



.....

RÈGLES DE BONNE CONDUITE OPÉRATIONNELLES ENTRE ACTEURS FERROVIAIRES

.....

Préambule

SNCF Réseau et les Entreprises Ferroviaires (EF) présentes au sein de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), ont décidé d'adopter le présent document qui vise à définir des règles de bonne conduite applicables aux Gestionnaires d'Infrastructure (GI) et aux entreprises ferroviaires, voire à terme à d'autres acteurs (gestionnaires d'infrastructure de services, ...).



LISEA, Gestionnaire d'Infrastructure ayant rejoint l'UTP après le lancement de la démarche et ne souhaitant pas la retarder, confirme sa pleine adhésion aux objectifs qui y sont présentés, notamment l'utilisation optimale du Réseau Ferré National. Une fois les textes d'application issus de la loi portant réforme ferroviaire parus, il sera nécessaire de poursuivre ces travaux en une configuration élargie, incluant notamment les autres Gestionnaires d'Infrastructure du Réseau Ferré National¹.

L'application de bonnes pratiques entre le GI et les EF, ainsi qu'entre les EF, vise, par des engagements réciproques et procédures formalisées, à l'instar de ce qui se constate sur certains réseaux étrangers, à l'amélioration des relations entre l'ensemble des acteurs, au bénéfice du fonctionnement du système ferroviaire et de ses clients (voyageurs et chargeurs principalement).

L'élaboration d'une «Charte du réseau», concertée entre les parties prenantes est désormais prévue dans la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire².

Ces travaux souhaitent donc préfigurer et enrichir les futures orientations qui seront définies par décret en Conseil d'État pour préciser notamment les modalités de son adoption par un comité des opérateurs du réseau institué auprès de SNCF Réseau.

Le présent document est un engagement volontaire et collectif qui procède d'une volonté commune d'orienter les modes de fonctionnement du Gestionnaire d'Infrastructure et des entreprises ferroviaires, par une démarche de co-construction sur les sujets concernant l'accès et l'utilisation du réseau ferré national. Ces sujets méritent d'être traités en commun ou clarifiés compte tenu de leurs incidences sur la qualité du service et sur la performance économique du réseau, et donc sur le développement du transport ferroviaire.

Les règles de bonne conduite opérationnelles inscrites dans le présent document ont pour objectif de garantir :

1. l'efficacité du système ferroviaire compte tenu de la multiplicité des acteurs du système ;
2. la satisfaction des clients finaux : voyageurs comme chargeurs, en répondant à leurs besoins et préoccupations tant en termes de performance, et de qualité que d'efficience.

Ce document :

- Formalise un cadre de travail volontaire et engageant entre acteurs industriels, dont le contenu est discuté par les parties pour renforcer l'efficacité du système ferroviaire ;

Les bonnes pratiques identifiées se situent sur un registre et dans un cadre juridique différent de ceux du Document de Référence du Réseau (DRR). À ce titre, elles ne constituent pas une remise en cause du statut réglementaire et des dispositions contenues dans le DRR. Pour autant, certains des sujets traités ont un lien avec ceux figurant dans le DRR. Les travaux menés dans le cadre des présents travaux pourront, le cas échéant, amener à proposer une évolution des règles prévues dans le DRR, voire dans la réglementation en vigueur.

- S'inscrit dans une démarche pragmatique et progressive de co-construction sur les thèmes pouvant l'être.

Les parties sont convenues d'une élaboration progressive, en commençant par les 3 thèmes suivants :

- la compatibilité du matériel roulant ;
- la gestion des situations perturbées ;
- la concertation sur l'allocation des capacités.

Le Comité de Suivi Opérationnel (CSO), institué entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires membres de l'UTP, qui se réunit tous les trimestres, constitue l'organe de pilotage des travaux.

1. Par référence au dernier alinéa de l'article L 2111-1 du code des transports.

2. Nouvel Art. L. 2100-4. du code des transports à compter du 1er janvier 2015.

Première partie

GOUVERNANCE



Périmètre d'application

Ce document est un guide de bonnes pratiques tendant à maintenir et à améliorer le fonctionnement du réseau ferré national et son utilisation, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

Elle comporte des règles de gouvernance (première partie) et des règles de fond (seconde partie). Dans un premier temps, cette seconde partie est centrée sur les trois sujets suivants : la compatibilité du matériel roulant, la gestion des situations perturbées et la concertation sur l'allocation des capacités travaux. Elle a vocation à être enrichie en continu en fonction des bonnes pratiques identifiées parmi la liste de sujets figurant dans le canevas en annexe 1.

Dans l'attente de la mise en œuvre de la Charte du réseau telle que prévue dans la loi portant réforme ferroviaire, le présent document s'applique aux entreprises ferroviaires et candidats autorisés signataires de cette Charte, ainsi qu'à SNCF Réseau.

À l'entrée en vigueur de la loi portant réforme ferroviaire, ces travaux seront mis en cohérence avec la loi précitée et ses décrets d'application, dans la continuité de la dynamique et du programme de travail engagés.

Les différentes instances de gouvernance

La gouvernance s'articule autour de trois instances :

- **le Comité de Suivi Opérationnel (CSO)** constitue l'instance de pilotage de ce document et des travaux qui y sont liés. Il approuve ce document et ses modifications ultérieures, après avis du Comité de projet, et suit l'évolution des travaux coordonnés par le Comité de projet. Les membres du CSO peuvent proposer des sujets à instruire ou approfondir dans le cadre de ces travaux. Le CSO valide les sujets soumis par une des trois instances et le cas échéant la constitution d'un

Groupe de Travail, après avis du Comité de Projet pour les sujets proposés par les groupes de travail.

- Il est composé des représentants de la Direction Générale de SNCF Réseau, de l'UTP et de ses adhérents représentatifs des entreprises ferroviaires.
- Il se réunit une fois par trimestre, soit quatre fois par an. Le secrétariat est assuré par SNCF Réseau.

- **Le Comité de projet (CP)** coordonne et suit les travaux des groupes de travail techniques, et informe le CSO de l'avancement des travaux. Il peut soumettre au CSO des propositions de sujets à instruire ou approfondir dans le cadre de la Charte du réseau. Il élabore un rapport annuel de l'application de ce document, transmis au CSO.

- Il est composé de représentants de SNCF Réseau, de l'UTP et de ses adhérents.
- Il se réunit au moins une fois par trimestre, en amont des réunions du CSO.
- Le secrétariat en est assuré par SNCF Réseau (Direction marketing et commerciale)

- **Les groupes de travail techniques (GT)** élaborent des propositions de réponses sur les sujets validés par le CSO. Ils peuvent soumettre au CP des propositions de nouveaux sujets à traiter, pour transmission au CSO en fonction de l'avis du CP.

- Ils sont composés de représentants de SNCF Réseau, de l'UTP et de ses adhérents, désignés en fonction des sujets traités, voire d'autres professionnels du secteur ferroviaire.
- Ils se réunissent en fonction des besoins, suivant la fréquence définie par chaque groupe.
- Ils rendent compte de leurs travaux au CP, (notamment dans la perspective de l'élaboration du rapport annuel).

Au sein de ces organes, les décisions sont prises par consensus dans la mesure du possible. À défaut, les modalités de décision sont définies par le CSO selon des modalités restant à préciser et à définir dans cette partie.

Principes et modalités d'intégration en continu des bonnes pratiques issues des retours d'expérience

Ce document a vocation à être enrichie et ajustée en continu en fonction des résultats obtenus dans la mise en œuvre des solutions retenues et au fur et à mesure des sujets traités.

Cet enrichissement en continu repose notamment sur :

a) les sujets instruits et /ou approfondis.

Les sujets instruits ou qui peuvent faire l'objet d'un approfondissement pour les sujets déjà traités, résultent du programme de travail validé par le Comité de Suivi Opérationnel ;

b) les retours d'expériences formalisés dans un rapport annuel d'application.

Ces retours d'expériences sont décrits et analysés dans un rapport annuel.

Ce rapport est établi chaque année par le CP, à partir des éléments transmis par les groupes de travail techniques. Il permet d'évaluer l'adéquation des solutions retenues avec les objectifs poursuivis, et d'identifier de nouveaux sujets de travail.

Il est transmis au CSO qui décide des conséquences à en tirer et des mesures à prendre, notamment dans le programme de travail annuel.

Les règles d'élaboration et de modification

Le présent document et toutes modifications ultérieures des règles de gouvernance et de fond qui y figurent sont approuvées par le CSO, après avis du CP.

Des propositions de modification des règles de gouvernance peuvent être présentées par le CP ou le CSO.

Des propositions de nouveaux sujets de fond ou de modification des règles de fond peuvent être présentées par les GT, le CP ou le CSO.



Deuxieme partie

RÈGLES DE FOND



1. Compatibilité entre le matériel roulant et l'infrastructure

Contexte et objectifs

La directive européenne 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire européen (article 35) et sa décision d'exécution 2011/633/UE imposent aux États de veiller à ce qu'un registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF) soit publié et tenu à jour. Ce registre doit notamment permettre aux entreprises ferroviaires de vérifier la compatibilité de leur matériel roulant à l'infrastructure qu'elles souhaitent utiliser (point 2.5. de l'Annexe de la décision 2011/633/UE), évaluation qui relèvera de la responsabilité des entreprises ferroviaires.

C'est dans le contexte de la mise en œuvre du RINF à l'horizon 2017, conformément au calendrier européen, et dans la perspective d'une maîtrise du processus de vérification de la compatibilité par les entreprises ferroviaires, que des travaux ont été engagés afin d'identifier, compte tenu du contexte ferroviaire français, les paramètres pertinents (le cas échéant en complément de ceux définis par le RINF - annexe de la décision 2011/633/UE) et de préciser leurs règles d'utilisation pour permettre aux entreprises ferroviaires d'évaluer par elles-mêmes la compatibilité de leur matériel roulant. Les travaux ont néanmoins conclu que pour certains paramètres et en l'état actuel des choses, l'étude de compatibilité continuera d'être effectuée par le Gestionnaire d'Infrastructure. Ces travaux sont également en cohérence avec les réflexions menées dans le cadre des conférences pour le fret ferroviaire, dont la dernière a eu lieu fin novembre 2013.

Ces travaux pourront utilement enrichir la mise en œuvre des réglementations européennes et françaises relatives au RINF et à la vérification de la compatibilité entre le matériel roulant et l'infrastructure.

Cette démarche a toutefois un objectif plus large puisqu'elle vise à permettre aux entreprises ferroviaires et aux constructeurs de maîtriser le processus de vérification de la compatibilité de leur matériel roulant, grâce à la mise à disposition de la liste des paramètres nécessaires (paramètres vert et orange), et de leurs règles d'utilisation.

Il est rappelé que l'exigence d'une sécurité de haut niveau continue à guider en permanence les travaux, qui sont suivis par l'EPSF.

Déroulement des travaux

Le groupe de travail constitué sur ce sujet a rassemblé des représentants de RFF, de SNCF Infra (branche ingénierie notamment), regroupés depuis au sein de SNCF Réseau, de l'UTP, des EF et de la FIF, en lien avec la DGITM et l'EPSF.

Dans un premier temps (novembre 2013 à mai 2014), le groupe de travail a sélectionné les paramètres nécessaires à l'analyse de la compatibilité, à partir d'une première liste de paramètres produite par RFF et SNCF Infra sur la base de leur expérience dans le domaine de l'interface entre le matériel roulant et l'infrastructure. Ces paramètres sont pour partie cités dans la décision RINF mentionnée ci-dessus, et, pour partie, des paramètres nationaux estimés nécessaires par les experts du gestionnaire d'infrastructure dans un premier temps, puis passés en revue avec le groupe de travail. Par ailleurs ont été identifiés les paramètres nécessitant des études spécifiques pour s'assurer de la compatibilité du matériel roulant, études qui relèvent de l'expertise du gestionnaire d'infrastructure et qui sont, en l'état, difficilement transférables aux EF/constructeurs.

La liste des paramètres en annexe sera complétée par des règles d'utilisation qui restent à élaborer par le groupe de travail au cours d'une deuxième phase (à partir de septembre 2014).

S'agissant d'un travail itératif cette deuxième phase pourra amener à ajuster la liste des paramètres pertinents et leur typologie, pour la rendre exhaustive.

Au cours de cette période des évaluations parallèles (par le GI et les EF/constructeurs concernés) pourront être expérimentées afin de s'assurer de la faisabilité du Référentiel (paramètres et règles d'utilisation) et de l'analyse par les EF/constructeurs.

Les paramètres et leurs règles d'utilisation seront répertoriés dans un « *Référentiel de compatibilité* ».

Les modalités de réalisation et de mise à jour du Référentiel

Le groupe de travail est en charge de la réalisation et de la mise à jour du Référentiel, selon un calendrier restant à préciser. Le groupe de travail a déjà prévu de se réunir mensuellement sur ce sujet.

Après la finalisation et la diffusion d'une première version du Référentiel et un an après sa mise en œuvre effective, le groupe de travail évaluera les retours d'expériences et mettra en œuvre les évolutions nécessaires. Ce REX pourra être élargi aux utilisateurs du réseau, au-delà des membres du groupe de travail.

Tout au long de la période de consolidation du Référentiel, le groupe de travail assurera son actualisation permanente selon une fréquence et des modalités à préciser (destinataires, format, etc.).

Les principes d'utilisation du Référentiel

Le Référentiel sera géré sous l'égide de ce document et mis à disposition de l'ensemble des acteurs (entreprises ferroviaires, constructeurs, gestionnaires d'infrastructure, ...et de leurs organisations représentatives) selon des modalités à préciser.

Pour analyser la compatibilité de leur matériel roulant à l'aide du Référentiel, les EF et constructeurs pourront soit s'appuyer sur leurs propres équipes soit recourir à un prestataire (GI ou autre prestataire), dans des conditions (coûts, délais, propriété d'études,...) qui seront à préciser.

En l'état actuel, les conditions (coûts, délais, propriété d'études,...) de réalisation de l'étude de compatibilité d'un matériel avec une section de ligne sur laquelle existent des paramètres impliquant le recours systématique au GI seront également à préciser.

Les orientations et questions pour la suite des travaux

Les prochaines étapes des travaux à mener par le groupe de travail sont :

- La validation globale de la liste des paramètres.
- La définition des règles d'utilisation, à partir de l'analyse d'un exemple réel de matériel roulant.

De manière à rendre le système efficace pour les utilisateurs du réseau, la mise en place d'un registre des matériels roulants et de leur zone de compatibilité peut être envisagée, en mutualisant les expériences acquises par les EF et les constructeurs. Parmi les questions à instruire, les modalités de mise en place et de partage de ce registre, le rôle et les responsabilités respectives des différents acteurs dans cette démarche devront être précisés.

Les travaux devront également intégrer un éclairage économique, avec une évaluation des coûts des études visées.

2. Gestion des situations perturbées en cas de crise grave

Contexte et objectifs

Dans le même esprit que le dispositif visant à assurer la continuité des transports ferroviaires de voyageurs mis en place par la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007, il est apparu nécessaire à RFF (devenu SNCF Réseau) et aux EF adhérentes à l'UTP d'élaborer un mécanisme similaire pour le transport ferroviaire de marchandises, afin de contribuer à une meilleure fiabilité et attractivité du fret.

En 2011, RFF et l'UTP ont travaillé sur un projet de Protocole « *pour un service de sauvegarde concernant le transport ferroviaire du fret en cas de crise grave* ». Ces travaux ont été menés en parallèle de la proposition de loi « Paternotte » du 13 juillet 2011 « *pour assurer un service minimum au transport ferroviaire de marchandises* », finalement restée sans suite.

Un groupe de travail technique a été constitué pour relancer ces travaux et concrétiser la mise en place d'un dispositif de gestion des situations perturbées en cas de crise grave (telle qu'une grève nationale par exemple) applicable aux trafics de fret, avec les objectifs suivants :

- sauvegarder les trafics prioritaires ou vitaux pour la Nation ;

- garantir la circulation de ces trains sur un itinéraire de bout en bout et à défaut un parcours le plus long possible en accord avec les entreprises ferroviaires.

En tout état de cause, un dialogue doit s'instaurer entre le GI et les EF de fret pour anticiper avec elles les possibilités de circulation, de stationnement et d'éventuels transbordements, en cherchant à limiter, autant que faire se peut l'engorgement des relais sur le parcours, sachant qu'il sera nécessaire d'identifier :

- les axes sur lesquels le trafic fret pourrait s'écouler (au regard de l'expérience acquise et des besoins des EF) ;
- les parcours partiels qui pourraient être réalisés à défaut, s'il n'est pas possible de circuler sur les sections de lignes terminales jusqu'à l'ITE, avec les faisceaux de garage adéquats, pour permettre une reprise des acheminements plus rapide, la plus grande partie du parcours ayant pu avoir lieu la veille de la situation de crise.

Déroulement des travaux

Le groupe de travail constitué s'est appuyé sur le projet de protocole fret de 2011 pour finaliser un dispositif opérationnel à suivre en cas de perturbations et pour assurer le rétablissement du trafic. Ce dispositif est fondé sur l'identification des trains prioritaires compatibles avec le « S1 » voyageur. La réflexion du groupe a également pris en compte le retour d'expérience de la grève nationale de juin 2014.

Dans un premier temps, le groupe de travail a élaboré une liste de six types de transport de marchandises (non priorisés) considérés comme ayant un caractère vital ou prioritaire et justifiant que les trains correspondants puissent circuler en cas de crise grave :

- les transports à caractère international sur les corridors internationaux et les sections frontières majeures identifiées dans la carte du Réseau Orienté Fret. (ROF) ;
- les transports d'hydrocarbures et de matières dangereuses (TMD), tels que déchets radioactifs et charbon pour centrales électriques ;
- les transports de matière pouvant entraîner un arrêt de production d'usine (pièces auto, fours à flux continu, etc) ;
- les transports « sensibles » tels que matières périssables, presse, ordures ménagères, etc ;
- les transports autres de longue distance (>500 km) ;
- les transports autres définis au cas par cas.

Dans un deuxième temps, comme convenu avec l'UTP, RFF a envoyé une lettre en date du 7 mai 2014 à toutes les EF de fret et candidats autorisés leur demandant de lui communiquer la liste des sillons relevant de chacune de ces catégories sur la base du service annuel 2014.

Il est à noter que les réponses reçues ont permis un premier début d'application anticipée lors de la grève nationale de juin 2014.

RFF, devenu SNCF Réseau, a, en effet, pour objectif de définir un processus général de construction d'un graphique de circulations fret dit « F1 » applicable au SA 2015, en concertation avec la DGITM. Cet objectif nécessite préalablement de mener une analyse approfondie de la faisabilité technique en rapprochant les listes de trains prioritaires fournies par les EF de fret avec ceux du service voyageur dit « S1 » en vue de définir un graphique de circulations fret « F1 », pendant du « S1 » pour le transport des voyageurs. Les procédures et outils adéquats pour élaborer un graphique « nettoyé » seront identifiés.

Le contenu et les principes de mise en œuvre du dispositif

1. Périmètre d'application

SNCF Réseau, l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et les entreprises ferroviaires de fret appliquent le présent dispositif en cas de crise grave affectant la circulation des trains de fret, sur le réseau ferré national. Le présent dispositif ne modifie aucune des règles et procédures relatives au service garanti des trains de voyageurs en cas de grève ou en cas d'autres perturbations prévisibles du trafic prévue par la loi n°2007-1224 du 21 août 2007, il s'insère toutefois dans les axes définis dans ce dispositif auxquels s'ajoutent les besoins spécifiques du fret tels que les accès aux lignes et aux sites du réseau ferré national importants pour le fret y compris les postes-frontières, par référence à la « Carte orientée Fret ».

2. Modalités

Les modalités seront détaillées dans une procédure (annexe 3) à proposer par les services de la Direction de la Circulation Ferroviaire. Elle précisera notamment les étapes suivantes :

- la reconnaissance (à l'initiative du GI et/ou des EF) de la gravité de la crise (grève d'ampleur nationale ou intempéries d'ampleur exceptionnelle – chutes de neige, tempêtes, etc. – restreignant considérablement la capacité du réseau ferré national), qui nécessite l'application du présent dispositif pour la circulation des trains de fret aussi longtemps que la crise durera ;

- la mise en place d'un dispositif de cellule de crise. Comme lors de la grève de juin 2014, ce dispositif pourrait notamment se traduire par l'organisation d'une téléconférence dédiée aux EF fret chaque jour en début d'après-midi, afin de permettre au GI de délivrer aux EF des informations précises sur la tenue et l'ouverture des postes et chantiers « stratégiques » pour leur production, en fonction de leurs priorités d'acheminement: tenue des postes, ouverture des passages aux frontières, situation des axes importants, accès aux ports, triages et faisceaux de VS.

Les objectifs de cette téléconférence sont avant tout :

- de délivrer une information complète, détaillée et actualisée sur les prévisions de tenue des postes et les conditions d'accès aux chantiers ainsi que sur les mesures opérationnelles déployées telles que la réouverture totale ou partielle d'une ligne à l'aide des ressources disponibles, les modalités de stationnement des trains, etc.
- d'arrêter un graphique de circulations en fonction du « S1 » au plus près des besoins identifiés par les EF (en fonction de leurs trafics prioritaires) ;

Pour faciliter le traitement des décisions opérationnelles, il est convenu selon les modalités à préciser en annexe 3 que :

- outre la désignation par les EF de fret d'un représentant dans le dispositif de crise, à chaque début de service annuel, ces derniers dressent la liste de leurs trains prioritaires essentiels établie sur la base du service annuel en fonction des critères mentionnés ci-dessus et peut être mise à jour si nécessaire et si possible dans le cadre de la préparation de crise: la DCF prend en considération la liste la plus récente ;
- les sillons constitutifs du F1 seront tracés avec des modalités d'itération, d'arbitrage (si nécessaire) et d'information à préciser ;
- pour faciliter la sortie de crise, et plus particulièrement pour les grèves, RFF veillera à ne pas programmer de nouveaux chantiers, voire à supprimer certaines plages travaux, dans les trente-six-heures suivant le retour à la normale sur les axes ou sites névralgiques identifiés, sauf travaux de réparation urgente. La cellule de crise veillera, en outre, à coordonner les modalités de rétablissement du trafic incluant l'ordre de déblocage des trains.

Les modalités de réalisation et de mise à jour du dispositif

La mise en œuvre du dispositif est évaluée à partir d'indicateurs sélectionnés par le groupe de travail. Les résultats sont communiqués à l'UTP et aux EF dans le mois suivant la sortie de crise (analyse à chaud).

Par la suite, ce dispositif est mis à jour régulièrement sur la base des retours d'expérience, dans le cadre de l'analyse à froid prévue pour la réalisation du rapport annuel de la charte du réseau.

Le dispositif sera consolidé dans le cadre de l'élaboration de la procédure mentionnée ci-dessus.

3. Concertation sur l'allocation des capacités travaux

Contexte et objectifs

Les EF et l'UTP expriment le besoin de disposer de davantage de lisibilité sur les travaux planifiés par les GI et sur leur impact potentiel sur la circulation de leurs trains, en trouvant le meilleur compromis possible entre les objectifs de circulation et de maintenance et le renouvellement du réseau.

Les réflexions engagées par le groupe de travail visent à compléter ou approfondir les dispositifs existants pour répondre à cette demande des EF de disposer d'informations qualifiées, et ce le plus en amont possible, de façon à pouvoir exprimer leurs propres priorités en amont des arbitrages sillons/travaux, selon des modalités à préciser.

Les modalités d'information, de consultation ou de concertation seront à décrire dans un document partagé entre tous les acteurs. Ce document précisera également les critères d'arbitrage sillons/travaux.

Les travaux menés à ce jour et les orientations définies pour la suite

Pour nourrir ses réflexions, le GT a mené deux démarches. D'une part, le GT a visité le site de Coquelles, le 29 avril 2014, afin d'observer les modalités d'organisation des travaux par Eurotunnel, à la fois dans le tunnel et dans les zones portuaires et recueillir des éléments de benchmark. D'autre part, le GT a utilisé l'exemple de l'axe de Nîmes-Perpignan pour analyser l'organisation des travaux et faire le point sur les échanges organisés entre le GI et les EF sur ce sujet.

Il en résulte plusieurs pistes de réflexion à développer avec la nécessité de :

1. distinguer les horizons de temps, en analysant notamment les échanges avant A-3 (avec la question de la contribution des EF à la stratégie du réseau : à quel moment et pour quelles activités ?) et à partir de A-3. Dans ce cadre, une réflexion sur une concertation très en amont sur l'organisation des travaux, en lien avec les 25 schémas directeurs d'axe structurant du Grand Projet de Modernisation du Réseau (GPMR), pourra être menée notamment pour préciser les échéances attendues concernant les décisions de financement pour réaliser la concertation ;

2. informer/consulter les EF aux moments structurants de la programmation en lien avec les décisions de financement, et leur donner un retour avant les étapes suivantes (par exemple: retour sur les revues d'axe avant les réunions préparatoires dites « RPO ») ;

3. améliorer la fiabilité de l'empreinte capacitaire des chantiers, par des engagements de part et d'autre ;

4. mettre en qualité le Programme Général des Fenêtres (PGF).

Les travaux du groupe seront notamment alimentés par une étude d'axe du GPMR, ainsi que par une étude de planification industrielle (PIAXE).



Annexe 1

CANEVAS DES THÉMATIQUES IDENTIFIÉES



I – Processus de mise à jour et de modification des caractéristiques techniques du système ferroviaire (infrastructure et matériel roulant)

- Information et anticipation sur les caractéristiques techniques de l'infrastructure (mise en place de nouvelles infrastructures et modifications de leur exploitation, choix des investissements impactants tels que les choix technologiques d'équipement).
- Principes de concertation entre le GI et les EF sur l'évolution et la rationalisation des infrastructures de services (bases de transport combiné notamment).
- Processus d'adaptation du matériel roulant (notamment règles d'admission, pour faciliter l'adéquation entre les infrastructures et les matériels).

II - Processus d'utilisation du réseau

- Modalités de concertation sur les évolutions à moyen/long terme ayant un impact sur la capacité, la performance (planification des capacités commerciales et travaux en amont d'un SA, accords-cadres, ...).
- Modalités de concertation sur l'allocation des sillons (dont faisabilité dans les nœuds) et des travaux pour un SA (conception du SA et adaptations).
- Règles incitatives à une utilisation optimale du réseau, notamment pour réduire les surréservations ou les modifications tardives de sillons alloués (hors incidences financières).
- Organisation des relations entre les EF lors de l'utilisation du réseau.
- Processus d'élaboration et de modification des règles d'exploitation (dont les CLE: contenu des informations à échanger).

- Modalités de concertation sur la gestion opérationnelle des circulations en ligne, dans les gares de voyageurs et sur les voies de service (ex: priorité de circulation).

- Gestion des situations perturbées: règles de priorité de circulation, gestion des sinistres, organisation des secours en ligne, mesures particulières appliquées en cas de perturbations.

- Suivi post opérationnel: retours d'expérience notamment: le suivi des performances du système, la gestion des situations perturbées et le traitement des incidents (gestion des sinistres, secours en ligne).

III - Respect de l'environnement

Bonnes pratiques concourant au respect de l'environnement (par exemple système partagé pour la réduction des nuisances sonores, traitement des déchets et effluents, ...) hors incidences financières.

IV - Modalités d'échange d'informations/ systèmes d'information/gestion documentaire

- Données et indicateurs à transmettre entre le GI et les EF, dont les règles de diffusion/confidentialité des informations ;
- Processus de transmission d'information et outils associés.

V - Articulation/coordination avec les autres réseaux (hors sujets relatifs à la tarification)

Annexe 2

LISTE DES PARAMÈTRES DE COMPATIBILITÉ

(VERSION À DATE DU 19 NOVEMBRE 2014)



	paramètres de niveau 1 nécessaires pour des vérifications ou analyses aisément maîtrisables
	paramètres de niveau 2 nécessaires pour des études plus détaillées demandant une expertise technique élevée
	paramètres non nécessaires pour les études de compatibilité MR/RFN
	cette couleur repère les nouveaux paramètres de niveau 1 ajoutés lors des travaux de GT à ceux que l'ingénierie Infra SNCF avait initialement proposés

ID	Famille	Objet d'infrastructure correspondant	Nom du Paramètre	Définition	Format	Commentaires	Param. manquant dans le RINF ERA
1	Voie	Voie	Déclivités		[%]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
2	Voie	Voie	Type de rail		[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : UIC 60, Vignole, Broca ou à gorge, double champignon symétrique, et asymétrique		X
3	Voie	Voie	(I/V)/L		[Nombre]		X
4	Voie	Voie	Groupe Demaux	Annexe 1 à l'IN 2542, figurant également en annexe 4 du nouveau référentiel RFN-IG-MR 00 A-00-n°001	[ChaîneDeCaractères]		X
5	Voie	Voie	Dévers		[mm]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
6	Voie	Voie	Rayon de courbure	Rayon de courbure minimum par voie - IC00272	[m]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
10	Voie	Voie	Tonnage de la voie par jour	Volume de circulation quotidien exprimé en tonnes par jour par voie Volume de circulation quotidien exprimé en tonnes par jour par voie Volume de circulation quotidien exprimé en tonnes par jour par voie Volume de circulation quotidien exprimé en tonnes par jour par voie Volume de circulation quotidien exprimé en tonnes par jour par voie	[Nombre]	Si le tonnage est inférieur à 15000T//voies, le matériel est susceptible de rencontrer des défauts de shuntage (et la ligne est susceptible d'être concernée par les mesures de sécurisation shuntage). Ce critère de tonnage permet d'attirer l'attention des EF sur la problématique shuntage.	X
11	Voie	Voie	Inclinaison des rails			Paramètre déjà demandé dans le RINF	
12	Voie	Voie	Vitesses Limites	Vitesses limites des trains par catégorie de circulation	[km/h]	Informations non portées par le RINF dans sa 1ère version (fournies actuellement par les RT)	X
13	Voie	Voie	Conditions de déclenchement et d'inhibition du freinage	Autorisation d'accès aux voies interdisant l'utilisation de certains types de freins		Paramètre déjà demandé dans le RINF	
14	Voie	Voie - Gabarit	Débouché de la ligne	Le contour à l'intérieur duquel les obstacles ne doivent pas pénétrer est défini par des gabarits limites (GA, GB, GB1, FR3.3...). IC00162	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : G1 (3.1) GA FR3.3 GB GB1 GC contour N[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : G1 (3.1) GA FR3.3 GB GB1 GC contour N[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : G1 (3.1) GA FR3.3 GB GB1 GC contour N[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : G1 (3.1) GA FR3.3 GB GB1 GC contour N	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
15	Voie	Voie - Gabarit	Vitesses limites par voie et par sens	Vitesses limites des trains par catégorie de circulation	[km/h]	Informations non portées par le RINF dans sa 1ère version (fournies actuellement par les RT)	X
16	Voie	Voie - Quai	Localisation du quai		PkDébut PkfinPkDébut PkfinPkDébut PkfinPkDébut PkfinPkDébut Pkfin	Informations contextuelles	X
17	Voie	Voie - Quai	Type de quai	IN0163	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : haut mi haut bas[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : haut mi haut bas[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : haut mi haut bas[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : haut mi haut bas[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : haut mi haut bas		X
22	Voie	Voie - Quai	Équipement d'aide au démarrage du train à quai			Paramètre déjà demandé dans le RINF	

Annexe 2

LISTE DES PARAMÈTRES DE COMPATIBILITÉ
(SUITE)

ID	Famille	Objet d'infrastructure correspondant	Nom du Paramètre	Définition	Format	Commentaires	Param. manquant dans le RINF ERA
23	Voie	Voie - Quai	Vitesses limites par voie et par sens	Vitesses limites des trains par catégorie de circulation	[km/h]	Informations non portées par le RINF dans sa 1ère version (fournies actuellement par les RT)	X
24	IFTE	IFTE - Section de séparation	Présence de pancarte REV		O/N		X
25	IFTE	IFTE - Section de séparation	Distance REV par section par sens		[m] (sens pair) / [m] (sens impair)		X
26	IFTE	IFTE - Section de séparation	Présence Section de Séparation de Phase		O/N	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
27	IFTE	IFTE - Section de séparation	Localisation Section de Séparation de Phase		PK	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
28	IFTE	IFTE - Section de séparation	Présence Section de Séparation des Systèmes		O/N	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
29	IFTE	IFTE - Section de séparation	Localisation Section de Séparation des Systèmes		PK	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
30	IFTE	IFTE - Section de séparation	Présence de montages particuliers		O-lien/N	Utilisé dans le cadre d'études spécifiques	
31	IFTE	IFTE - Section de séparation	Identifiant de la section de séparation		{ChaîneDeCaractères}	Informations contextuelles	
32	IFTE	IFTE - Section de séparation	Nature de la section de séparation		{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : SSP SSS{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : SSP SSS{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : SSP SSS{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : SSP SSS	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
36	IFTE	IFTE - Section de séparation	Implantation de l'isolateur de section		{ChaîneDeCaractères}	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
37	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Gabarit électrique		Liste exhaustive à définir		X
39	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Localisation de la zone électrifiée		Pkdébut PkfinPkdébut PkfinPkdébut Pkfin	Informations contextuelles	X
40	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Technique de captage		{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Caténaire LAC PAC Troisième rail Autre{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Caténaire LAC PAC Troisième rail Autre{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Caténaire LAC PAC Troisième rail Autre		X
42	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Hauteur minimale du captage	Par rapport au plan de roulement	[m]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
43	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Hauteur maximale du captage	Par rapport au plan de roulement	[m]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
44	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Tension		{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Non électrifié 25kV 50Hz 1500 Vcc 750 Vcc 3000 Vcc 15kV 16Hz 2/3 Autre{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Non électrifié 25kV 50Hz 1500 Vcc 750 Vcc 3000 Vcc 15kV 16Hz 2/3 Autre{ChaîneDeCaractères} choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Non électrifié 25kV 50Hz 1500 Vcc 750 Vcc 3000 Vcc 15kV 16Hz 2/3 Autre	Paramètre déjà demandé dans le RINF	

Annexe 2

LISTE DES PARAMÈTRES DE COMPATIBILITÉ
(SUITE)

ID	Famille	Objet d'infrastructure correspondant	Nom du Paramètre	Définition	Format	Commentaires	Param. manquant dans le RINF ERA
49	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Largeur de balayage latéral de la caténaire Archet(s) accepté(s) conformément à la STI RST ou à la norme EN 50367:2006 Largeur de balayage latéral de la caténaire Archet(s) accepté(s) conformément à la STI RST ou à la norme EN 50367:2006 Largeur de balayage latéral de la caténaire Archet(s) accepté(s) conformément à la STI RST ou à la norme EN 50367:2006		[m] Choix multiple au sein de la liste prédéfinie: 1950 mm (Type1) 1950 mm (Type2) 1600 mm (GB,CTRL) 1450 mm[m] Choix multiple au sein de la liste prédéfinie: 1950 mm (Type1) 1950 mm (Type2) 1600 mm (GB,CTRL) 1450 mm[m] Choix multiple au sein de la liste prédéfinie: 1950 mm (Type1) 1950 mm (Type2) 1600 mm (GB,CTRL) 1450 mm		X
50	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Effort maximal applicable par le pantographe sur la caténaire	Soulèvement de la caténaire	[N]		X
51	IFTE	IFTE - Section de séparation	Distance inter pantographe		[m]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
52	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - DBC	Localisation du DBC		[PK]	Informations contextuelles	X
53	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - DBC	Identifiant du DBC		[ChaîneDeCaractères]	Informations contextuelles	
54	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - DBC	Génération du DBC		[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : 3 4 4 BIS[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : 3 4 4 BIS[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : 3 4 4 BIS		X
63	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Détecteur de train - CdV	Circuit de voie ITE protégé	Cf. Directives de 1988	Oui/Non	Les matériels roulants circulant sur les CdV ITE non protégés ne doivent pas capter plus de 6 MVA à la caténaire	X
64	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Détecteur de train - Pédales électroniques	Localisation du détecteur électronique		[PK]	Informations contextuelles	X
65	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Détecteur de train - Pédales électroniques	Type de détecteur électronique autre que D39/D50		Oui/Non		X
66	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Détecteur de train - Pédales électroniques	Utilisations du détecteur électronique		[ChaîneDeCaractères] choix multiple au sein d'une liste prédéfinie : Compteur d'essieux Pédale électronique (annonce PN...) DBC Autre[ChaîneDeCaractères] choix multiple au sein d'une liste prédéfinie : Compteur d'essieux Pédale électronique (annonce PN...) DBC Autre[ChaîneDeCaractères] choix multiple au sein d'une liste prédéfinie : Compteur d'essieux Pédale électronique (annonce PN...) DBC Autre		X
67	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Equipement de contrôle des trains	Equipement sol de contrôle des trains		O/N	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
68	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Equipement de contrôle des trains	Localisation/Zone des équipements sol de contrôle des trains		PkDébut PkfnPkDébut PkfnPkDébut Pkfn	Paramètre déjà demandé dans le RINF	

Annexe 2

LISTE DES PARAMÈTRES DE COMPATIBILITÉ
(SUITE)

ID	Famille	Objet d'infrastructure correspondant	Nom du Paramètre	Définition	Format	Commentaires	Param. manquant dans le RINF ERA
69	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Equipement de contrôle des trains	Type d'équipements sol de contrôle des trains		[ChaîneDeCaractères] choix multiple au sein d'une liste prédéfinie : KVB KVBP KCVP KCVB TVM 300 TVM 430 TVM SEI DAAT Intégra Autre - à préciser[ChaîneDeCaractères] choix multiple au sein d'une liste prédéfinie : KVB KVBP KCVP KCVB TVM 300 TVM 430 TVM SEI DAAT Intégra Autre - à préciser[ChaîneDeCaractères] choix multiple au sein d'une liste prédéfinie : KVB KVBP KCVP KCVB TVM 300 TVM 430 TVM SEI DAAT Intégra Autre - à préciser	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
70	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Equipement de contrôle des trains	Fonction des équipements sol de contrôle des trains		[ChaîneDeCaractères] choix multiple au sein d'une liste prédéfinie		X
71	IFTE	IFTE - Retour Courant Traction	Le circuit de retour courant de traction est conforme aux textes de prescription	(IN0399 pour le 25kV / IN0401 pour le 1500V)	O/N		X
72	IFTE	IFTE - Sous-station	Sous stations	Liste des sous stations concernées	[ChaîneDeCaractères] sous station 1 sous station 2[ChaîneDeCaractères] sous station 1 sous station 2	Informations contextuelles	
73	IFTE	IFTE - Sous-station	Zone d'alimentation		Pk début Pk fin Pk début Pk fin	Informations contextuelles	
74	IFTE	IFTE - Sous-station	Puissance	Groupe traction et puissance associée	[ChaîneDeCaractères] [Groupe][Puissance] [Groupe][Puissance] ...[ChaîneDeCaractères] [Groupe][Puissance] [Groupe][Puissance] ...	Utilisé dans le cadre d'études spécifiques	
75	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Tension Maximum		[V]		X
76	IFTE	IFTE - Sous-station	Index de référence	L'IndexRef correspond à la moyenne entre l'année 2000 et l'année 2004 des 30 plus grandes valeurs enregistrées de puissance moyennée 10 minutes. L'IndexRef correspond à la moyenne entre l'année 2000 et l'année 2004 des 30 plus grandes valeurs enregistrées de puissance moyennée 10 minutes.	[Valeur]	Utilisé dans le cadre d'études spécifiques	
77	IFTE	IFTE - Sous-station	Index N	30 plus grandes enregistrées sur l'année N	[Valeur]	Utilisé dans le cadre d'études spécifiques	
78	IFTE	IFTE - Sous-station	Puissance de court circuit	Une sous station 25kV n'est alimenté que par deux phases, et il convient de veiller à ce que la tension des deux phases alimentant la sous station ne soit pas trop différente de la troisième : cela est mesuré par le taux de déséquilibre (limite fixée par RTE: 1,8 % à partir du moment où l'IndexRef est dépassé) déterminé par la puissance de court circuit. La puissance de court circuit est fournie par RTE. Une sous station 25kV n'est alimenté que par deux phases, et il convient de veiller à ce que la tension des deux phases alimentant la sous station ne soit pas trop différente de la troisième : cela est mesuré par le taux de déséquilibre (limite fixée par RTE: 1,8 % à partir du moment où l'IndexRef est dépassé) déterminé par la puissance de court circuit. La puissance de court circuit est fournie par RTE.	[Valeur]	Utilisé dans le cadre d'études spécifiques	
79	IFTE	IFTE - Sous-station	Vitesses Limites	Vitesses limites des trains par catégorie de circulation	[km/h]	Informations non portées par le RINF dans sa 1ère version (fournies actuellement par les RT)	

Annexe 2

LISTE DES PARAMÈTRES DE COMPATIBILITÉ
(SUITE)

ID	Famille	Objet d'infrastructure correspondant	Nom du Paramètre	Définition	Format	Commentaires	Param. manquant dans le RINF ERA
80	IFTE	IFTE - Sous-station	Sous-station apte à la récupération d'énergie Autorisation de freinage par récupération Sous-station apte à la récupération d'énergie Autorisation de freinage par récupération		O/N	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
81	IFTE	IFTE - Sous-station	Type d'installation de détection des court-circuits			Utilisé dans le cadre d'études spécifiques	
82	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Intensité max à l'arrêt en été/hiver Courant maximal à l'arrêt par pantographe Intensité max à l'arrêt en été/hiver Courant maximal à l'arrêt par pantographe		[A]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
83	Voie	Voie - OA	Localisation de l'ouvrage		[PK]	Informations contextuelles	X
84	Voie	Voie - OA	Nom de l'ouvrage		[ChaîneDeCaractères]	Informations contextuelles	X
88	Voie	Voie - OA	Vitesse maximale autorisée	Liée à l'infra	[km/h]	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
89	Voie	Voie - OA	Vitesses Limites	Vitesses limites des trains par catégorie de circulation	[km/h]	Informations non portées par le RINF dans sa 1ère version (fournies actuellement par les RT)	X
90	Voie	Voie - OA	Aptitude à la charge	Fiche UIC 700	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : C4 D4 E4 E5 [ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : C4 D4 E4 E5	Paramètre déjà demandé dans le RINF	
91	Voie	Voie - Tunnel	Exigence de conformité à l'instruction interministérielle n° 98-300 du 8 juillet 1998 relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires et de la IN 2762 (SAM 5 002)	Les matériels destinés à circuler dans des tunnels de grande longueur ou dans les lignes souterraines du RER doivent respecter les dispositions de l'instruction interministérielle n° 98-300 du 8 juillet 1998 relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires et de la IN 2762 (SAM 5 002).	O/N		X
92	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Equipement de contrôle des trains	Rejet WC interdit sur la voie	Sur les lignes du réseau express régional d'Île-de-France, le rejet des WC doit pouvoir être condamné.	O/N		X
93	Voie	Voie - PN	Localisation de l'axe du PN		[PK]	Informations contextuelles	X
94	Voie	Voie - PN	Nom de l'installation	Désignation ou N° PN	[ChaîneDeCaractères]	Informations contextuelles	X
99	Voie	Voie - PN	Mécanisme d'annonce		CdV / Pédale		X
103	Voie	Voie - PN	Mécanisme de réarmement		[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Réarmement par zone (équivalent à par CdV) Réarmement par pédale		X
111	Voie	Voie - Quai	Le GVEZQ est dégagé		Oui/Non		X
112	IFTE	IFTE - Section de séparation	Distance "intérieure" minimale pouvant séparer les extrémités des archets de pantographes successifs		[m]		X
113	IFTE	IFTE - Caténaire et alimentation en énergie	Puissance maximale qui peut être fournie par train par les IFTE		[kW] ou [kVA]		X
114	IFTE	IFTE - Retour Courant Traction	Puissance maximale admissible par le retour courant traction		[kW] ou [kVA]	Ajout d'un paramètre sur la capacité du retour du courant traction qui peut être sous-dimensionnée par rapport à ce qu'offre les IFTE. Ce paramètre ne peut pas être découplé de la grille de trafic.	X
115	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Détecteur de train - Pédales électroniques	Détection des trains utilisant un "détecteur électronique de roue"		Oui/Non		X
116	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Détecteur de train - CdV	Détection des trains utilisant un circuit de voie type "ITE"		Oui/Non		X
117	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - Détecteur de train - CdV	Détection des trains utilisant un circuit de voie type "SICI"		Oui/Non		X
118	Voie	Voie-PN	Courbe de référence temps-vitesse	courbe de référence de l'IN 3951	Choix multiple au sein de la liste prédéfinie	permet la comparaison à la courbe de référence du nouveau matériel.	X
xxx	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - DBC	Sens de mesure du DBC		[ChaîneDeCaractères] : choix unique au sein d'une liste prédéfinie : Sens normal de circulation uniquement Sens normal de circulation ET contre-sens	Permet de savoir si le DBC effectue des mesures uniquement pour les trains roulant dans le sens normal de circulation, ou bien si les trains circulant à contre-sens sont également concernés.	X
xxx	Contrôle-commande et signalisation	Contrôle-commande et signalisation - DBC	Longueur de la voie de dégagement associée		[m]	Permet de connaître la longueur de la voie où doit être garé un train ayant déclenché l'alarme DBC	X

Annexe 3

PROCESSUS OPERATIONNEL DE GESTION DES SITUATIONS PERTURBÉES EN CAS DE CRISE GRAVE

Dispositif d'information mis en œuvre par le SGTC en cas d'application de la loi sur la continuité de service¹



Les mouvements sociaux

Les mouvements sociaux notamment reconductibles, soulèvent la question de l'information continue des Entreprises Ferroviaires Fret quant à la disponibilité des infrastructures nécessaires à leur production. Le dispositif prévu vise à répondre aux besoins spécifiques de leurs activités ; besoins auxquels le processus de diffusion de l'information ne répondait antérieurement qu'imparfaitement.

Ainsi :

1. dès que le préavis national est connu, un avis est lancé par les Etablissements Infra Circulation (EIC) au niveau local auprès des entreprises présentes sur leur territoire, et par le CNOC au niveau national auprès de l'ensemble des Entreprises Ferroviaires, informant du dépôt d'un préavis de grève,
2. quotidiennement, à partir du premier jour de grève et pendant toute sa durée, une téléconférence nationale dédiée aux Entreprises Ferroviaires Fret est organisée. Au-delà des prévisions concernant les grands postes d'aiguillage dont la tenue est dimensionnante pour l'accès au Réseau Ferré National (RFN), cette téléconférence a pour but de délivrer aux Entreprises Ferroviaires des informations complètes, détaillées et actualisées sur les prévisions de tenue des postes et d'accès aux chantiers « stratégiques » pour leur production et notamment pour la préparation, l'expédition et la réception de leurs trains prioritaires,
3. au fur et à mesure que les EIC ont connaissance des ressources disponibles, ils renseignent l'application MINISCOPE sur l'ouverture ou non à la circulation des sections de ligne commandées par les postes et installations qu'ils gèrent. L'ensemble de ces informations donne lieu à l'édition deux fois par jour, d'une cartographie nationale—consultable par l'ensemble des Entreprises Ferroviaires et Candidats Autorisés,
4. certains EIC (environ un tiers) appuient leurs informations entrées dans MINISCOPE, d'une cartographie régionale, plus détaillée que celle issue de MINISCOPE.
La généralisation de cette « bonne pratique » à l'ensemble des EIC constitue un axe de progrès, selon un horizon de temps à préciser.

Les incidents entraînant une réduction de capacité importante

En situation d'un incident ayant pour conséquence une réduction de capacité ne permettant plus l'écoulement du trafic ferroviaire dans des conditions normales, les Entreprises Ferroviaires sont conviées à participer à des audio conférences quotidiennes visant à les tenir informées :

1. de manière continue de l'avancement des opérations de remise en état des installations et notamment de l'évolution des délais de retour à la situation nominale,
2. du nombre total de circulations pouvant être acceptées dans la capacité résiduelle et du nombre de sillons qui leur sont attribués en application des dispositions prévues au DRR (Annexe 5 - Article 5.7.4 : Restriction de capacité). Il est rappelé que dans ce type de situation, les demandes de sillons de dernière minute (SDM) ne sont acceptées qu'en mode opérationnel. Dans le cadre de ces audio conférences, les représentants des EF signalent leurs priorités d'acheminement.

Un interlocuteur désigné au sein d'Accès Réseau assure par ailleurs l'information des candidats autorisés et examine en permanence avec eux les problématiques de production de sites qu'ils sont seuls à connaître finement.

¹ Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.