o "*Train Information System*" es una aplicación on-line administrada por **RNE**, que soporta la gestión de los trenes internacionales. Los diferentes datos son recibidos por los sistemas de **LFP** y los demás GI. Toda la información se combina en una sola marcha del tren, de origen a destino, que permite el seguimiento del tren desde el inicio hasta el final, incluyendo las operaciones transfronterizas.

Las **EF** que desean tener acceso y utilizar el TIS, deben firmar un Acuerdo con **RNE**.

El acceso al TIS es gratuito. Sin embargo, las **EF** deben crear una cuenta de usuario específica.

Para más información, contactar con support.tis@rne.eu.

Existe información adicional disponible en:

<https://rne.eu/it/products/tis/>.

LFP dispose d'outils d'information et de suivi des trains circulant sur la ligne.

Sur demande, **LFP** peut fournir aux **EF** qui le souhaitent, des informations concernant le suivi de trains (position en temps réel, horaires, heure estimée d'arrivée, ...).

Les **EF** peuvent aussi avoir accès au TIS.

Le TIS ou "*Train Information System*" est une application en ligne gérée par **RNE**, qui supporte la gestion des trains internationaux. Les différentes données sont obtenues par les systèmes de **LFP** et les autres GI. Toute l'information est combinée dans une seule marche du train, d'origine à destination, afin de permettre le suivi du train du début à la fin, y compris les opérations transfrontalières.

Les **EF** souhaitant avoir accès et utiliser le TIS, doivent signer un Accord avec **RNE**.

L'accès au TIS est gratuit. Toutefois, les **EF** doivent créer un compte utilisateur spécifique.

Pour plus d'information, le contact est support.tis@rne.eu.

Des informations supplémentaires sont disponibles auprès de :

<https://rne.eu/it/products/tis/>.

LFP has specific information and monitoring tools for trains operating in the line.

Upon request, **LFP** can provide to **RU** that are willing to, information regarding trains' monitoring (real-time position, timetables, expected time of arrival, ...).

RU may also be granted access to the TIS.

TIS or "*Train Information System*" is a web-based application managed by **RNE** that supports international trains' management by delivering real-time train data of the international trains. The relevant data are obtained from **LFP** systems and all other IMs. All the information is combined into one train run from origin to destination, in order to allow train monitoring from start to end, including cross-border operation.

RU that are willing to have access and use the TIS, must sign the TIS User Agreement with **RNE**.

Access to TIS, is free of charge. Nevertheless, **RU** must create a specific user account.

For more information, please contact support.tis@rne.eu.

Additional information about TIS is available at

<https://rne.eu/it/products/tis/>.



7

INSTALACIONES DE SERVICIO INSTALLATIONS DE SERVICE SERVICE FACILITIES

7 INSTALACIONES DE SERVICIO – INSTALLATIONS DE SERVICE – SERVICE FACILITIES

7.1 INTRODUCCION – INTRODUCTION – INTRODUCTION

LFP dispone de instalaciones de servicio que pueden ser puestas a disposición de los solicitantes, de acuerdo con:

- la Directiva (UE) 2012/34/EU artículos 13, 27-(2), 31 y Anexo IV
- el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177/EU

Para más información, es posible contactar con info@lfpertus.com.

LFP dispose d'installations de service et peut les mettre à la disposition des demandeurs, conformément à :

- la Directive (UE) 2012/34/EU articles 13, 27-(2), 31 et Annexe IV
- le Règlement d'Exécution (UE) 2017/2177/EU

Pour toute demande d'information, il est possible de contacter : info@lfpertus.com.

LFP has service facilities and can make them available to the applicants, according to the provisions of:

- Directive (UE) 2012/34/EU articles 13, 27-(2), 31 and Appendix IV
- Implementing regulation (UE) 2017/2177/EU

For any information request, it is possible to contact: info@lfpertus.com.

7.2 VISTA DE CONJUNTO DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO – VUE D'ENSEMBLE DES INSTALLATION DE SERVICE – SERVICE FACILITIES OVERVIEW

7.2.1 MARCO REGLAMENTARIO – CADRE RÈGLEMENTAIRE – REGULATORY FRAMEWORK

La información de este apartado cumple con las disposiciones del Reglamento de Ejecución 2017/2177, artículo 4.

Los solicitantes y las Partes interesadas también pueden consultar el *Rail Facilities Portal* de la UE (RFP): <https://railfacilitiesportal.eu/>.

Les informations de ce paragraphe, sont conformes avec les dispositions du Règlement d'Exécution 2017/2177 article 4.

Les demandeurs et les Parties intéressée peuvent aussi consulter le *Rail Facilities Portal* (RFP) de l'UE: <https://railfacilitiesportal.eu/>.

The information given in this section, complies with the provisions of Implementing Regulation 2017/2177 article 4.

Applicants and interested Parties may also refer to EU *Rail Facilities Portal* (RFP): <https://railfacilitiesportal.eu/>.

7.2.2 VISTA DE CONJUNTO DE LAS INSTALACIONES – VUE D'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS – FACILITIES OVERVIEW

La Base de Mantenimiento o "BM", que incluye todas las instalaciones de servicio, se sitúa en territorio español, en el municipio de Llers, a unos 18 km de la frontera entre España y Francia.

La Base se encuentra muy cerca (1 km) de la salida nº 3 de la autopista AP-7 y está directamente conectada por ambos lados (Norte y Sur) con el tramo de línea de alta velocidad de ancho UIC entre Barcelona y Perpiñán.

La Base de Maintenance ou «BM» qui inclut toutes les installations de service, est située en territoire espagnol, sur la municipalité de Llers à environ 18 km de la frontière entre la France et l'Espagne.

La Base se trouve à proximité (1 km) de la sortie nº 3 de l'autoroute AP-7 et est connectée des deux côtés (Nord et Sud), avec la ligne à grande vitesse et écartement UIC entre Barcelone et Perpignan.

The Maintenance Plant or "BM" that includes all the service facilities, is located in the Spanish territory, at the municipality of Llers, at approximately 18 km of the border between Spain and France.

The Plant is very close (1 km) from exit nº 3 of AP-7 motorway and is directly connected on both sides (North and South) to the UIC-gage high-speed line between Barcelona and Perpignan.

Desde el punto de vista ferroviario (por las vías), la Base de Mantenimiento se sitúa a:

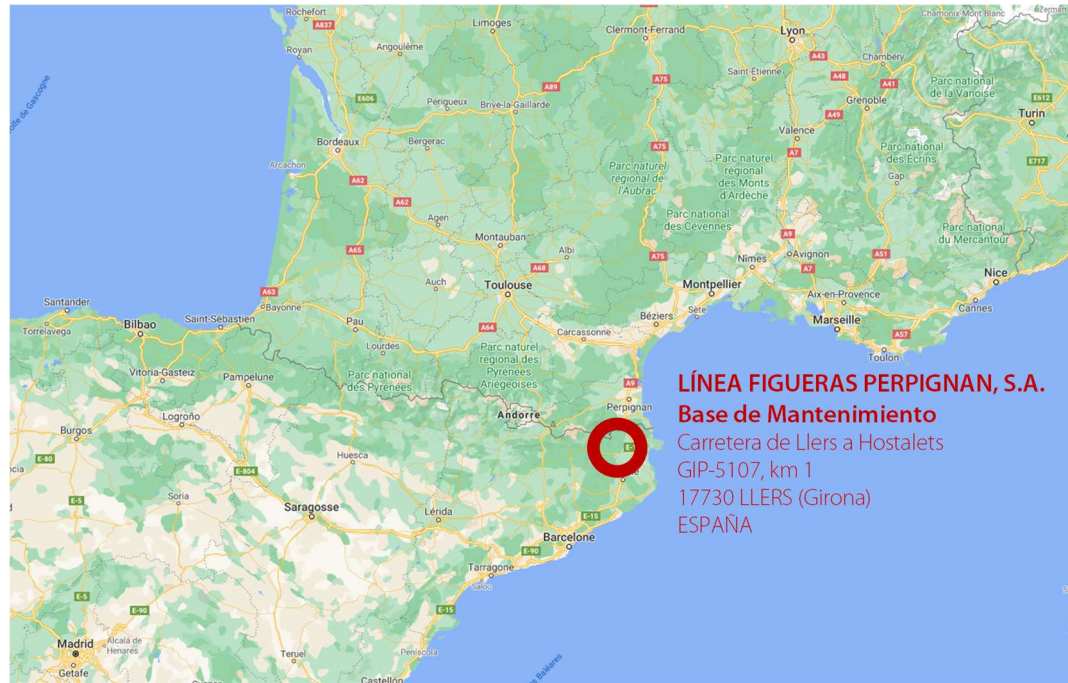
- 2 km de la estación AVE de Figueras Vilafant
- 43 km del haz de vías de Perpiñán Le Soler (SNCF Réseau)
- 109 km de Narbonne
- 196 km de Nîmes
- 162 km de la terminal ferroviaria de Can Tunis (ADIF)

Sur un plan ferroviaire (depuis les voies), la Base de Maintenance est à :

- 2 km de la gare AVE de Figueras Vilafant
- 43 km du terminal de Perpignan Le Soler (SNCF Réseau)
- 109 km de Narbonne
- 196 km de Nîmes
- 162 km du terminal ferroviaire de Can Tunis (ADIF)

From a railway point of view (from the track), the Maintenance Plant is located at:

- 2 km from AVE Figueras Vilafant station
- 43 km from Perpignan Le Soler (SNCF Réseau) terminal
- 109 km from Narbonne
- 196 km from Nîmes
- 162 km from Can Tunis (ADIF) terminal



7.2.2.1 Haz de vías – Faisceau de voies – Service tracks

Véase el apartado 2.7.3.

Voir article 2.7.3.

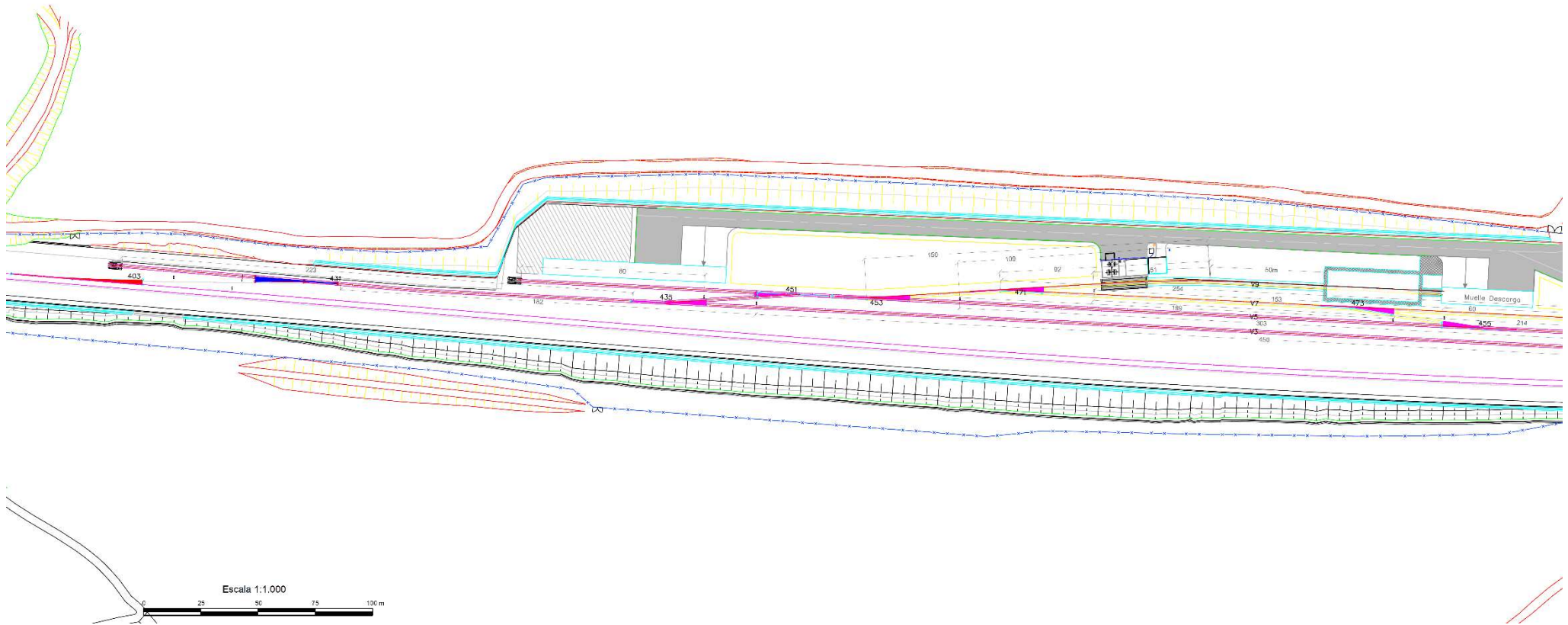
Refer to article 2.7.3.

7.2.2.2 Edificios y zonas funcionales – Bâtiments et zones fonctionnelles – Buildings and functional zones

Los edificios y zonas funcionales se indican en los planos a continuación.

Les bâtiments et les zones fonctionnelles, sont indiqués dans les plans suivants.

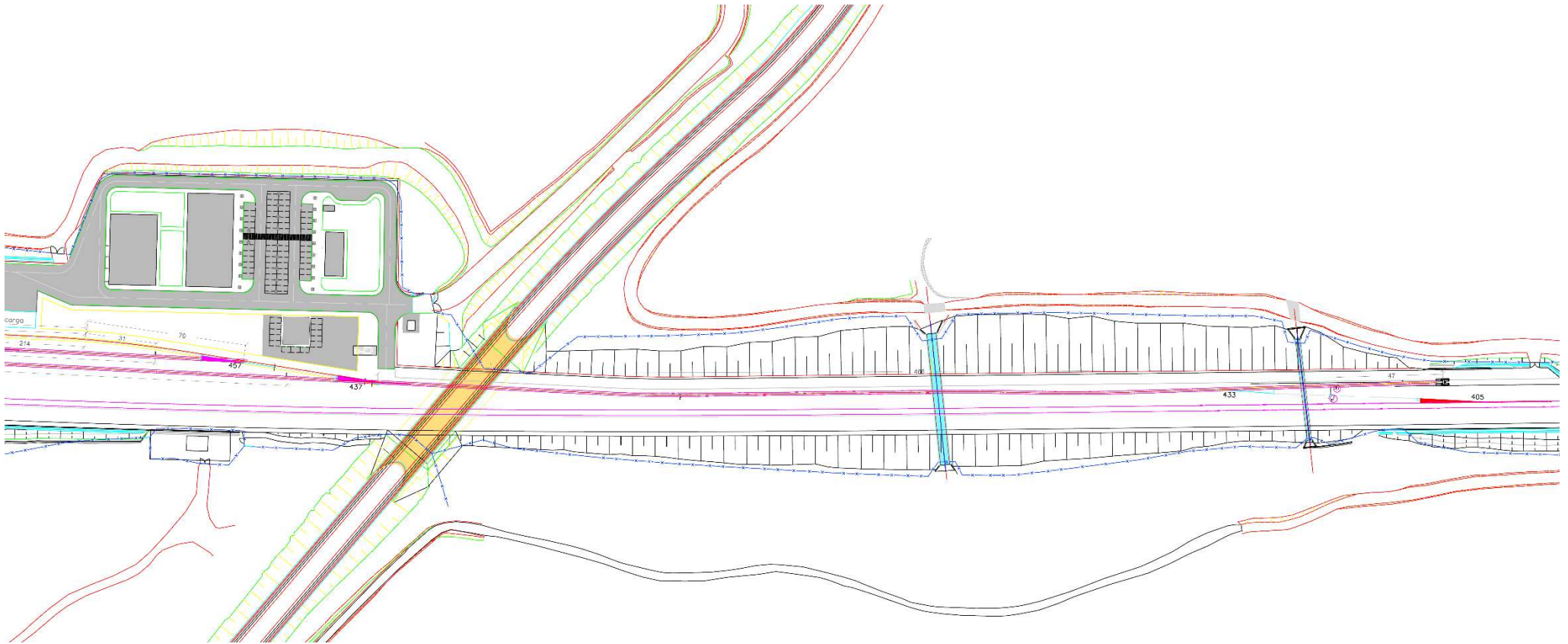
Buildings and functional zones are indicated in the following plans.



Vista general de la Base de Mantenimiento de Llers
Lado **NORTE**

Vue générale de la Base de Maintenance de Llers
Côté **NORD**

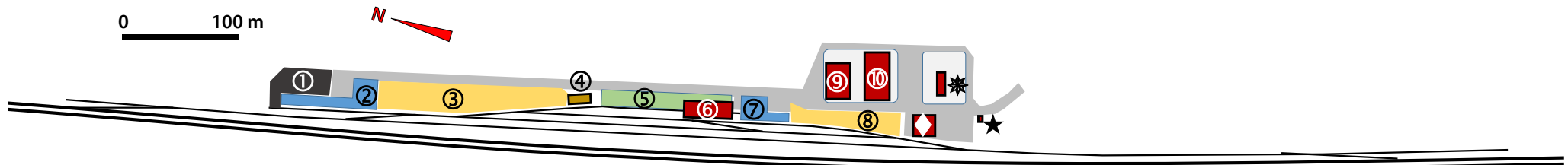
General overview of Llers' Maintenance Plant
NORTH side



Vista general de la Base de Mantenimiento de Llers
 Lado **SUR**

Vue générale de la Base de Maintenance de Llers
 Côté **SUD**

General overview of Llers' Maintenance Plant
SOUTH side



- ① Zona de Acopio de Balasto - Zone de Stockage de Ballast - Ballast Storage Area
- ② Muelle de Carga nº 1 (balasto) - Quai de Chargement nº 1 (ballast) - Loading Platform nº 1 (ballast)
- ③ Zona de Almacenamiento de elementos de Infraestructura - Zone de Stockage d'éléments de l'Infraestructure - Infrastructure spare parts Storage Area
- ④ Zona de Surtidor de Diésel - Zone d'Approvisionnement Diesel - Diesel refuelling Area
- ⑤ Entrega por Camión, Carga/Descarga de locomotoras - Livraison par Camion, Chargement/Déchargement de Locomotives - Truck Delivery, Loading/Unloading of Locomotives
- ⑥ Taller de Material Rodante - Atelier de Matériel Roulant - Rolling Stock Workshop
- ⑦ Muelle de Carga nº 2 (general) Quai de Chargement nº 2 (général) - Loading Platform nº 2 (general)
- ⑧ Zona de Almacenamiento de elementos de Infraestructura - Zone de Stockage d'éléments de l'Infraestructure - Infrastructure spare parts Storage Area
- ⑨ Edificio de Almacenes y Talleres mecánicos y eléctricos - Bâtiment Magasins et Ateliers mécaniques et électriques - Warehouses and mechanical and electrical Workshops Building
- ⑩ Edificio Administrativo - Bâtiment Administratif - Administration Building
- ◆ Puesto de Control de socorro (PCC) - Poste de Contrôle de Secours (PCC) - Back-Up Control Center (PCC)
- ★ Puesto de Guardia & Vigilancia (entrada) - Poste de Garde & Surveillance (entrée) - Security & Monitoring Building (entrance)
- ✱ Edificio Técnico - Bâtiment Technique - Technical Room

Vista general de la Base de Mantenimiento de Llers
Zonas funcionales

Vue générale de la Base de Maintenance de Llers
Zones fonctionnelles

General overview of Llers' Maintenance Plant
Functional zones

7.3 INSTALACIONES DE SERVICIO – INSTALLATIONS DE SERVICE – SERVICE FACILITIES

7.3.1 DISPOSICIONES COMUNES – DISPOSITIONS COMMUNES – COMMON PROVISIONS

7.3.1.1 Reglas de uso – Règles d'utilisation – Rules of use

LFP puede poner a disposición de las **EF** o de otras partes interesadas, el acceso y uso de las instalaciones de servicio de la Base de Mantenimiento de Llers.

Los usuarios deben utilizar las instalaciones de servicio puestas a disposición por **LFP**, de forma estrictamente conforme al uso que se ha previsto para ellas.

LFP peut mettre à la disposition des **EF** ou d'autres parties intéressées, l'accès et l'utilisation des installations de service de la Base de Maintenance de Llers.

Les utilisateurs doivent utiliser les installations de service mises à disposition par **LFP**, de façon strictement conforme à l'usage qui en est prévu.

LFP may make available to **RU** or other interested parties the access and use of the service facilities of the Llers Maintenance Plant.

Users must use the service facilities that have been made available by **LFP**, in a manner strictly consistent with its intended use.

7.3.1.2 Tarificación – Tarification – Charges

El acceso y utilización de las instalaciones de servicio se rigen por contratos específicos y dan lugar a la percepción de un canon. Dichos cánones se indican en los apartados a continuación.

L'accès et l'utilisation des installations de service, sont régis par des contrats spécifiques et donnent lieu à la perception d'une redevance. Les redevances sont indiquées aux paragraphes suivants.

Access to and use of service facilities are governed by specific contracts and are subject to a specific charge. Charges are indicated at the following sections.

7.3.2 ESTACIONES DE VIAJEROS – GARES DE VOYAGEURS – PASSENGERS' STATIONS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

7.3.3 TERMINALES DE MERCANCIAS – TERMINAUX DE MARCHANDISES – FREIGHT TERMINALS

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

7.3.4 HACES DE VIAS – FAISCEAUX DE VOIES – MARSHALLING YARDS AND FORMATION AND SHUNTING FACILITIES

El haz de vías de la Base de Mantenimiento de Llers se describe detalladamente en el apartado 7.2.2.1.

Las **EF** tienen acceso al haz de vías de Llers y a los servicios que en él se prestan, incluyendo:

Le faisceau de voies de la Base de Maintenance de Llers est décrit en détail au paragraphe 7.2.2.1.

Les **EF** ont accès au faisceau de voies de Llers et au services qui peuvent y être fournis. Cela inclut plusieurs services :

The tracks of the Maintenance Plant in Llers, are described in detail in section 7.2.2.1.

The **RU** have access to the yard located in Llers as well as to the services that are provided. This includes several services:

- 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**.

Para cualquier información adicional, contactar con info@lfpperthus.com.

7.3.5 APARTADEROS Y VIAS DE ESTACIONAMIENTO – VOIES D'EVITEMENT ET DE GARAGE – STORAGE SIDINGS

El haz de vías de la Base de Mantenimiento de Llers se describe detalladamente en el apartado 2.7.3.

Las **EF** tienen acceso a las vías V3, V5 y V7 para el apartado y estacionamiento de trenes para periodos cortos. Para poder tener acceso a estas vías de estacionamiento, las **EF** deben contactar previamente con el Departamento Comercial de **LFP**. Para cualquier información adicional, contactar con info@lfpperthus.com.

7.3.6 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.

El taller del Material Rodante (TMR), marcado como © en el plano general de la Base, es un edificio rectangular orientado norte-sur, de dimensiones interiores 39,60 m × 19,60 m, situado en el extremo sur de la V9. El edificio está totalmente cubierto y cerrado por ambos lados.

El acceso se realiza por el lado norte y por la V9, la cual NO está electrificada.

- 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**.

Pour toute demande d'information, il est possible de contacter : info@lfpperthus.com.

Le faisceau de voies de la Base de Maintenance de Llers est décrit en détail au paragraphe 2.7.3.

Les **EF** ont accès aux voies V3, V5 et V7 pour l'évitement et le garage des trains.

Pour avoir accès à ces voies de garage, les **EF** doivent consulter préalablement le Département Commercial de **LFP**.

Pour toute demande d'information, il est possible de contacter : info@lfpperthus.com.

Les **EF** ont accès à l'atelier de maintenance du MR pour de courtes périodes.

L'atelier de Matériel Roulant (TMR) marqué comme © sur le plan général de la Base, est un bâtiment rectangulaire orienté nord-sud, de dimensions intérieures 39,60 m × 19,60 m, situé à l'extrémité sud de la V9. Le bâtiment est complètement couvert et fermé des deux côtés.

L'accès se fait par le côté nord et par la V9, qui n'est pas électrifiée.

- 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.

For any information request, it is possible to contact: info@lfpperthus.com.

The tracks of the Maintenance Plant in Llers, are described in detail in section 2.7.3.

The **RU** have access to tracks V3, V5 and V7 for siding and stabling of trains.

In order to have access to these storage tracks, **RU** must enter in contact and inform in prior **LFP** Commercial Department.

For any information request, it is possible to contact: info@lfpperthus.com.

The **RU** have access to the RS maintenance workshop for short periods.

The Rolling Stock Workshop (TMR) marked as © on the general plan of the Base, is a rectangular building oriented north-south, of internal dimensions 39,60 m × 19,60 m, located at the southern end of the V9. The building is completely covered and closed on both sides.

Access is through the north side and the V9, which is not electrified.

Dispone de un foso con dimensiones 30,00 m x 6,05 m, equipado con vía sobre pilotes.

El interior del taller y el foso son accesibles por vehículos ligeros y camionetas de pequeño tamaño.

El taller no está equipado con puente grúa.

El taller y el foso están equipados con una red de aire comprimido. El foso está equipado con conexiones eléctricas de 220 V monofásica y 380 V trifásica, así como con iluminación interior y red de agua. El fondo del foso está equipado con una red de recuperación de líquidos. En el lado sur del foso, una rampa permite el acceso de vehículos ligeros al interior del mismo. El lado norte del foso tiene escaleras para subir hasta el nivel del propio taller.

Il dispose d'une fosse de dimensions 30,00 m x 6,05 m, avec une voie sur pilotis.

L'intérieur de l'atelier et la fosse, sont accessibles par des véhicules légers et des camionnettes de petite taille.

L'atelier n'est pas équipé de pont roulant.

L'atelier et la fosse sont équipés d'un réseau d'air comprimé. La fosse est équipée avec des connexions éclectiques de 220 V monophasés et 380 V triphasés, ainsi que d'un éclairage intérieur et d'un réseau d'eau. Le fond de la fosse est équipé d'un réseau de collecte et de récupération des liquides. Sur le côté sud de la fosse, une rampe permet l'accès de véhicules légers. Le côté nord de la fosse a des escaliers pour monter jusqu'à niveau de l'atelier.

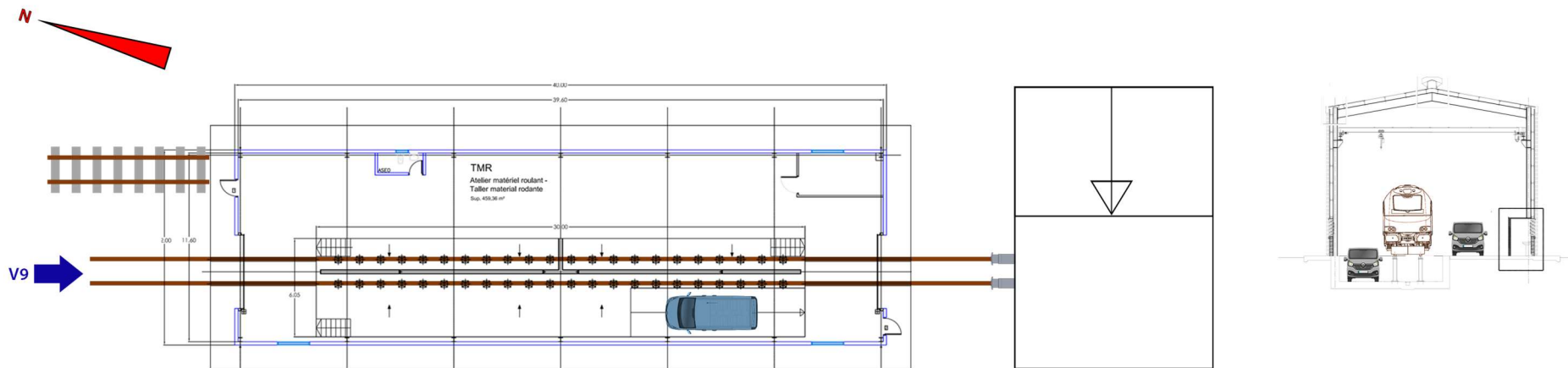
It has a pit of dimensions 30,00 m x 6,05 m, with a track laid on stilts.

The interior of the workshop and the pit are accessible by light-vehicles and small trucks.

The workshop is not equipped with an overhead crane.

The workshop and the pit are equipped with a compressed air network. The pit is equipped with eclectic connections of 220 V single-phase and 380 V three-phase, as well as interior lighting and a water network. The pit floor is equipped with a liquid collection and recovery network. On the south side of the pit, a ramp allows access to light vehicles.

The north side of the pit has stairs up to the workshop main level.



El taller dispone de estanterías dimensionadas para las necesidades de **LFP**. A petición del cliente, se pueden añadir nuevas estanterías en el propio taller o en el interior de los demás almacenes de la Base de Mantenimiento.

L'atelier dispose d'étagères dimensionnées pour les besoins de **LFP**. Sur demande du client, il est possible d'ajouter de nouvelles étagères dans l'atelier même, ou à l'intérieur des autres magasins de la Base de maintenance.

The workshop has shelves sized for the **LFP** needs. On request of the customer, it is possible to add new shelves in the workshop itself, or inside the other stores of the Maintenance Base.

El taller está equipado con plataformas de acceso al techo. En su parte exterior lado norte, está equipado con un (1) segmento de vía férrea de 6 m de longitud, con capacidad para recibir un (1) bogie entero de tipo Co-Co (3 ejes). A petición del cliente, se pueden instalar otros segmentos similares.

El taller dispone de servicios accesibles por parte del personal del cliente.

El taller no está equipado con medios de levantamiento aptos para levantar la caja entera de una locomotora. LFP no excluye la instalación de estos medios en el futuro.

Para poder tener acceso a este taller, las partes interesadas deben contactar previamente con el Departamento Comercial de LFP.

Para cualquier información adicional, contactar con info@lfpperthus.com.

L'atelier est équipé avec des plateformes d'accès au toit. Sur sa partie extérieure côté nord, il est équipé d'un (1) segment de voie ferrée de 6 m de longueur, avec la capacité pour recevoir un (1) bogie entier de type Co-Co (3 essieux). Sur demande du client, il est possible d'installer d'autres segments similaires.

L'atelier dispose de sanitaires accessibles par le personnel du Client.

L'atelier ne dispose pas de moyens de levage aptes pour lever la caisse entière d'une locomotive. LFP n'exclut pas l'installation de ces moyens dans le futur.

Pour avoir accès à cet atelier, les parties intéressées doivent consulter préalablement le Département Commercial de LFP.

Pour toute demande d'information, il est possible de contacter : info@lfpperthus.com.

The workshop is equipped with roof access platforms. On its north-side outside section, it is equipped with one (1) 6 m long track segment, with the capacity to accommodate one (1) whole bogie of type Co-Co (3 axles). Other similar segments can be installed upon request from the customer.

The workshop has sanitary facilities accessible by the Client's staff.

The workshop does not have lifting facilities to lift the entire body of a locomotive. LFP does not exclude the installation of these means in the future.

In order to have access to this workshop, the interested parties must enter in contact and inform in prior LFP' Commercial Department.

For any information request, it is possible to contact: info@lfpperthus.com.

7.3.7 OTRAS INSTALACIONES – AUTRES INSTALLATIONS – OTHER TECHNICAL FACILITIES

7.3.7.1 Instalaciones de Limpieza y Lavado de Trenes – Installation de Nettoyage et Lavage des Trains – Cleaning and Washing Facilities

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

7.3.7.2 Pequeños talleres – Petits ateliers – Small workshops

La Base de Mantenimiento dispone de dos (2) talleres en un edificio situado a unos 80 m del taller de material rodante (edificio nº 9).

LFP puede poner a disposición el taller de electromecánica para intervenciones puntuales. Se trata de un taller de dimensiones aproximadas 10,00 m x 10,00 m. Cuenta con varias máquinas-herramienta (perforadoras, bancos de soldadura, etc.).

Para poder tener acceso dichos talleres, las partes interesadas deben contactar previamente con el Departamento Comercial de LFP.

La Base de Maintenance dispose de deux (2) ateliers dans un bâtiment qui est situé à environ 80 m de l'atelier de matériel roulant.

LFP peut mettre à disposition l'atelier d'électromécanique pour des interventions ponctuelles. Il s'agit d'un atelier de dimensions approximatives 10,00 m x 10,00 m. Il est équipé avec plusieurs machines-outils (perceuse à colonne, bancs de soudure, etc.).

Pour avoir accès à ces ateliers, les parties intéressées doivent consulter préalablement le Département Commercial de LFP.

The Maintenance Plant has two (2) workshops in a building which is located at about 80 m from the rolling stock main workshop.

LFP can make available the electromechanical workshop for occasional interventions. It is a workshop of approximate dimensions 10,00 m x 10,00 m. It is equipped with several machine tools (drill column, welding benches, etc.).

In order to have access to these workshops, the interested parties must enter in contact and inform in prior LFP' Commercial Department.

Para cualquier información adicional, contactar con info@lfpperthus.com.

7.3.7.3 Almacenes – Magasins – Warehouses

La Base de Mantenimiento dispone de varios almacenes en un edificio situado a unos 80 m del taller del material rodante (edificio nº9). Son almacenes cerrados donde se guardan piezas de recambio y repuestos de la infraestructura.

LFP puede poner a disposición un volumen de almacenaje de hasta 5 m³.

Para poder tener acceso a dichos almacenes, las partes interesadas deben contactar previamente con el Departamento Comercial de LFP.

Para cualquier información adicional, contactar con info@lfpperthus.com.

7.3.7.4 Zona de entrega por camión, carga/descarga y encarrilamiento de locomotoras – Zone de Livraison par Camion, Chargement/Déchargement de Locomotives – Zone for Truck Delivery, Loading/Unloading of Locomotives

La Base de Mantenimiento de Llers dispone de una zona apta para la entrega por camión góndola de locomotoras enteras, que permite:

- la descarga del camión y encarrilamiento de las locomotoras en la vía 9
- el desencarrilamiento desde la vía 9 y la carga de las locomotoras en el camión

Esta zona (zona 9) se sitúa muy cerca del edificio del taller de material rodante, en su lado norte.

La carga, descarga y encarrilamiento de las locomotoras desde/hacia el camión, se realiza mediante dos (2) grúas. Los siguientes croquis ilustrativos indican el principio general de esta operación.

Pour toute demande d'information, il est possible de contacter : info@lfpperthus.com.

La Base de Maintenance dispose de plusieurs magasins dans un bâtiment qui est situé à environ 80 m de l'atelier de matériel roulant (bâtiment 9). Ce sont des magasins fermés dans lesquels sont gardés les pièces de parc de l'infrastructure.

LFP peut mettre à disposition un volume de stockage jusqu'à 5 m³.

Pour avoir accès à ces magasins, les parties intéressées doivent consulter préalablement le Département Commercial de LFP.

Pour toute demande d'information, il est possible de contacter : info@lfpperthus.com.

La Base de Maintenance de Llers dispose d'une zone apte pour la livraison de locomotives entières par camion avec remorque surbaissée, qui permet :

- le déchargement du camion et l'enraillement des locomotives sur la voie 9
- le désenraillement de la voie 9 et le chargement des locomotives sur le camion

Cette zone (zone 9) est situé très près du bâtiment de l'atelier de matériel roulant sur son côté nord.

Le chargement, déchargement et enraillement des locomotives de/vers le camion, se fait avec deux (2) grues. Les croquis illustratifs suivants indiquent le principe général de cette opération.

For any information request, it is possible to contact: info@lfpperthus.com.

The Maintenance Plant has several warehouses in a building which is located at about 80 m from the rolling stock main workshop (building 9). The warehouses are closed; they mainly contain infrastructure' spare parts.

LFP can make available a stocking volume of up to a maximum of 5 m³.

In order to have access to these warehouses, the interested parties must enter in contact and inform in prior LFP' Commercial Department.

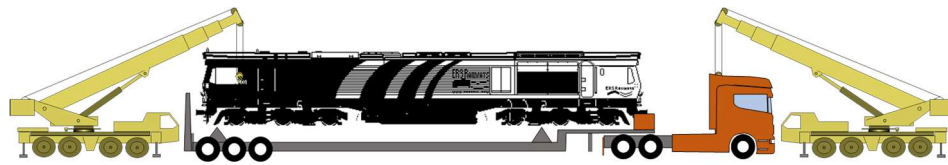
For any information request, it is possible to contact: info@lfpperthus.com.

The Llers Maintenance Plant has an area suitable for the delivery of entire locomotives by truck with low-boy trailer, which allows:

- unloading from the truck and setting into the rails (engagement) of the locomotives on track 9
- de-railing (disengagement) from rack 9 and loading of locomotives onto truck

This area (zone 9) is located very close to the rolling stock workshop building on its north side.

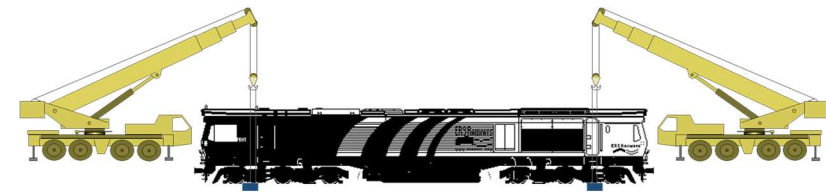
The loading, unloading and setting into rails of the locomotives to/from the truck is done with two (2) cranes. The following illustrative sketches indicate the general principle of this operation.



Fase 1: Llegada del camión, preparación, levantamiento de la locomotora

Phase 1 : Arrivée du camion, préparation, levage de la locomotive

Phase 1: Arrival of the truck, preparation, lifting of the locomotive



Fase 2: Encarrilamiento de la locomotora en la vía 9

Phase 2 : Enraillement de la locomotive sur la voie 9

Phase 2: Setting on rails (engagement) of the locomotive on track 9

Para poder organizar estas operaciones, las partes interesadas deben contactar previamente con el Departamento Comercial de LFP.

Para cualquier información adicional, contactar con info@lfpperthus.com.

Pour pouvoir organiser ces opérations, les parties intéressées doivent consulter préalablement le Département Commercial de LFP.

Pour toute demande d'information, il est possible de contacter : info@lfpperthus.com.

In order to organise these operations, the interested parties must enter in contact and inform in prior LFP' Commercial Department.

For any information request, it is possible to contact: info@lfpperthus.com.

7.3.8 INSTALACIONES PORTUARIAS – INSTALLATIONS PORTUAIRES – PORT FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

7.3.9 INSTALACIONES DE SOCORRO – INSTALLATIONS DE SECOURS – RELIEF FACILITIES

No aplica.

Non applicable.

Not applicable.

7.3.10 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.

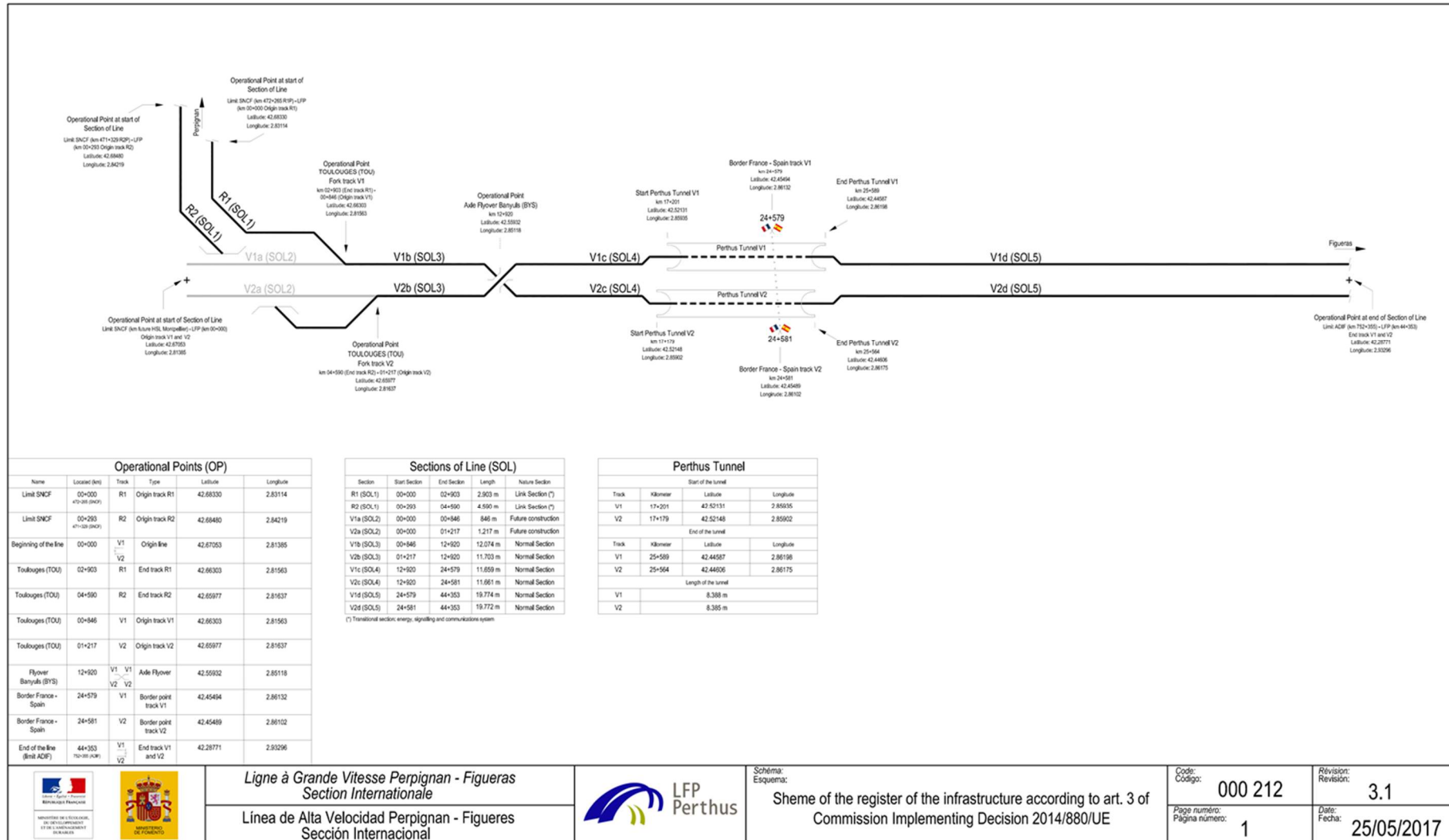
In order to have access to this facility and refuel, **RU** must enter in contact and inform in prior LFP' Commercial Department.

Anejos Annexes Annexes

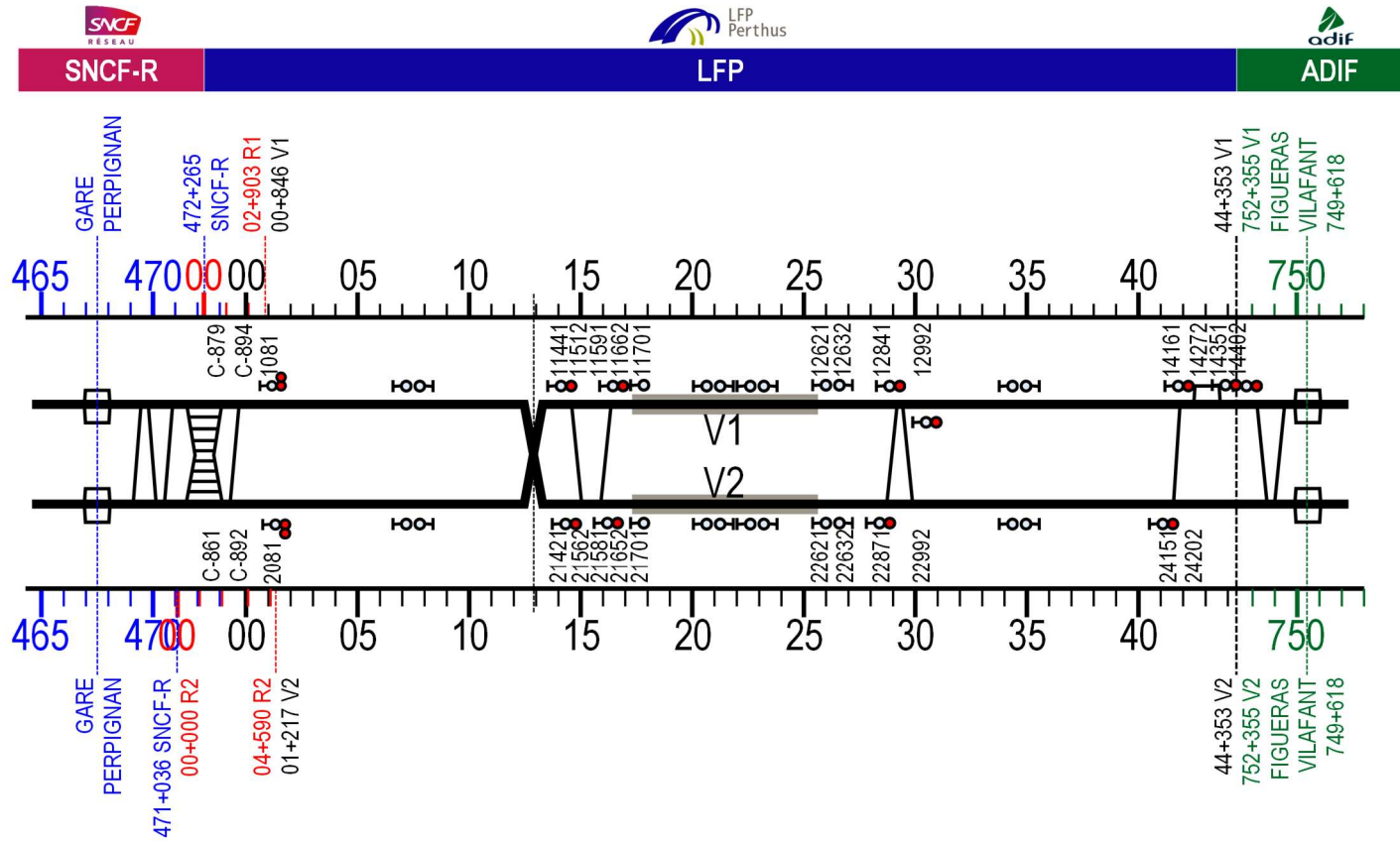
8 ANEJO 1 – ANNEXE 1 – ANNEX 1



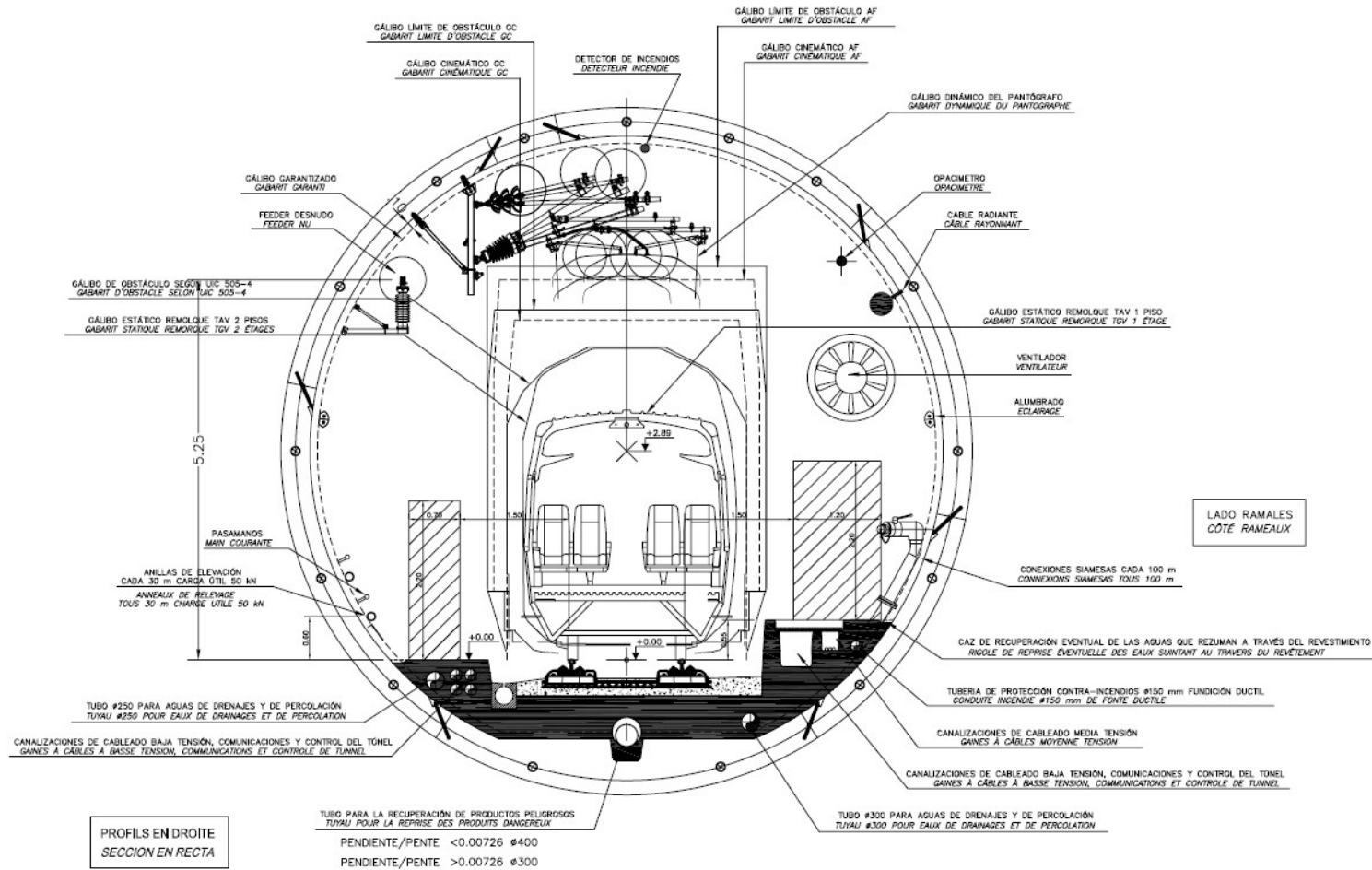


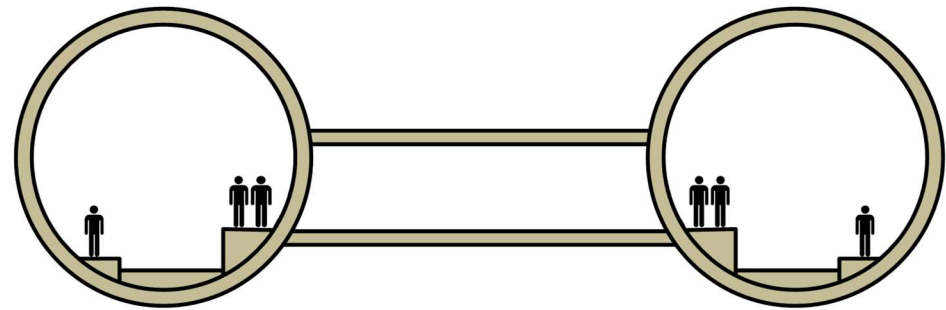
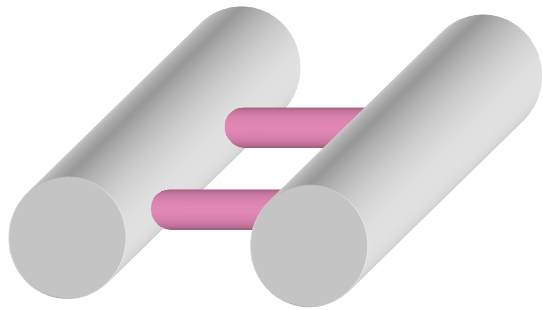


9 ANEJO 2 – ANNEXE 2 – ANNEX 2

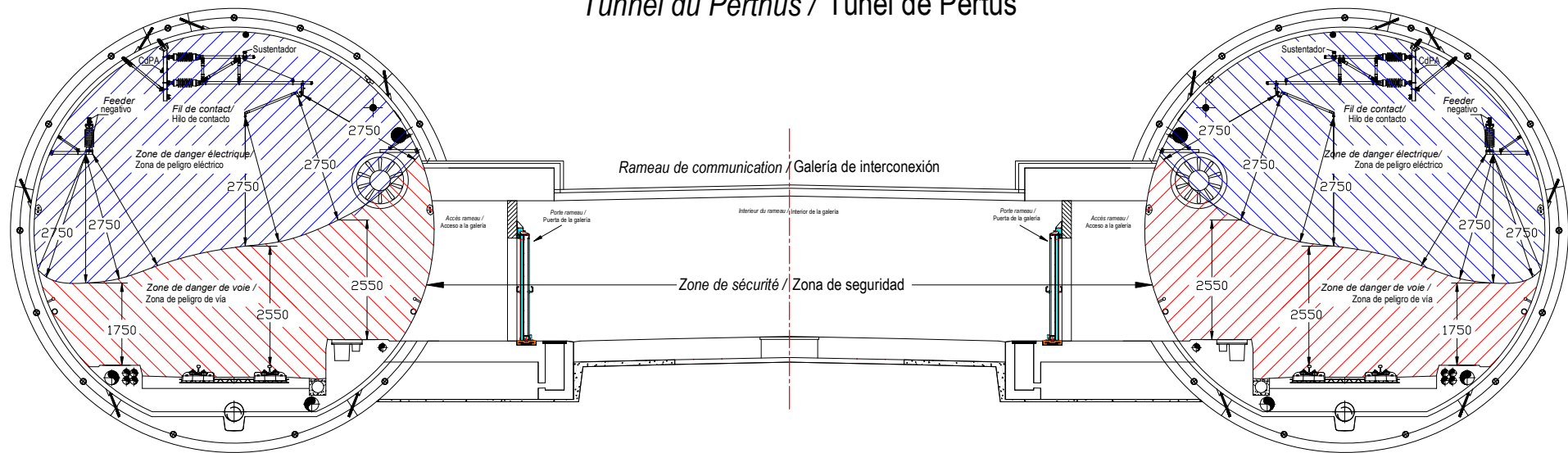


10 ANEJO 3 – ANNEXE 3 – ANNEX 3

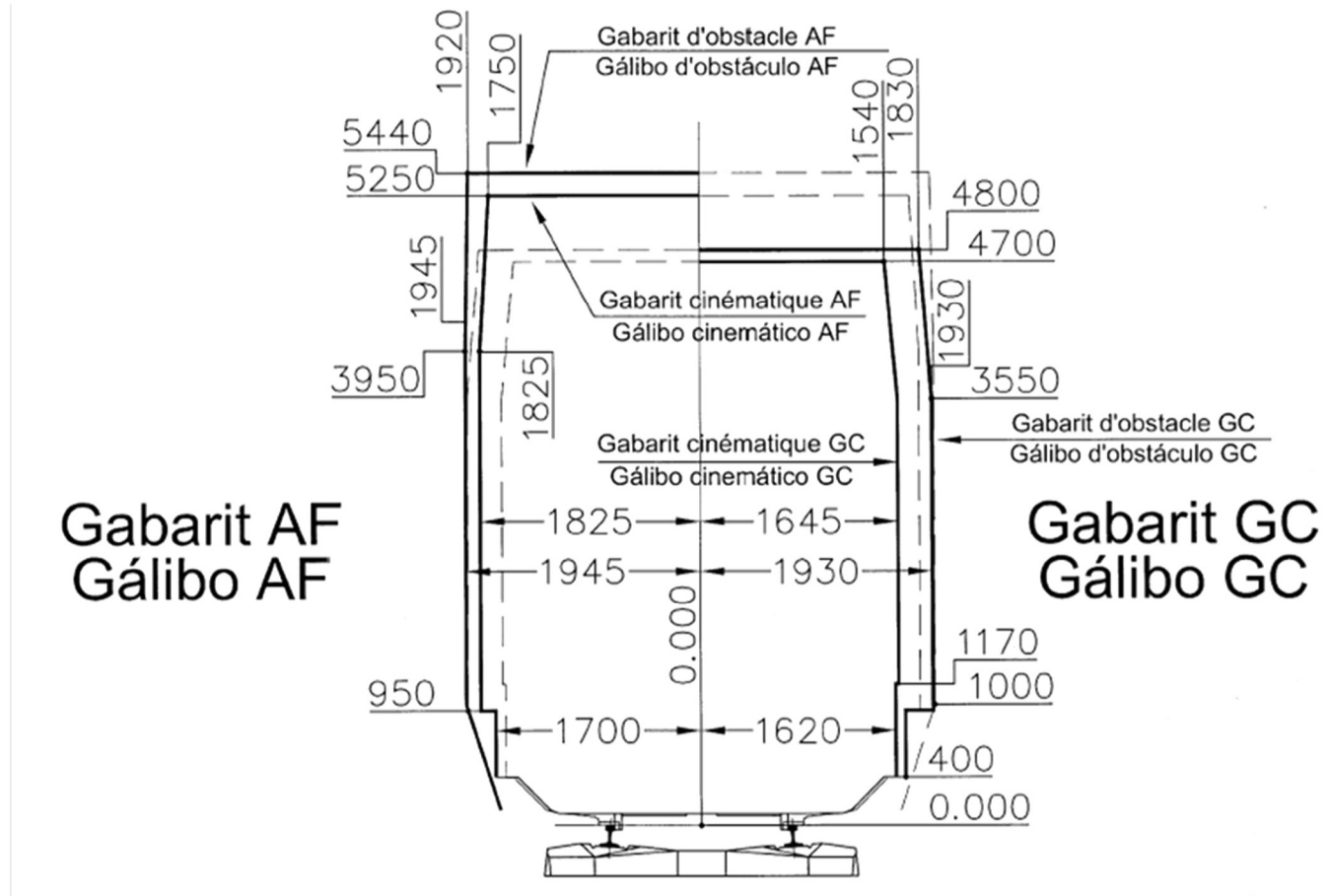




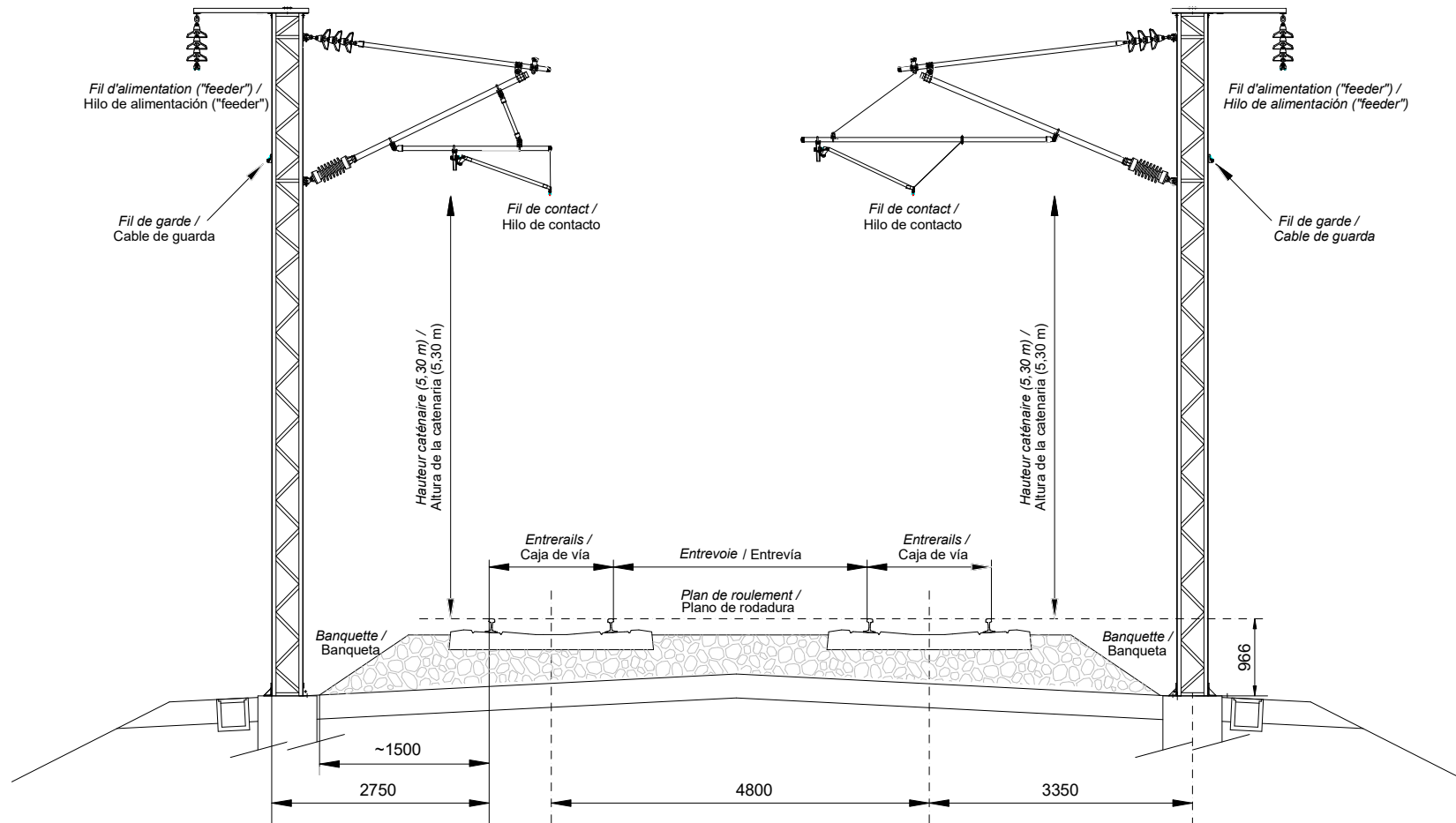
Tunnel du Perthus / Túnel de Pertús

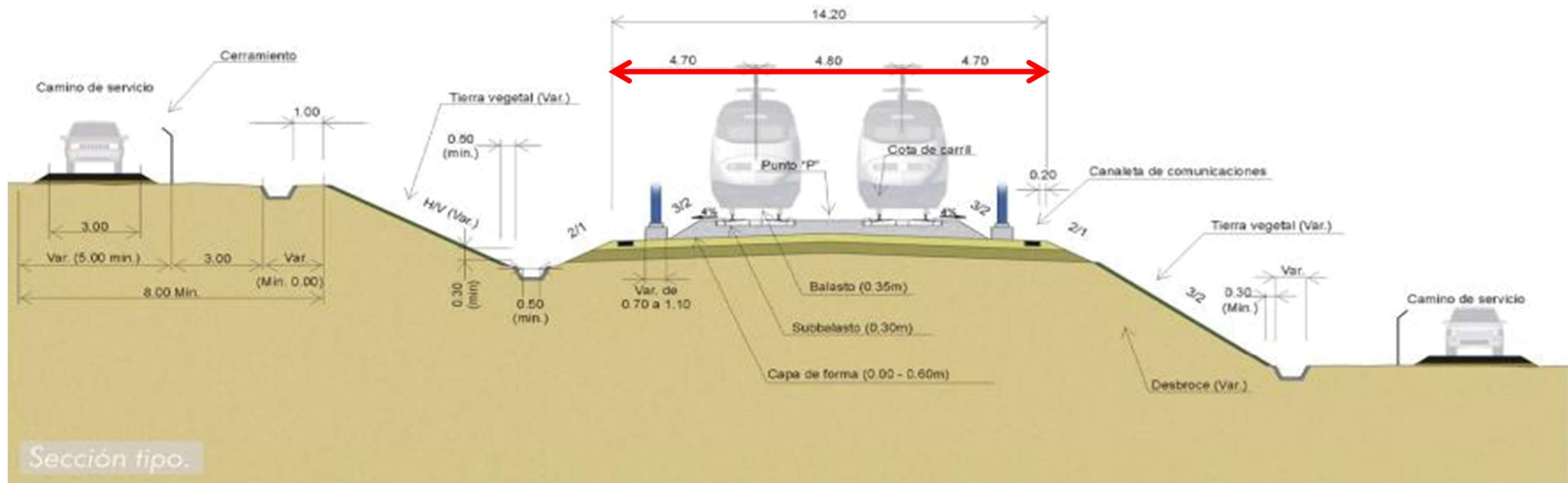


11 ANEJO 4 – ANNEXE 4 – ANNEX 4

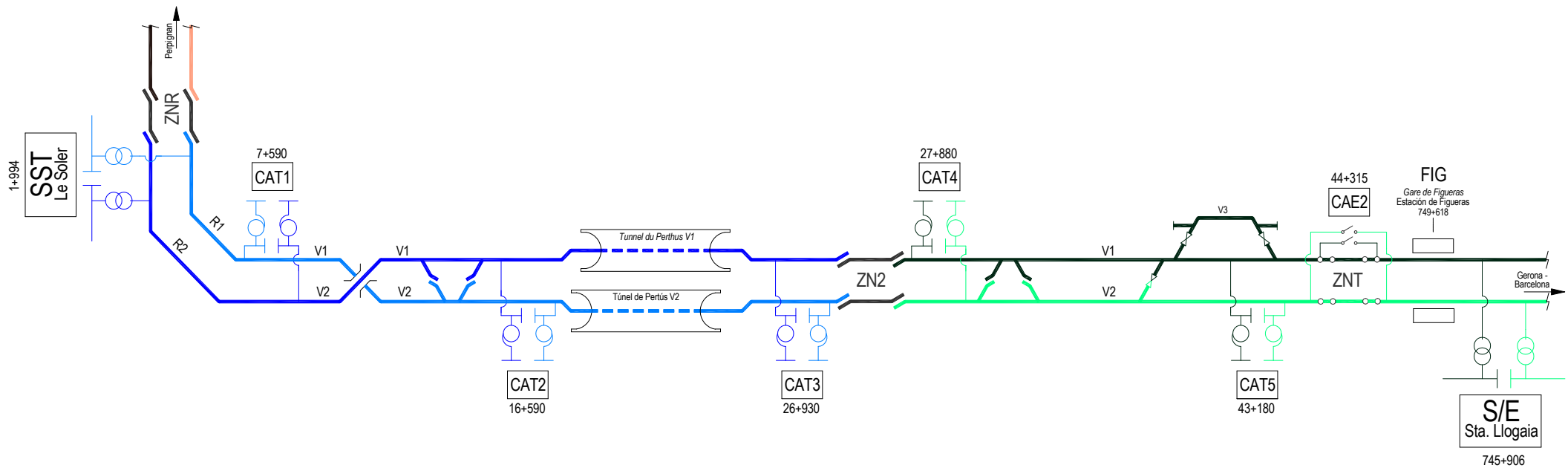
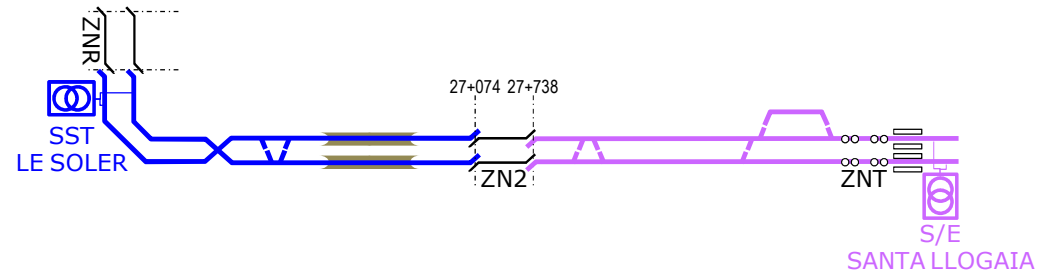


12 ANEJO 5 – ANNEXE 5 – ANNEX 5





13 ANEJO 6 – ANNEXE 6 – ANNEX 6



14 ANEJO 7 – ANNEXE 7 – ANNEX 7

DECLARACIÓN DE CAPACIDAD MARCO

La capacidad máxima de la línea y, por lo tanto, la **Capacidad Marco** que se puede proponer a las **EF**, están condicionadas por varios parámetros técnicos y consideraciones de explotación:

- El bloqueo y el sistema de señalización
- La capacidad eléctrica de las subestaciones que alimentan en energía
- Las paradas de los trenes de viajeros en las estaciones
- La presencia o no de apartaderos (PAET) para el adelantamiento
- Las velocidades de circulación y sobre todo la “diferencia” entre velocidades de circulación
- El reparto entre número de trenes rápidos y lentos
- Cualquier otra limitación exógena sobre la explotación, p.ej. obras temporales, restricciones debidas al paso por zonas de alta densidad de población, limitaciones en los horarios relativas al ruido, etc.

Los parámetros estrictamente técnicos de la LAV Figueras-Perpiñán (bloqueo, señalización, ERTMS, alimentación eléctrica) permiten:

- 1 tren de viajeros por sentido circulando a 160-300 km/h cada 7 minutos (+ 2-3 minutos de regulación), es decir en teoría, más de 230 trenes/día
- 1 tren de mercancías por sentido circulando a 100-120 km/h cada 14 minutos (+ 3-4 minutos de regulación), es decir en teoría, más de 120 trenes/día

Sin embargo, el parámetro determinante es la “diferencia” entre velocidades de circulación.

Con la hipótesis de una banda de mantenimiento de noche de 5 horas/día, y de un reparto de un 60% de trenes de viajeros (de

DÉCLARATION DE CAPACITÉ-CADRE

La capacité maximale de la ligne, et donc la **Capacité-Cadre** qui peut être proposée aux **EF**, sont conditionnées par plusieurs paramètres techniques et considérations d’exploitation :

- Le cantonnement et le système de signalisation
- La capacité électrique des sous-stations qui alimentent en énergie
- Les arrêts aux gares des trains de voyageurs
- La présence ou non de sites d’évitement pour le dépassement
- Les vitesses de circulation et surtout la « différence » entre vitesses de circulation
- La répartition entre nombre de trains rapides et lents
- Toute autre limitation exogène qui pèse sur l’exploitation, p.ex. des travaux temporaires, des restrictions dues au passage par des zones à forte densité de population, limitations des horaires en relations avec le bruit, etc.

Les paramètres purement techniques de la LGV Perpignan-Figueras (cantonnement, ERTMS, alimentation électrique) permettent :

- 1 train de voyageurs par sens circulant à 160-300 km/h toutes les 7 minutes (+ 2 à 3 minutes de régulation), soit en théorie plus de 230 trains/jour
- 1 train de fret par sens circulant à 100-120 km/h toutes les 14 minutes (+3 à 4 minutes de régulation), soit en théorie plus de 120 trains/jour

Toutefois, le paramètre déterminant est la « différence » entre les vitesses de circulation.

Avec l’hypothèse d’un blanc-travaux de nuit de 5 heures/jour et une répartition de 60% de trains de voyageurs (de tout type) et

FRAMEWORK CAPACITY STATEMENT

The maximum capacity of the line, and therefore the **Framework-Capacity** that can be offered to the **RU**, is conditioned by several technical parameters and operational considerations:

- Blocks and signalling system
- Electrical capacity of the substations that supply the power along the line
- Stops of the passengers’ train at stations
- The presence or not of sidings in order to allow overtaking between trains
- Traffic speeds and especially the “difference” between traffic speeds
- Distribution between the number of fast and slow trains
- Any other exogenous limitations on the operations, e.g. temporary works, restrictions due to passage through densely populated areas, noise-related time limitations, etc.

In a strictly technical point of view, the technical parameters of the Perpignan-Figueras HSL (blocks, ERTMS, power supply) allow:

- 1 passenger train per direction travelling at 160-300 km/h every 7 minutes (+ 2-3 minutes of regulation), theoretically more than 230 trains/day
- 1 freight train per direction running at 100-120 km/h every 14 minutes (+3-4 minutes of regulation), or theoretically more than 120 trains/day

However, the determining parameter is the “difference” between operation speeds.

With the hypothesis of a 5 hours/day maintenance window and a distribution of 60% of passenger trains (of any type) and 40%

cualquier tipo) y un 40% de trenes de mercancías, la capacidad indicativa de la línea es del orden de **54** surcos/día/sentido.

Con objeto de garantizar una total transparencia, igualdad de trato y acceso no discriminatorio a la infraestructura, LFP asigna el **50%** de la capacidad a Acuerdos Marco.

La siguiente tabla constituye la declaración de **Capacidad Marco**, que indica el volumen y la naturaleza de la capacidad disponible en la línea.

40% de trains de fret, la capacité indicative de la ligne est de l'ordre de **54** sillons/jour/sens.

Dans l'objectif d'assurer une totale transparence, une égalité de traitement et un accès non discriminatoire à l'infrastructure, LFP assigne **50%** de la capacité à des Accords-Cadres.

Le tableau suivant constitue la déclaration de **Capacité Cadre** indique le volume et la nature des capacités disponibles sur la ligne.

of freight trains, the indicative capacity of the line is approximately **54** paths/day/direction.

In order to ensure full transparency, equal treatment and non-discriminatory access to infrastructure, LFP assigns **50%** of the capacity to Framework Agreements.

The following table is the **Framework Capacity** statement indicating the volume and nature of capacity available on the line.

<i>Número de Surcos expresado en N/día/sentido</i> <i>Nombre de Sillons exprimé en N/jour/sens</i> <i>Number of Paths given in N/day/direction</i>	Trenes de Viajeros de Alta Velocidad 250-300 Trains de Voyageurs à Grande Vitesse 250-300 High-Speed Passengers' Trains 250-300	Trenes de Viajeros Regionales < 250 Trains de Voyageurs Régionaux < 250 Regional Passengers' Trains < 250	Trenes de Viajeros de Noche o Convencionales Trains de Voyageurs de Nuit ou Conventionnels Night or Conventional Passengers' Trains	Trenes de Mercancías de todo tipo Trains de Marchandises (Fret) de tout type Freight (Goods) Trains of any type
Capacidad Marco YA adjudicada Capacité Cadre DÉJÀ attribuée Framework Capacity ALREADY allocated	0	0	0	0
Capacidad YA adjudicada a EF SIN Acuerdo Marco Capacité DÉJÀ attribuée à des EF SANS Accord-Cadre Capacity ALREADY allocated to RU WITHOUT Framework Agreement	4-7	0	0	2-5
Capacidad indicativa TODAVÍA disponible para Acuerdos Marco Capacité indicative ENCORE disponible pour d'Accords-Cadres Indicative Capacity STILL available for Framework Agreements	6	8	2	12
Capacidad MÁXIMA disponible para Acuerdos Marco Capacité MAXIMALE disponible pour les Accords-Cadres MAXIMUM Capacity available for Framework Agreements	6	8	2	12
Capacidad indicativa de la Línea (SIN/CON Acuerdo Marco) Capacité indicative de la Ligne (AVEC/SANS Accord-Cadre) Indicative Capacity of the Line (WITH/WITHOUT Framework Agreement)	11-13	14-15	4	20-22

Los datos e informaciones anteriores cumplen con las exigencias del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión Europea.

Son susceptibles de ser modificadas en el futuro en función de las condiciones reales del tráfico en la línea.

Les informations précédentes sont conformes aux exigences du Règlement d'Exécution (UE) 2016/545 de la Commission Européenne.

Elles sont susceptibles d'être modifiées dans le futur en fonction des conditions réelles de trafic sur la ligne.

The data and information given above, comply with provisions of European Commission Implementing Regulation 2016/545 (UE).

They can be object of modifications in the future, depending on the real traffic conditions on the line.

