

Règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations

Document d'utilisation du réseau

Version 03 du 29-11-2013
Applicable à partir du 08-06-2014

RFF

(IG TR 4 C 1 n°1)
RFN-IG-TR 04 C-01-n°001



Sommaire

ARTICLE 1. PREAMBULE	1
1.1. Origine de la création du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Abréviations utilisées	2
1.4. Glossaire.....	2
CHAPITRE 1 : OBLIGATIONS RECIPROQUES DES EXPLOITANTS FERROVIAIRES	3
Article 101. Principes.....	3
Article 102. Information du SGTC par RFF	4
Article 103. Traçabilité des échanges d'informations entre l'EF et le SGTC et des décisions du SGTC.....	4
103.1. Principe.....	4
103.2. Enregistrements des communications de la radio sol-train.....	4
Article 104. Correspondants opérationnels du SGTC	4
104.1. Niveau local	5
104.2. Niveau territorial.....	5
104.3. Niveau national.....	5
Article 105. Correspondants opérationnels des EF.....	5
CHAPITRE 2 : ACCEPTATION DES TRAINS	7
Article 201. Informations relatives aux conditions de circulation	7
Article 202. Informations relatives aux caractéristiques des trains.....	8
202.1. Principe.....	8
202.2. Déclaration de train long.....	8
Article 203. Train prêt à accéder au réseau.....	9
Article 204. Acceptation d'un train remis en retard par l'EF	9
Article 205. Mesures à prendre en cas de non-conformité d'un train par rapport au sillon réservé.....	10
Article 206. Acceptation de la circulation en avance d'un train	11
CHAPITRE 3 : INFORMATIONS RELATIVES AU SUIVI DES TRAINS.....	12
Article 301. Principes.....	12
Article 302. Information de localisation	12
302.1. Contenu	12
302.2. Support	12
302.3. Délai de mise à disposition.....	13
Article 303. Information d'explication	13
303.1. Contenu	13
303.2. Support	13
303.3. Délai de mise à disposition.....	13
Article 304. Information conjoncturelle et prévisionnelle	13
304.1. Contenu	13
304.2. Support	14
304.3. Délai de mise à disposition.....	14
Article 305. Description des incidents.....	14
305.1. Information d'explication.....	14
305.2. Information conjoncturelle et prévisionnelle	14
Article 306. Transmission d'informations concernant le matériel roulant par l'intermédiaire de la liaison radio sol-train.....	14
CHAPITRE 4 : GESTION DES CIRCULATIONS	16

Article 401. Circulation conformément aux sillons prévus	16
Article 402. Cas de non respect des règles de sécurité	16
Article 403. Règle de priorité de circulation entre trains	17
403.1. Définition	17
403.2. Principes	17
403.3. Modalités d'application	17
Article 404. Règle de priorité entre trains et travaux en cas de conflit	18
404.1. Principe	18
404.2. Définition	18
404.3. Report de l'accord	18
404.4. Situation exceptionnelle	18
CHAPITRE 5 : SITUATIONS PARTICULIERES	20
Article 501. Règle de restriction de capacité	20
501.1. Principes	20
501.2. Modalités d'application	20
501.3. Restriction liée à l'alimentation en énergie	20
501.4. Restrictions liées aux intempéries	21
501.4.1. Signalement	21
501.4.2. Mesures à prendre	21
501.5. Garage d'un train	21
Article 502. Rétablissement de la capacité d'infrastructure	21
Article 503. Règle de mise à disposition de moyens propres aux EF pour rétablir la capacité d'infrastructure	22
503.1. Principe	22
503.2. Mise à disposition de personnel et matériel pour porter secours à un train en détresse	22
503.3. Mise à disposition de personnel et matériel pour déplacer un train dans l'incapacité de poursuivre son parcours	22
503.4. Mise à disposition de personnel et matériel pour acheminer des moyens de relevage	23
503.5. Mise à disposition de personnel et matériel pour acheminer des moyens logistiques en cas de réparation urgente des infrastructures	23
Article 504. Règle de mise à disposition de moyens pour assurer le bon fonctionnement des circuits de voie	24
Article 505. Détournements	24
ANNEXE 1 FICHE DE DECLARATION DE COMPOSITION DE TRAIN LONG	25
ANNEXE 2 DEMANDE D'ACCEPTATION DE NON-CONFORMITE PAR RAPPORT AU SILLON RESERVE	27
ANNEXE 3 FICHE EVENEMENT MATERIEL	29
ANNEXE 4 RETABLISSEMENT URGENT DE LA CAPACITE D'INFRASTRUCTURE	31
ANNEXE 5 MISE A DISPOSITION DE MOYENS D'ENTREPRISES FERROVIAIRES	33
ANNEXE 6 DETOURNEMENT	35

Article 1. Préambule

Le présent document est élaboré en complément des dispositions du document de référence du réseau ferré national publié par Réseau ferré de France, et tient notamment compte des règles en vigueur issues de l'expérience de l'exploitation du réseau ferré national.

Les prescriptions contenues dans ce document sont à destination des exploitants ferroviaires au sens de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

1.1. Origine de la création du document

Ce document est élaboré suite à la parution de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national. Les dispositions issues des documents d'exploitation suivants :

- RFN-IG-TR 04 C-01-n°001 "Règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations",
- RFN-NG-TR 04 C-04-n°003 "Échange d'informations en phase opérationnelle entre le GID et les entreprises ferroviaires",
- RFN-CG-TR 04 C-04-n°008 "Déclaration de composition de train long",

ne relevant plus de la documentation d'exploitation, sont regroupées dans le présent document d'utilisation du réseau.

1.2. Objet

Ce document reprend les dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national. Ces dispositions comprennent l'ensemble des règles et procédures concourant à la gestion des circulations dans le cadre des relations réciproques entre Réseau ferré de France, le service gestionnaire des trafics et des circulations et les autres exploitants ferroviaires.

Les dispositions reprises dans le présent document et applicables aux entreprises ferroviaires le sont aussi aux autres exploitants ferroviaires concernés.

1.3. Abréviations utilisées

AC	agent-circulation
AP	avis préalable
ATE	avis de transport exceptionnel
BRÉHAT	base des résultats de l'exploitation habiles à d'autres tâches
CCL	chef circulation local
CNOC	centre national des opérations circulation
COGC	centre opérationnel de gestion des circulations
DCF	direction de la circulation ferroviaire
DNC	directeur national circulation
DNI	directeur national infrastructure
DRR	document de référence du réseau ferré national
EF	entreprise ferroviaire
EPSF	établissement public de sécurité ferroviaire
FEM	fiche événement matériel
FIT	fiche d'identification de train
LGV	ligne à grande vitesse
PIS	plan d'intervention et de sécurité
REX	retour d'expérience
RFF	Réseau ferré de France
RFN	réseau ferré national
RVB	renouvellement voie et ballast
SGTC	service gestionnaire des trafics et des circulations
SI	système d'information
TCT - UI	type de convoi trafic – utilisateur de l'infrastructure
VEH	variation d'écart horaire

1.4. Glossaire

CNO Circulation	entité du service gestionnaire du trafic et des circulations chargée, au niveau national, de l'ordonnancement des circulations sur LGV et de la supervision des autres lignes du RFN.
exploitant ferroviaire	au sens de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué, l'entreprise ferroviaire et la personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé autorisés chacun par l'EPSF à exercer une activité ferroviaire sur le réseau ferré national.
guichet opérationnel	entité du COGC chargé de la surveillance active de la circulation, de l'attribution des sillons dans la capacité résiduelle du graphique de circulation à partir de J-1 17h00 et d'autres missions (information des EF sur la circulation de leurs trains, traitement des demandes d'incorporation des transports exceptionnels, etc.).
service gestionnaire des trafics et des circulations	service de la Société nationale des chemins de fer français assurant, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF, la gestion du trafic et des circulations sur le RFN, conformément à l'art. L. 2123-5 du code des transports ; la Société nationale des chemins de fer français peut, lorsqu'elle l'estime nécessaire, passer convention pour charger un autre exploitant qu'elle-même d'exploiter une ligne ou une section de ligne du RFN.

Chapitre 1 :

Obligations réciproques des exploitants ferroviaires

Article 101. Principes

Le SGTC gère les circulations en application de la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité et de la documentation d'exploitation, en mettant en œuvre un système de production de la circulation. Ce système permet d'exploiter l'ensemble des infrastructures de manière conforme au graphique de circulation et de manière non discriminatoire vis-à-vis des EF.

La gestion des circulations a pour but d'assurer la circulation des trains conformément au graphique de circulation validé par RFF et aux dispositions reprises dans le document de référence du réseau.

Le graphique de circulation, comportant sillons, plages-travaux ainsi que stationnements en zones nodales, est réputé être connu des EF, dans le cadre des processus décrits au document de référence du réseau.

Le graphique de circulation est mis en œuvre par les opérateurs circulation (agents-circulation, aiguilleurs) qui établissent les itinéraires prévus en temps utile. Lorsque les trains respectent leurs sillons et qu'aucun incident ou besoin urgent de plage-travaux ne s'oppose à la circulation ou au bon fonctionnement des installations, la production est du seul ressort des secteurs circulation, les échelons complémentaires (coordinations locale, territoriale et nationale) assurant un suivi actif mais sans nécessité d'intervention. Les trains circulent à leur ordre, dans les sillons attribués. Les travaux de maintenance sont effectués à leur ordre, dans les plages attribuées.

La réalisation fluide de la circulation théorique peut être contrariée par un certain nombre d'événements affectant les infrastructures, la production propre des EF et par des événements extérieurs au réseau. La fluidité de la circulation appelle alors des interventions basées sur l'application de règles d'exploitation et le cas échéant de décisions pouvant conduire à déroger à ces règles.

Les productions respectives du SGTC et de chaque EF impliquent des échanges permanents d'informations. Pour garantir le bon fonctionnement de ces échanges d'informations, il est nécessaire que les interfaces entre les correspondants opérationnels du SGTC et ceux des EF soient organisées conformément aux articles ci-après. Pour cela :

- le SGTC fournit à chaque EF la liste (coordonnées, modalités d'appel et fonctions) de ses correspondants pouvant être joints au cours des phases pré-opérationnelles et opérationnelles. Les coordonnées des correspondants locaux sont reprises dans les consignes locales d'exploitation correspondantes, la liste des correspondants territoriaux et nationaux est gérée par le service national du SGTC en charge de la gestion de la circulation,
- chaque EF fournit au SGTC la ou les liste(s) (coordonnées, modalités d'appel et fonctions) de ses correspondants pouvant être joints au cours des phases pré-opérationnelles et opérationnelles pour les échanges d'information et de concertation.

Le service national du SGTC en charge de la gestion de la circulation se met en relation avec les EF, en principe 2 fois par an, pour la mise à jour de ces listes.

Article 102. Information du SGTC par RFF

En amont de la phase pré opérationnelle, RFF communique au SGTC la liste des EF ayant obtenu un certificat de sécurité pour accéder au réseau ferré national, en indiquant notamment dans sa transmission les lignes, les services de transport et les matériels roulants concernés. RFF précise également au SGTC les dispositions particulières ayant un impact sur la gestion des circulations qui pourraient figurer dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure, objet du document de référence du réseau. RFF communique également toute évolution de ces données au SGTC.

Article 103. Traçabilité des échanges d'informations entre l'EF et le SGTC et des décisions du SGTC

103.1. Principe

Les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents du SGTC (agents des postes d'aiguillage ou chargés de régulation ou de coordination) sont permanents. À l'exception de ceux nécessitant un formalisme et une traçabilité conformément aux procédures mises en œuvre en vertu de la réglementation technique de sécurité ou de la documentation d'exploitation, ces échanges ne font normalement pas l'objet de traçabilité.

Toutefois, une traçabilité est requise lors des échanges qui résultent d'obligations d'information ou valent notification en vertu des annexes du présent document. Selon le cas, la traçabilité peut être obtenue par divers moyens repris notamment dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 00 A-00-n°004 relatif aux procédures de communication. Les annexes du présent document qui reprennent les imprimés utilisés lors des échanges entre EF et SGTC ne sont pas modifiables.

103.2. Enregistrements des communications de la radio sol-train

Les COGC et certains postes d'aiguillage procèdent à l'enregistrement de toutes les conversations échangées par la radio sol train. Ces enregistrements ont fait l'objet des déclarations nécessaires au regard des dispositions légales "Informatiques et Libertés".

Les représentants désignés par les entreprises ferroviaires peuvent accéder à ces enregistrements dans les conditions décrites dans le DRR.

Les conversations des salariés des entreprises ferroviaires par la radio sol train sont susceptibles de pouvoir être écoutées non seulement par RFF et la DCF mais aussi, dans le cadre d'opérations de REX sécurité, par les représentants d'autres entreprises ferroviaires, ou encore par toute autorité légitime ayant pouvoir de solliciter l'accès à ces enregistrements ou leur réquisition (autorités judiciaires, EPSF...). Il leur appartient donc de prendre toutes dispositions pour l'information de leur personnel.

Article 104. Correspondants opérationnels du SGTC

La gestion opérationnelle de la circulation est organisée par le SGTC selon trois niveaux de responsabilité :

- un niveau local : le secteur circulation faisant intervenir un ou plusieurs postes d'aiguillage,
- un niveau territorial : le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC),
- un niveau national : le Centre National des Opérations Circulation (CNOC).

104.1. Niveau local

La commande des installations dans les postes d'aiguillage est assurée par l'agent circulation. Elle s'appuie dans certains cas sur des automatismes. L'agent-circulation organise la circulation sur son secteur et anticipe son déroulement de manière à pouvoir prendre les mesures imposées par les circonstances et provoquer leur mise en œuvre qu'elles soient de son niveau ou non.

Il assure également la mission fondamentale de suivi actif des circulations : il confronte les résultats obtenus à la situation théorique pour déterminer les écarts, et éventuellement réagit selon ses prérogatives. De plus, il renseigne l'origine des écarts constatés dans les outils mis à sa disposition (Bréhat, Oléron, ...), selon les prescriptions du référentiel de saisie Bréhat.

Il peut être en relation avec des correspondants désignés des EF et du Gestionnaire de Gares (GG) pour assurer la mise en œuvre de la production circulation relevant de son niveau.

Dans les ensembles ferroviaires à forte densité de trafic, où la coexistence des circulations en transit et locales est sensible, il peut être nécessaire de confier la gestion opérationnelle des circulations au niveau local. Ces ensembles constituent des Centres Circulation dans lesquels la coordination est exercée par un Chef Circulation Local.

104.2. Niveau territorial

Au niveau intermédiaire, le coordonnateur du COGC est le correspondant désigné des Entreprises Ferroviaires pour la gestion opérationnelle des circulations.

Il assure un suivi permanent de la circulation et exploite les indications fournies par ses outils ou les avis reçus des différents postes. Il exerce ainsi une surveillance précise sur le périmètre du guichet opérationnel et est à l'origine du déclenchement de processus opérationnels tels que rétention, détournement, engagement de moyens de secours,...

Il s'assure que les écarts constatés entre les horaires théoriques et les horaires observés des circulations sont renseignés dans les outils mis à disposition du niveau intermédiaire (Bréhat, ...), selon les prescriptions du référentiel de saisie Bréhat.

L'allocation opérationnelle de la capacité d'infrastructure est assurée par le guichet opérationnel (capacité) dont les coordonnées sont communiquées aux EF conformément aux dispositions de l'article 101 du présent document.

104.3. Niveau national

Au niveau national, le CNOC est en contact avec les EF. Le coordonnateur national y exerce un suivi permanent et global sur l'ensemble RFN. Il réagit suite aux avis reçus ou en exploitant les informations issues des outils dont il dispose, pour exercer une surveillance plus précise sur une zone nécessitant une intervention à son niveau. Il est responsable de processus conséquents tels que la coordination des mesures prises par les COGC, détournements et réduction de capacité.

Sur les axes du RFN où le trafic de longue distance est important et constitue un enjeu majeur, ainsi que sur les LGV, des Coordinateurs d'Axes (CODAX) sont chargés d'assurer un suivi spécifique et systématique des trains de long parcours et de coordonner les actions des régulateurs des secteurs de régulation correspondants.

Article 105. Correspondants opérationnels des EF

L'application d'une règle d'exploitation par les opérateurs du SGTC chargés des missions de coordination locale, territoriale ou nationale peut amener ces derniers à se concerter avec une ou plusieurs EF dans des délais brefs, puis à signifier à chacune le contenu de ses décisions. Au-delà des besoins d'identification réciproques, il est nécessaire de limiter strictement, pour chacun, le nombre d'interlocuteurs.

En conséquence, afin d'optimiser les relations EF / SGTC, chaque EF est tenue de désigner un interlocuteur unique apte à recevoir, en son nom, une information ou une notification de décision. S'il y a lieu, elle peut désigner un interlocuteur différent pour chaque niveau du système de production de la circulation : national (CNOG), territorial (COGC) ou local.

Toutefois, l'organisation de la production d'une EF pouvant être répartie entre plusieurs entités opérant chacune de manière plus ou moins autonome sur un service de transport (voyageurs ou fret), il est admis qu'elle puisse désigner un interlocuteur par service de transport auprès de chaque niveau de production du SGTC. Cette demande de désignation d'interlocuteur par service de transport doit être effectuée par courrier auprès du service national du SGTC en charge de la gestion de la circulation.

Chapitre 2 :

Acceptation des trains

Article 201. Informations relatives aux conditions de circulation

Par défaut, le SGTC considère que les trains inscrits dans les sillons du jour donné circulent conformément à leur régime de circulation. En cas de divergence entre le régime du sillon et la circulation effective d'un train dans ce sillon, l'EF est tenue d'informer le service concerné du SGTC dès la connaissance de cette différence. Cette information ponctuelle concerne :

- la régularisation (totale ou partielle) : cas d'un train inscrit dans un sillon facultatif et circulant effectivement sur tout ou partie du parcours du sillon facultatif,
- la dérégularisation (totale ou partielle) : cas d'un train régulier ne circulant pas sur tout ou partie du parcours du sillon régulier, le sillon sur le parcours non utilisé restant réservé et devenant facultatif le jour considéré,
- la suppression (totale ou partielle) : cas d'un sillon, régulier ou facultatif, supprimé sur tout ou partie du parcours pour un jour considéré. La capacité correspondante n'est alors plus maintenue à la disposition de l'EF.

L'EF est tenue de communiquer les informations relatives au train au COGC en charge de la gare de départ dès que possible et dans un délai suffisant avant l'heure de départ prévue à l'origine du sillon.

Par ailleurs, dès qu'elle en a connaissance, l'EF communique au SGTC les informations relatives à la suite envisagée pour le train (sillon de reprise, stationnement, ...) de façon à permettre au représentant local du SGTC de gérer au mieux les conditions de circulation du train et notamment son lieu de stationnement s'il y a lieu.

Les informations relatives aux évolutions ou manœuvres ayant lieu avant le départ, en cours de route ou après l'arrivée d'un train, ainsi que celles relatives aux stationnements des trains sur certaines voies désignées (voies à quai, ...), sont communiquées localement au SGTC par les EF intéressées. Quand elles sont connues à l'avance et revêtent un caractère répétitif, elles sont communiquées en phase pré-opérationnelle aux bureaux horaires locaux. Lorsqu'elles n'ont pu fournir les informations utiles en phase pré-opérationnelle, les EF transmettent ces informations, en phase opérationnelle, au responsable du secteur circulation intéressé.

Ces informations permettent aux agents intéressés d'organiser la circulation sans devoir solliciter de renseignement supplémentaire.

Article 202. Informations relatives aux caractéristiques des trains

202.1. Principe

Les EF doivent mettre à disposition des opérateurs de la circulation des informations sur les caractéristiques et la composition des trains qu'elles font circuler chaque jour dans les sillons alloués. Ces informations doivent être transmises dès que possible et dans un délai suffisant avant l'heure de départ prévue à l'origine du sillon. La mise à disposition de ces informations ne dispense pas des procédures reprises par ailleurs, notamment celles liées aux transports exceptionnels. Ces informations portent sur les caractéristiques suivantes :

- mode de traction,
- longueur,
- nombre de véhicules,
- tonnage,
- présence de transports exceptionnels,
- présence de marchandises dangereuses,
- particularités concernant le contact rail/roue (shuntage),
- particularités telles que restrictions d'accouplement, de pousse...

À titre transitoire, et jusqu'à mise en œuvre d'une alimentation directe du système d'information du SGTC par les EF, les entités intéressées du SGTC s'adressent à leurs correspondants opérationnels désignés pour obtenir les informations de composition dont elles ont besoin. Les correspondants désignés des EF sont tenus de fournir ces informations sans délai. À compter de sa mise en œuvre, les informations seront regroupées dans un système d'information informatisé qui assurera l'interface avec le SGTC conformément au document de référence du réseau.

Lorsque les caractéristiques du train sont modifiées en cours de route, l'EF en informe le SGTC préalablement au départ du train du lieu de remaniement. Si cette modification entraîne une non-conformité par rapport au sillon réservé, la procédure prévue à l'article 205 du présent document doit être appliquée.

202.2. Déclaration de train long

Pour permettre la mise en œuvre des dispositions nécessaires à la circulation d'un train long (train dont la longueur excède 750 mètres), l'EF doit systématiquement aviser le SGTC avant l'accès aux voies principales d'une telle circulation.

L'EF titulaire du sillon établi, et adresse au COGC origine de l'expédition du train long, une déclaration de composition de train long en utilisant le modèle figurant en annexe 1.

L'insertion d'un train long dans le graphique de circulation ainsi que la fluidité de sa circulation se trouvent facilitées par l'étude préalable de son sillon, permettant d'éviter, dans la mesure du possible, les conflits de circulation liés aux caractéristiques de ce train. Un tel sillon est alors dit "sillon spécialement étudié".

En fonction de la nature du sillon (spécialement étudié ou non), la déclaration de composition doit être réalisée dans un délai suffisant pour permettre le départ du train à l'heure.

Cette déclaration est transmise par courriel ou par télécopie.

Les sillons spécialement étudiés pour les trains longs (tenant compte du choix des évitements de circulation, des points de garage revendiqués par l'EF, ...) ne sont pas repérés sur les différents supports à usage du SGTC. Par conséquent, l'EF indique dans la déclaration de composition de train long si le sillon a fait l'objet d'une étude préalable.

À réception d'une déclaration de composition de train long devant circuler dans un sillon qui n'a pas été spécialement étudié à cet effet, le COGC origine étudie l'insertion de ce sillon dans le graphique de circulation et sollicite les COGC concernés et situés en aval. Après étude, le COGC origine peut décider :

- d'autoriser l'expédition du train à l'heure prévue,
- d'autoriser l'expédition du train en retardant son départ,
- d'autoriser le départ anticipé du train dans les limites permises par la réglementation technique de sécurité et par la documentation d'exploitation,
- de proposer le détournement du train,
- de notifier son refus motivé.

En cas d'annulation de la circulation du train long après sa déclaration, l'EF adresse au COGC concerné (origine de l'annulation) la déclaration initiale barrée de deux traits avec la mention "Annulée le ... à... h ...min".

Article 203. Train prêt à accéder au réseau

Indépendamment des règles de sécurité relatives au départ des trains, tout train prêt à accéder au réseau doit faire l'objet d'un avis par l'EF auprès de l'opérateur du SGTC autorisant l'accès au RFN.

Cette disposition est applicable :

- au départ de l'établissement origine du train,
- lorsque la composition du train est modifiée au cours de sa circulation (lors d'un arrêt prévu, en cas d'aléa...).

Cet avis a pour but de signaler au SGTC qu'il peut prendre en charge les mesures d'accès du train au réseau. Il a pour objet :

- pour l'EF :
 - de signifier que le train est conforme aux dispositions prévues par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation,
 - de signifier que les obligations préalables à la mise en mouvement du train sont accomplies,
- pour le SGTC : d'éviter l'ouverture du signal de sortie provoquant le blocage de l'itinéraire préparé lorsque le train n'est pas encore prêt à être mis en mouvement et d'obliger alors l'opérateur du SGTC à utiliser une procédure de modification d'itinéraire ayant des répercussions négatives sur la régularité des circulations.

Cet avis est transmis en temps utile par un représentant local de l'EF (chef de service, agent de desserte, agent d'accompagnement, conducteur, ...) à l'opérateur du SGTC en charge de la gestion des circulations au niveau local pour permettre le départ du train à l'heure prévue. Cet avis peut être transmis :

- verbalement,
- par le biais d'un dispositif technique (bouton prêt au départ, bouton demande de départ...),
- par exception, en application d'une disposition prévue par consigne locale d'exploitation.

Article 204. Acceptation d'un train remis en retard par l'EF

Lorsqu'un train est susceptible d'être remis en retard par une EF, celle-ci doit systématiquement préavisier le SGTC pour lui permettre d'anticiper les conséquences du retard et une insertion optimale du train retardé dans le graphique. Ce préavis, accompagné d'une estimation de l'ampleur du retard, est transmis verbalement au SGTC.

Lorsque le retard est inférieur à 5 minutes, l'acceptation est garantie.

Lorsque le retard est supérieur à 5 minutes sans excéder 3 heures, le SGTC insère le train retardé dans la circulation générale en s'efforçant de minimiser les conséquences du retard.

À partir des éléments fournis, le COGC estime l'inscription du train retardé dans le graphique et détermine un horaire probable d'arrivée au terminus ou en un point intermédiaire.

L'estimation faite par le COGC se fonde sur l'état de la circulation et des événements connus au moment où elle est formulée. Il ne s'agit en aucun cas du recalcul d'un sillon, ni d'une nouvelle affectation de capacité. Dans la mesure du possible, une heure probable d'arrivée peut être donnée à l'EF par le coordonnateur territorial.

Le train retardé est inséré le moment venu dans la circulation compte tenu de l'application des règles de priorité entre trains conformément à l'article 403 du présent document.

La durée de validité d'un sillon est limitée : un train remis au départ de sa gare origine avec un retard supérieur à trois heures, du fait d'un aléa incombant à l'EF, perd son droit au sillon.

Lorsque le retard est supérieur à trois heures ou en absence de proposition à cette échéance, le COGC supprime le sillon. L'EF désirant faire circuler le train doit présenter une nouvelle demande de sillon.

Cette règle de demande de nouveaux sillons ou perte du sillon n'est pas applicable aux trains internationaux remis en retard aux points frontières.

Dans certains cas exceptionnels (transport de matières radioactives, etc.), le coordonnateur national peut, après demande d'une EF, surseoir à l'application de la règle de suppression d'office en cas de retard supérieur à trois heures et aviser le COGC concerné.

Article 205. Mesures à prendre en cas de non-conformité d'un train par rapport au sillon réservé

Les trains sont réputés conformes à la réglementation technique de sécurité et à la documentation d'exploitation et aptes à respecter les caractéristiques des sillons dans lesquels ils s'inscrivent.

Lorsqu'un train fait l'objet d'une non-conformité de sa composition par rapport au sillon réservé, l'EF intéressée transmet une demande d'autorisation de circulation au COGC dont dépend la gare origine du train qui sollicite, le cas échéant, les autres COGC concernés. Cette demande d'autorisation de circulation est réalisée au moyen d'une fiche "Demande d'acceptation de non-conformité par rapport au sillon réservé" échangée par télécopie et dont le modèle figure en annexe 2. Cette demande implique une réponse (acceptation, refus, conditions particulières de circulation) du SGTC à l'EF.

Une demande d'acceptation de non-conformité est nécessaire notamment en cas de dégradation du sillon. Cette dégradation peut être liée à la régularité (vitesse différente du sillon réservé par exemple), à la production (train réversible remplacé par un train non réversible par exemple), à la sécurité (train thermique remplacé par train électrique par exemple).

Ces demandes peuvent concerner les cas suivants :

- train circulant à une vitesse inférieure à celle prévue au tracé,
- train réversible assuré en non-réversible,
- train prévu en traction thermique assuré en traction électrique,
- train normalement composé de matériel du parc ordinaire assuré par du matériel du parc spécialisé,
- train normalement composé de matériel du parc spécialisé assuré par un autre type de matériel spécialisé ou par un train composé de matériel du parc ordinaire,
- train circulant exceptionnellement haut le pied,
- train devant s'arrêter dans une gare intermédiaire alors que le sillon ne le prévoit pas,
- etc...

A la réception de la demande d'acceptation de non-conformité, le SGTC étudie l'impact prévisible de la dégradation de performance et les conséquences sur le graphique de circulation. Après étude, le SGTC peut décider :

- d'autoriser l'expédition de la circulation,
- d'autoriser l'expédition de la circulation en retardant son départ,

- d'autoriser l'expédition anticipée de la circulation dans les conditions compatibles avec la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation,
- de proposer de détourner la circulation si, par exemple, les caractéristiques du train ne lui permettent pas de s'inscrire sur la ligne initialement prévue,
- de notifier son refus motivé, si l'écart entre la circulation prévisionnelle et le sillon initialement réservé ne permet pas le respect du graphique de circulation.

Lorsque la non-conformité de la composition d'un train intervient en cours de circulation et qu'elle est susceptible de compromettre la performance de cette circulation, le conducteur doit aviser le SGTC. Dans ce cas, le COGC étudie la dégradation prévisible et les conséquences sur le graphique, puis décide d'autoriser la poursuite de la circulation du train ou son garage. Il renseigne l'EF concernée sur le choix effectué.

Cette procédure de non-conformité est également appliquée lorsque le SGTC constate ou est informé qu'une modification des caractéristiques du train par rapport à celles pour laquelle le sillon a été tracé est susceptible de compromettre la performance de la circulation.

En cas de circulation avec une vitesse moindre que la vitesse nominale, l'application de la règle de priorité de circulation entre trains (voir article 403) est réalisée en tenant compte de la vitesse effective du train et non de sa vitesse nominale.

Article 206. Acceptation de la circulation en avance d'un train

La circulation d'un train en avance est soumise aux prescriptions de sécurité prévues par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation.

La circulation d'un train en avance est soumise à un accord explicite du COGC qui en étudie l'impact sur la circulation en cours, y compris en termes de gestion de la capacité des voies de gare (voies de service, voies utilisées pour les besoins du SGTC, etc.).

Le parcours du train pouvant excéder la zone d'action du COGC, l'accord du COGC aval doit être obtenu. En l'absence d'impact, y compris dans la gare où le train doit être remis dans son horaire normal, la circulation en avance est autorisée. Dans le cas contraire, elle est refusée ou le parcours est limité à sa partie exempte d'impact sur les autres trains.

L'avantage résultant de la circulation en avance ne doit pas être source de perturbation en aval. De plus, elle ne garantit pas la conservation de cette avance jusqu'à destination.

Le coordonnateur du COGC a donc tout pouvoir pour autoriser, limiter ou refuser une circulation en avance.

Chapitre 3 :

Informations relatives au suivi des trains

Article 301. Principes

Dans le cadre de sa mission de gestion opérationnelle de la circulation, le SGTC assure le suivi des trains et fournit les informations utiles sur leurs conditions de circulation aux EF concernées.

Ce service recourt aux automatismes de prise d'information chaque fois que possible, le service d'information est modulé selon la présence ou non de tels outils.

Il comprend la fourniture à chaque EF d'informations de nature distincte :

- information de localisation : dernière position connue de leurs trains et écart horaire à ce point,
- information d'explication : origine connue d'un événement impactant la ponctualité au-delà d'un certain seuil,
- information conjoncturelle et prévisionnelle.

Ce service peut ne pas être rendu ou n'être que partiel pour :

- les trains détournés,
- certaines lignes à voie unique à régime particulier d'exploitation.

Ce service n'est pas rendu pour :

- les voies uniques à trafic restreint,
- la circulation des trains à marche indéterminée.

Article 302. Information de localisation

302.1. Contenu

Le service assuré comprend l'identification du train, sa localisation géographique, le libellé de ce lieu, l'heure de localisation et l'écart horaire. Il prévoit a minima une information de l'EF sur le départ du train au point origine du sillon et l'arrivée du train au point terminus du sillon, ainsi qu'un pas de renouvellement de l'information. Ce pas est fonction des besoins de l'exploitation et dans les zones peu circulées, il est généralement de 50 kilomètres.

302.2. Support

L'information est disponible dans l'outil informatique e-Bréhat que RFF met à la disposition des EF.

302.3. Délai de mise à disposition

Le délai de mise à disposition est fonction de l'équipement du RFN en systèmes de suivi :

- trains circulant sur la partie du réseau ferré national équipée de systèmes de suivi : temps quasi immédiat,
- autres cas : le suivi, puis la saisie manuelle dans les outils du SI sont effectués dans le délai moyen de 30 minutes.

Article 303. Information d'explication

303.1. Contenu

La norme de service applicable aux circulations définie à l'article 301 du présent document prévoit que lorsqu'un incident provoque une variation d'écart horaire, celle-ci fait l'objet par le SGTC d'une information comportant les éléments suivants :

- identification du train (ou du premier train) affecté ou responsable,
- type et origine connus de l'incident et affectation de sa responsabilité,
- liste des autres trains impactés, et des pertes de temps induites.

Le seuil de déclenchement de ce service intervient dès qu'un retard de 5 minutes est atteint (VEH supérieure ou égale à 5 minutes).

En outre, lorsque le SGTC a connaissance ou, est à l'initiative de la suppression d'une circulation, celle-ci doit être matérialisée dans l'outil Bréhat, selon les prescriptions du référentiel de saisie Bréhat.

303.2. Support

L'information est normalement disponible dans l'outil informatique e-Bréhat.

303.3. Délai de mise à disposition

L'information est disponible au plus tard à 3 h du J+1 de la survenance de l'événement pour tout incident survenu avant J à 24 h.

Article 304. Information conjoncturelle et prévisionnelle

304.1. Contenu

Le SGTC est tenu de fournir à toute EF, en sus des informations prévues aux articles ci-dessus, des informations relatives aux incidents importants en cours sur le réseau et susceptibles d'affecter directement ou indirectement la circulation de ses trains.

L'information comprend :

- le lieu et la nature de l'incident,
- une estimation de la durée prévisible,
- une estimation des retards,
- un ou plusieurs avis complémentaires,
- les principes retenus pour le rétablissement (détournement total ou partiel, ...), y compris préavis d'application de la règle de restriction de capacité conformément à l'article 501 du présent document,
- la désignation du pilote d'incident.

Les notifications diverses (suppressions, mise à disposition de moyens, nombre de sillons autorisés, etc...) font l'objet d'autres procédures formelles.

304.2. Support

L'information est transmise à chaque EF et aux niveaux supérieurs du SGTC par tout moyen individuel ou collectif disponible.

Cette information est transmise au seul correspondant opérationnel désigné de chaque EF. La multiplicité pour une même EF de correspondants différents est admise dans le cas de transmission d'une même information par messagerie (liste de diffusion). De fait, cette transmission est limitée à un interlocuteur unique dans le cas d'utilisation d'un mode individualisé (par téléphone, de vive voix...).

304.3. Délai de mise à disposition

L'information doit dans tous les cas être diffusée dans les meilleurs délais puis actualisée, en principe, au minimum toutes les demi-heures.

Un avis de retour à la situation normale est également lancé par le pilote d'incident dès que ce dernier en est informé. Cet avis peut faire part soit d'une prévision de retour à la situation normale, soit d'une prévision de retour à une situation stabilisée pouvant comprendre des restrictions de circulation et leurs durées prévisionnelles.

Article 305. Description des incidents

305.1. Information d'explication

Les opérateurs du SGTC affectent un "triplet BRÉHAT" (liant incident, défaillance et ressource) selon les informations qui leur sont fournies :

- incidents imputables au GID : saisie de triplets "détaillés" : type d'incident / type de défaillance / type de ressource,
- incidents imputables aux EF : saisie de codes "génériques" : famille type d'incidents / famille type de défaillances / famille type de ressources.

Les EF qui souhaitent compléter l'information générique pour enrichir le suivi de leur production peuvent utiliser un outil dit "de complétude" accessible via intranet et mis à leur disposition sur leur demande.

305.2. Information conjoncturelle et prévisionnelle

Les informations relatives à la description et au traitement des incidents sont également diffusées au travers des outils du SI (par exemple EXCALIBUR).

Article 306. Transmission d'informations concernant le matériel roulant par l'intermédiaire de la liaison radio sol-train

Le conducteur constatant une anomalie sur son matériel roulant avise directement son EF.

Lorsque cette anomalie concerne la régularité ou la sécurité des circulations, le conducteur d'un train en circulation avise le SGTC par l'intermédiaire de la liaison radio sol-train dans les meilleurs délais.

Lorsque le conducteur d'un train en circulation ne peut pas joindre directement son EF, il peut transmettre les informations via la liaison radio sol-train à l'opérateur du SGTC chargé de les retransmettre au représentant désigné de l'EF.

Le service fourni par le SGTC se borne à la transcription des informations reçues du conducteur sur un imprimé dénommé "Fiche événement matériel" figurant en annexe 3 et à la transmission du document ainsi établi au représentant de l'EF.

Chapitre 4 :

Gestion des circulations

Article 401. Circulation conformément aux sillons prévus

Le SGTC fait circuler les trains par l'itinéraire prévu dans le tracé horaire du sillon. Toutefois, à l'intérieur des ensembles ferroviaires complexes et sur les lignes pour lesquelles les renseignements techniques prévoient des itinéraires équivalents, le SGTC peut décider, sans préavis, de faire circuler les trains sur l'un quelconque des itinéraires ainsi désignés à condition que les établissements à desservir se trouvent sur l'itinéraire à emprunter.

En conséquence, les EF doivent être en capacité d'emprunter l'ensemble de ces itinéraires et s'assurer notamment, au préalable, de la compatibilité de leur matériel roulant avec ces itinéraires équivalents. Toutefois, l'emprunt d'un itinéraire équivalent est soumis à l'accord de l'EF intéressée dans les cas suivants :

- pour les trains transportant des voyageurs, si le dévoiement peut empêcher ou modifier la desserte de points d'arrêt intermédiaires,
- pour les trains acheminant des chargements de matières radioactives circulant sous couvert d'un AP,
- pour les trains acheminant des chargements exceptionnels pour lesquels l'ATE ne précise pas explicitement la possibilité d'emprunter l'itinéraire équivalent ; dans ce cas, l'EF doit, si elle souhaite donner son accord, s'assurer au préalable de la possibilité d'emprunter l'itinéraire équivalent en interrogeant l'entité qui a délivré l'avis de transport exceptionnel pour l'itinéraire initial.

Dans le cas d'une ligne à plusieurs voies de même sens ou permettant la circulation à contresens ou sur voie banalisée, le SGTC peut dévoyer les trains sur ces itinéraires sans préavis. Toutefois :

- les trains acheminant des transports exceptionnels ne pourront être dévoyés que si l'ATE le permet,
- l'accord de l'EF doit être obtenu si le dévoiement ne permet pas la desserte de points d'arrêt intermédiaires par les trains transportant des voyageurs.

Article 402. Cas de non respect des règles de sécurité

Le SGTC peut, à titre conservatoire, décider d'immobiliser un train qui présente un risque grave ou imminent pour la sécurité des personnes, des biens, des circulations ferroviaires et de l'environnement ou pour l'intégrité des infrastructures. Cette règle est applicable à tout train ayant fait l'objet d'un avis tel que défini à l'article 203 du présent document qui, en cours de route, présente une telle anomalie.

La décision d'immobiliser un train est prise et/ou confirmée par le coordonnateur du COGC qui en informe :

- l'EF concernée,
- le coordonnateur national.

Article 403. Règle de priorité de circulation entre trains

403.1. Définition

Un conflit de circulation entre trains intervient lorsqu'au moins une circulation, sortie de son sillon, devient incompatible avec les autres circulations, obligeant le SGTC à intervenir pour décider, le cas échéant, d'un nouvel ordonnancement de ces trains, c'est à dire modifier l'ordre dans lequel ils vont circuler.

Le segment en conflit est la partie de voie comprise entre deux points où un nouvel ordonnancement est possible compte tenu des caractéristiques des trains concernés et des installations.

403.2. Principes

La règle d'ordonnancement ne s'applique que si celui-ci est physiquement possible. Sinon, elle ne s'applique qu'au premier point rencontré le rendant possible.

Les circulations participant au rétablissement de la capacité d'infrastructure sont affectées d'un caractère d'urgence et de ce fait sont exclues du champ d'application de cette règle.

Lorsque des trains entrent en conflit de circulation, le traitement non-discriminatoire par le SGTC se traduit de la façon suivante :

- circulations d'EF différentes :
 - une circulation à l'heure (retard inférieur à 5 minutes) ne peut être désheurée pour une circulation en retard,
 - si les circulations en conflit sont toutes en retard, celles-ci sont classées par ordre décroissant de vitesse limite maximale, sans considération des causes et responsabilités à l'origine du conflit de circulation :
 - en cas d'équivalence, une priorité est accordée à la circulation transportant des voyageurs par rapport à celle n'en transportant pas,
 - en cas d'équivalence, une priorité est accordée à la circulation internationale,
 - en cas de nouvelle équivalence, la priorité est accordée à la circulation dont l'horaire théorique est antérieur à celui de la seconde (respect de l'ordre théorique),
- circulations de la même EF :
 - dans la mesure où elles n'engendrent pas de restrictions de capacité sur le RFN, une EF a la possibilité de définir, pour un service horaire, ses propres règles de priorité entre ses circulations ; l'EF communique ses priorités par écrit au SGTC (niveau territorial ou national) qui en détermine l'applicabilité et en informe par écrit l'EF,
 - sans règle particulière, il est fait application de la règle générale applicable entre circulations d'EF différentes.

403.3. Modalités d'application

Les décisions d'ordonnancement incombent :

- sur ligne régulée, au régulateur (y compris les coordinateurs d'axe et le coordonnateur national),
- sur ligne non régulée, aux agents-circulation, le cas échéant après avis demandé au coordonnateur du COGC ou intervention directe de sa part,
- dans certains cas (par exemple zones ferroviaires à forte densité de trafic) et sauf instruction contraire du COGC, au chef circulation dans sa zone d'action.

Pour déterminer l'ordre de circulation des trains en conflit à la sortie du point ou segment de conflit, le responsable concerné attribue à chaque circulation son degré de priorité défini par la règle. Il procède à un nouvel ordonnancement au point d'entrée de chaque segment en conflit.

La règle ne s'applique pas si la circulation gênée circule en avance et que le maintien de l'ordre réel sur le segment en conflit n'a pas pour effet de la faire circuler en retard dépassant 3 minutes à sa sortie.

La règle n'est pas absolue au sens où un régulateur (y compris les coordinateurs d'axe), un coordonnateur de COGC, un chef circulation, peut y déroger dans l'intérêt justifié de la fluidité globale ou la recherche d'un débit maximal. Ainsi, il pourra être dérogé à ces principes dans les zones à forte densité de trafic (LGV, banlieue parisienne, ...) où la recherche du débit maximal prévaut sur le maintien à l'heure de chacune des circulations empruntant ces lignes. C'est le cas, sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon-Marseille, entre la bifurcation des Angles et la bifurcation de Créteil, où il est appliqué une règle particulière de priorité de circulation entre les trains. Cette règle consiste sur les raccordements, à insérer les trains dans leur ordre d'arrivée sans retenir les trains en retard par rapport à ceux à l'heure, pour les trains dont le sillon est tracé à une vitesse limite comprise entre 270 et 320 km/h.

Article 404. Règle de priorité entre trains et travaux en cas de conflit

404.1. Principe

Les travaux sont normalement alloués dans l'horaire prévu.

Dans le cadre de grands travaux programmés, des scénarii concertés avec les EF concernées doivent prévoir les priorités s'imposant en cas d'aléas. Dans ces cas là, ces scénarii se substituent aux règles ci-après.

404.2. Définition

Un conflit entre trains et travaux survient lorsqu'un train ne circule plus dans l'horaire de son sillon et risque de provoquer un retard dans l'accord de travaux programmés.

404.3. Report de l'accord

Les travaux peuvent être alloués avec un retard maximal de 15 minutes en cas de retard du « train ouvrant » la planche-travaux (dernière circulation hors processus-travaux circulant avant l'établissement de la planche-travaux) ou d'une autre circulation retardée. La valeur de 15 minutes est ramenée à 5 minutes sur les lignes équipées de 4 voies, d'installations permanentes de contre-sens ou de voies banalisées, à l'exception des lignes à grande vitesse où la valeur reste fixée à 15 minutes.

Sur demande du responsable des travaux, le retard à l'accord des travaux peut être compensé, si nécessaire, par la possibilité de retenir la circulation fermant l'intervalle pendant une durée égale à celle du retard constaté en début d'interception (maximum de 15 minutes ou 5 minutes selon les cas).

Cette possibilité est accordée par le coordonnateur du COGC, d'axe ou national.

L'EF concernée et le responsable des travaux sont informés par le SGTC.

404.4. Situation exceptionnelle

En situation exceptionnelle (incident très important, détournement d'un axe chargé, etc.), un coordonnateur du COGC ou coordinateur d'axe peut être amené, après accord ou à l'initiative

du coordonnateur national à ordonner aux agents-circulation de ne pas autoriser l'accord des travaux prévus. Lorsqu'il s'agit d'opérations lourdes (RVB, changement de tablier de pont, changement d'appareils de voies, etc.), la décision de ne pas accorder les travaux est du ressort d'un dirigeant du CNO Circulation.

Chapitre 5 :

Situations particulières

Le SGTC a pour mission de mesurer rapidement l'impact de toute perturbation du trafic sur le RFN, son évolution probable et établir les prévisions de retour à la situation nominale ou à un stade intermédiaire stabilisé qu'il communique aux EF. Ne sont pas considérés comme perturbations du trafic sur le RFN, au sens du présent chapitre, les conflits de circulation entre trains en dehors de tout incident.

Pour faciliter le diagnostic à partir duquel le SGTC arrête ses décisions de gestion de la perturbation à même d'écouler au mieux l'ensemble du trafic, les EF concernées informent dans les meilleurs délais le SGTC des éléments factuels ou prévisionnels dont ils disposent.

Article 501. Règle de restriction de capacité

501.1. Principes

En cas d'incident important engendrant des restrictions de capacité (dérangement d'installation, train en détresse, faits de tiers, intempéries, etc.), se traduisant par l'impossibilité d'écouler la totalité du trafic prévu sur un itinéraire donné, une règle de répartition de la capacité résiduelle est appliquée aux EF pour les trains non encore en circulation et devant emprunter cet itinéraire. La règle s'applique aussi bien à l'itinéraire restreint qu'aux itinéraires utilisés pour écouler le trafic.

501.2. Modalités d'application

Le SGTC estime la capacité résiduelle disponible sur l'itinéraire restreint et le cas échéant, sur tout itinéraire utilisable pour écouler le trafic et en déduit le nombre de sillons admissibles.

Par ailleurs, le SGTC décompte par période horaire, pour tenir compte des phénomènes de pointe, le nombre de sillons empruntant ces itinéraires.

À partir du nombre de sillons admissibles sur les itinéraires concernés, le SGTC fixe à chaque EF le nombre de sillons autorisés en proportion du nombre de sillons initialement prévus. Le SGTC fixe également le délai dans lequel le choix doit être effectué par l'EF. Une EF peut s'entendre avec une autre EF pour mutualiser leur enveloppe respective de sillons et formuler une réponse ne respectant pas chacune d'elles prises isolément mais respectant la somme des deux enveloppes. L'EF communique son choix parmi les trains devant normalement circuler.

Les autres sillons excédentaires sont alors supprimés par le SGTC qui arrête un graphique de crise. Ce graphique de crise se substitue au graphique de circulation théorique. Lorsque le délai de réponse imparti à chaque EF est dépassé ou en l'absence de réponse, le SGTC décide d'office des trains qui pourront circuler.

501.3. Restriction liée à l'alimentation en énergie

Afin de pallier une défaillance de l'alimentation en énergie électrique d'une section de ligne qui s'opposerait à l'écoulement normal des circulations utilisant ce mode de traction, le SGTC est susceptible de prendre certaines mesures concernant :

- la rétention de trains,

- le garage de trains,
- les limitations de vitesse à prescrire,
- les informations à transmettre aux conducteurs dans le but de réduire la consommation d'énergie,
- etc.

501.4. Restrictions liées aux intempéries

501.4.1. Signalement

Les opérateurs des EF signalent dès constatation au SGTC les particularités liées aux conditions météorologiques (présence de givre ou de verglas sur la caténaire, projections de neige ou de glace...).

501.4.2. Mesures à prendre

En cas d'intempéries (neige, grand froid, vents violents, inondations, etc.), le SGTC et les EF peuvent être amenés à prendre des mesures particulières (rétention de train, limitation de vitesse, etc.) qui font l'objet :

- de documents qui précisent :
 - les obligations que doivent respecter les EF en cas de mesures imposées par le SGTC,
 - les modalités d'information des EF par le SGTC (prévisions météorologiques notamment),
- de consignes et instructions opérationnelles établies par chaque EF pour les mesures prises de leur propre initiative ou relevant de leurs compétences.

501.5. Garage d'un train

En cas d'aléas, lorsque la circulation des trains n'est plus possible ni par l'itinéraire prévu ni par un itinéraire équivalent ou de détournement, le SGTC peut être contraint de faire procéder au garage de certains trains. Il informe dans ce cas l'EF concernée en lui indiquant les prévisions de remise en circulation du ou des trains concernés ainsi que les éventuelles restrictions liées à la reprise ultérieure du trafic.

Article 502. Rétablissement de la capacité d'infrastructure

Lorsqu'un incident affectant l'infrastructure s'oppose à la circulation normale des trains, le SGTC détermine les moyens permettant d'assurer le plus rapidement possible l'écoulement du trafic. Dans ce cadre, par délégation de RFF, le SGTC peut, pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou jusqu'à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations :

- recourir à la mise à disposition de moyens par les EF,
- décaler ou supprimer, sans préavis, les sillons attribués.

À cet effet, le coordonnateur du COGC notifie à chaque EF l'heure de début et de fin de l'intervention ainsi que la liste de ses trains concernés par l'incident.

Cette notification est réalisée au moyen d'une fiche de "Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure" dont le modèle figure en annexe 4.

Toute décision en ce sens fait l'objet d'une concertation entre le coordonnateur du COGC et le coordonnateur national, lui-même tenu de lancer les avis utiles.

Article 503. Règle de mise à disposition de moyens propres aux EF pour rétablir la capacité d'infrastructure

503.1. Principe

Le SGTC est fondé à imposer aux EF la mise à disposition de moyens leur appartenant pour :

- porter secours à un train en détresse ou dans l'incapacité de continuer son parcours,
- engager des moyens de réparation urgente des infrastructures,
- acheminer des moyens de relevage.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une concertation préalable entre le SGTC et les correspondants désignés des EF, soit au niveau national (CNO), soit au niveau territorial (COGC). Cette mise à disposition, motivée et limitée dans le temps et géographiquement, est notifiée à l'EF par l'entité concernée du SGTC. De même, la restitution des moyens à l'EF est concertée et notifiée.

Cette mise à disposition ne peut être refusée sous réserve d'être réalisée en conformité avec les dispositions reprises dans le certificat ou l'agrément de sécurité de l'EF concernée.

La règle régissant l'usage de cette obligation est appelée "mise à disposition".

Afin d'en assurer la traçabilité, les notifications sont réalisées au moyen d'une fiche "Mise à disposition de moyens d'entreprises ferroviaires" dont le modèle figure en annexe 5.

503.2. Mise à disposition de personnel et matériel pour porter secours à un train en détresse

La règle de "mise à disposition" concerne la mise à disposition urgente de moyens de n'importe quel EF pour porter secours à un train appartenant à n'importe quel EF.

Les règles à mettre en œuvre sont reprises dans la documentation d'exploitation.

503.3. Mise à disposition de personnel et matériel pour déplacer un train dans l'incapacité de poursuivre son parcours

La règle de "mise à disposition" peut concerner la mise à disposition urgente de personnel et matériel de toute EF pour porter assistance à un train appartenant à une autre EF.

Le coordonnateur du COGC se consulte avec les représentants des EF pour déterminer les moyens à mettre à disposition.

Cette mise à disposition intervient, notamment, lorsque le conducteur n'est pas en mesure d'assurer sa fonction et qu'il est nécessaire d'obtenir un dégagement des voies principales du RFN. Elle peut également être utilisée sur les autres voies dont l'obstruction est susceptible de compromettre significativement l'exploitation du réseau.

Le train est acheminé avec les moyens mis à disposition jusqu'au premier point de garage rencontré défini comme suit :

- train transportant des voyageurs : premier point d'arrêt voyageurs permettant de garer le train sur une voie à quai, avec libération de la ou des voies principales de même sens utilisées normalement pour la circulation en transit ou point d'arrêt permettant le transbordement des voyageurs puis acheminement du train jusqu'à une voie de garage.

- exemple 1 : sur une ligne à deux voies, le train ne peut être garé que dans une gare équipée d'un quai et d'une voie le desservant et doublant la voie de même sens,
- exemple 2 : sur une ligne à quatre voies, le train ne peut être garé que dans une gare équipée d'un quai et d'une troisième voie de même sens le desservant,
- autre train : premier point de garage libérant les voies normales de circulation, y compris les évitements-circulation (dédoublément de la voie principale) non utilisés à cette fin.

L'EF titulaire du train dans l'incapacité de poursuivre son parcours peut s'entendre avec l'EF ayant mis les moyens à disposition pour lui faire continuer la remorque du train au-delà du point de garage convenu. Le coordonnateur du COGC n'annule l'ordre de garage transmis que si l'information d'entente de remorque du train au-delà du point convenu lui est communiquée par écrit (imprimé "mise à disposition du gestionnaire du trafic et des circulations de moyens d'entreprises ferroviaires") par l'EF mettant les moyens à disposition, et sous réserve du maintien des performances nominales du train.

503.4. Mise à disposition de personnel et matériel pour acheminer des moyens de relevage

Dans le cadre de sa mission de dégagement du RFN, le SGTC assure le relevage du matériel roulant.

Les moyens de relevage sont engagés quelle que soit l'EF titulaire du train ou le propriétaire des véhicules déraillés. Le processus est piloté par le COGC compétent qui s'appuie sur une équipe de relevage disponible en permanence. Le COGC décide notamment de l'opportunité d'engager les moyens, du moment et de l'acheminement.

Les modalités de mise à disposition du SGTC, de personnel et de matériel pour acheminer les moyens de relevage sont applicables, y compris au retour de ces moyens à leur centre d'affectation.

La mise à disposition peut être urgente notamment en cas d'évènement affectant les voies principales ou certaines voies de service stratégiques (accès aux dépôts, aux chantiers de remisage de rames, etc.) ou différée à la discrétion du COGC.

La mise à disposition urgente appelle l'application immédiate de la règle de "mise à disposition".

La mise à disposition différée met en jeu la même règle, mais permet d'arrêter une décision moins contraignante pour l'EF ainsi sollicitée.

503.5. Mise à disposition de personnel et matériel pour acheminer des moyens logistiques en cas de réparation urgente des infrastructures

Dans les cas d'incident important, la reprise du trafic peut être conditionnée par l'exécution de travaux de réparation des infrastructures nécessitant l'acheminement de moyens logistiques.

L'intervention de moyens destinés au déneigement des voies ou au dégivrage des caténaires est assimilée à une réparation urgente des infrastructures.

Le SGTC utilise en premier lieu les moyens disponibles du GI destinés à ce type d'acheminement. En cas de besoin, le coordonnateur du COGC recourt à la règle de "mise à disposition" et l'applique de manière similaire à celle prévue en cas de secours à un train en détresse.

Article 504. Règle de mise à disposition de moyens pour assurer le bon fonctionnement des circuits de voie

Le bon fonctionnement des circuits de voie nécessite le passage régulier de circulations de façon à garantir un contact étroit entre le rail et les roues des véhicules. À l'issue d'une certaine période, l'absence de circulations en certains points perturbe leur fonctionnement.

Pour pallier ce risque, la circulation des trains désignés sur les itinéraires concernés est prévue généralement lors de la conception du service.

En phase opérationnelle, afin de maintenir le bon fonctionnement des circuits de voie, le SGTC est en droit d'utiliser toute circulation utile dont les caractéristiques (masse sur rail) correspondent au besoin. Cette mesure peut se traduire par le dévoiement de cette circulation par rapport à son itinéraire normalement prévu conformément à l'article 401 du présent document (utilisation d'un itinéraire équivalent, circulation en gare par un itinéraire particulier).

L'agent-circulation à l'initiative de la demande doit obtenir l'autorisation du régulateur sur ligne régulée ou du coordonnateur du COGC sur les lignes non régulées.

La perturbation engendrée pour la circulation doit être modérée et le retard qui en découle doit, en principe, être inférieur à 3 minutes.

Article 505. Détournements

Lorsqu'un incident affecte la circulation des trains, le SGTC peut proposer aux EF, selon la nature de l'événement, sa localisation et sa durée prévisible, le recours au détournement de tout ou partie des circulations concernées.

En tout état de cause, il ne s'agit, de la part du SGTC, que d'une proposition, chaque EF conservant toute latitude pour exploiter ou non la possibilité offerte.

Il est de la responsabilité de l'EF :

- de tenir compte des contraintes liées à sa production,
- de s'assurer de l'aptitude de chacune de ses circulations à pouvoir être détournée en sécurité en vérifiant, notamment, que :
 - son certificat de sécurité couvre l'itinéraire de détournement,
 - le train est apte à emprunter cet itinéraire (autorisation de mise en exploitation commerciale du matériel roulant, attestation de compatibilité de l'engin moteur, longueur du train et type de matériel, charge à l'essieu, gabarit, mode de traction, compatibilité avec la présence éventuelle d'un chargement exceptionnel, de matières radioactives, équipement du matériel roulant ou systèmes de sécurité requis sur la ligne, ...),
 - la conduite du train pourra être assurée sur cet itinéraire (aptitude du conducteur, utilisation d'une fiche de détournement, ...),
 - etc.

L'offre d'utilisation d'un itinéraire de détournement fait l'objet d'une proposition formalisée adressée par le coordonnateur du COGC à chaque EF concernée, éventuellement accompagnée de l'indication du nombre de sillons autorisés.

L'accord de l'EF, transmis au coordonnateur du COGC, se traduit par la notification, train par train, des circulations qu'il souhaite faire circuler par l'itinéraire de détournement. L'EF précise les conditions particulières de circulation des trains concernés (notamment restrictions de vitesse).

Les échanges entre le coordonnateur du COGC et les correspondants désignés de l'EF sont formalisés au moyen de l'imprimé "Détournement" échangé par télécopie et figurant en annexe 6.

La circulation détournée conserve en principe son numéro de sillon.

Annexe 1

Fiche de déclaration de composition de train long

DÉCLARATION de COMPOSITION de TRAIN LONG

EF titulaire du sillon :	Téléphone :	Télécopie :
--------------------------	-------------	-------------

Numéro de la circulation	
Date de circulation	
Code TCT / UI ou catégorie statistique	
Gare origine	
Gare destinataire	

Demande de l'EF

Nombre de véhicules	
Longueur totale (engins moteurs compris)	
Tonnage remorqué (hors masse engins moteurs)	
Sillon spécialement étudié	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
Observations :	
Date et heure de dépôt de la demande :	Nom et signature du représentant de l'EF :

Notification du COGC (sillon n'ayant pas été spécialement étudié)

Décision : Accord <input type="checkbox"/> Refus <input type="checkbox"/>	Motif du refus ou retard prévisible :
Date et heure de réponse à la demande :	Le coordonnateur du COGC (nom et signature) :

Annexe 2

Demande d'acceptation de non- conformité par rapport au sillon réservé

DEMANDE D'ACCEPTATION DE NON-CONFORMITÉ PAR RAPPORT AU SILLON RESERVE

EF titulaire du sillon :	Téléphone :	Télécopie :
--------------------------	-------------	-------------

Numéro de la circulation	
Date de circulation	
Code TCT / UI ou catégorie statistique	
Gare origine	
Gare destinataire	

Demande de l'EF

Nature de la non-conformité ⁽¹⁾	
Conséquences de la non-conformité	
Observations :	
Date et heure de dépôt de la demande :	Nom et signature du représentant de l'EF demandeuse :

Notification du SGTC

Décision : Accord <input type="checkbox"/> Refus <input type="checkbox"/>	Motif du refus ou retard prévisible :
Date et heure de réponse à la demande :	Le coordonnateur du COGC (nom et signature) :

⁽¹⁾ exemples :

- train circulant à une vitesse inférieure à celle prévue au tracé,
- train prévu réversible assuré non-réversible,
- train prévu en traction thermique assuré en traction électrique,
- train normalement composé de matériel du parc ordinaire assuré par une rame de voitures du parc spécialisé,
- train normalement composé de matériel du parc spécialisé assuré par un autre type de matériel spécialisé ou par un train composé de matériel du parc ordinaire,
- arrêt dans une gare où le sillon ne le prévoit pas,
- train circulant haut-le-pied,
- etc.

Annexe 3

Fiche événement matériel

Émetteur : COGC de :		Table de régulation :	
CCL de :			
Train n°	EF	LIEU : de à	km : km :
Date et heure		Voie : Autres	
N° d'engin :		Reçu de :	
Cabine/Révers :		<input type="checkbox"/> AC ou Aiguilleur de	
Type d'engin :		<input type="checkbox"/> Conducteur de	
MATÉRIEL MOTEUR			
KVB – KCVB – KCVP – RS – DAAT – COVIT – VACMA – IV – ENR – RST – Sifflet ⁽¹⁾			
PANNE ENGIN Code erreur (éventuellement) :			
Isolement d'un dispositif de sécurité (ou dérangement) :			
<input type="checkbox"/> KVB	<input type="checkbox"/> KCVB	<input type="checkbox"/> KCVP	<input type="checkbox"/> RS
<input type="checkbox"/> COVIT	<input type="checkbox"/> VACMA	<input type="checkbox"/> IV	<input type="checkbox"/> ENR
<input type="checkbox"/> Sifflet	<input type="checkbox"/> Autres systèmes :		
Référence appliquée du document de bord :			
.....			
.....			
MATÉRIEL REMORQUE			
N° de voiture / rame :		N° de wagon :	
Détenteur :		Détenteur :	
<input type="checkbox"/> Alarme boîte chaude	<input type="checkbox"/> Alarme frein serré		
<input type="checkbox"/> Déraillement	<input type="checkbox"/> Signalements autres		
N° de la boîte d'essieu incriminé en cas d'alarme boîte chaude :			
Véhicule différé : <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non			
Renseignements complémentaires :			
.....			
.....			
AVIS			
Transmis au correspondant de l'EF :			
Mode de transmission :le (date).....àh.min.			

⁽¹⁾ abréviations utilisées reprises dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 07 B-00-n°001

Annexe 4

Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure

CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES CIRCULATIONS DE

Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure

Avis de modification ou de suppression de sillons réservés

EF avisée	
Nature de l'intervention	
Localisation de l'intervention	
Date et heure prévisionnelle de retour à la situation normale	
Date et heure de l'avis	

Sillon concerné	Date	Gare origine	Gare destinataire	Observations

Le coordonnateur du COGC
(nom et signature) :

Annexe 5

Mise à disposition de moyens d'entreprises ferroviaires

CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES CIRCULATIONS DE

.....

Mise à disposition de moyens d'EF

Avis à l'EF

EF mettant les moyens à disposition du SGTC :	
Date et heure de la notification :	Date et heure de la mise à disposition :
Motif de la mise à disposition	
Durée prévisible de la mise à disposition	
Lieu où les moyens sont à mettre à disposition	
Nature des moyens mis à disposition	
Conséquences directes de la mise à disposition (garage, suppression, ...)	
Le coordonnateur du COGC (nom et signature)	

Proposition de restitution à l'EF

Lieu proposé pour la restitution des moyens	
Heure prévisible de la restitution des moyens	
Le coordonnateur du COGC (nom et signature) :	

Réponse de l'EF

Accord sur le lieu proposé ou lieu souhaité pour la restitution des moyens mis à disposition	
Heure souhaitée pour la restitution :	
Observations :	
Le responsable de l'EF (nom et signature) :	

Annexe 6

Détournement

CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES CIRCULATIONS DE

Détournement

Proposition de détournement de trains

EF concernée	
Itinéraire initial	
Itinéraire de détournement	
Durée prévisible (de ...à ...)	
Date et heure de la proposition	
Le coordonnateur du COGC (nom et signature) :	

Réponse de l'EF

Sillon concerné	Date de circulation	Date/Heure de l'accord	Conditions particulières de circulation et observations

Le représentant de l'EF (nom et signature) :

Fiche d'identification

Titre	Règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations
Nature du texte	Document d'utilisation du réseau
Élaborateur	Direction de la sécurité du réseau - Service Documentation de sécurité
Référence RFF	RFN-IG-TR 04 C-01-n°001
Version en cours / date	Version 03 du 29-11-2013
Date d'application	Applicable à partir du 08-06-2014

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Christian ROESSLER	29-11-2013	Bernard CHARVET	06/12/2013	Christian COCHET	31/12/13

Textes abrogés

- **RFN-NG-TR 04 C-04-n°003** "Échange d'informations en phase opérationnelle entre le GID et les entreprises ferroviaires" du 29 septembre 2008
- **RFN-CG-TR 04 C-04-n°008** "Déclaration de composition de train long" du 15 décembre 2011

Textes de référence

- néant

Textes interdépendants

- **RFN-IG-AG 07 A-05-n°001** "Gestion et fourniture aux opérateurs ferroviaires de documents de sécurité et présentation des sites desservis"
- **RFN-CG-SE 00 A-00-n°004** "Procédures de communication"
- **RFN-CG-SE 07 B-00-n°001** "Équipement des trains en personnel - Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués"
- **IN1773** (RFN-NG-TR 04 D-01-n°004) "Secours entre matériels"
- **RFN-IG-TR 01 A-00-n°002** "Manuel du demandeur de capacité d'infrastructure"
- **RFN-IG-TR 01 B-01-n°001** "Capacité de dernière minute"
- **RFN-CG-TR 04 C-04-n°006** "Mesures à prendre par temps de neige - Mesure à prendre en cas de formation de givre ou de verglas"
- **RFN-IG-TR 04 D-03-n°001** "Incidents et accidents – Avis, mesures conservatoires et enquête"
- **IN 1472** "Généralités"

- **IN 1504** "Service de la circulation"
- **IN 1511** "Protection des voies principales"
- **IN 1514** "Circulation des trains"
- **DRR 2014** "Document de référence du réseau ferré national – Horaire de service 2014"

Distribution

<i>RFF</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Direction de la sécurité du réseau - Service Documentation de sécurité – Direction de la sécurité du réseau - Service Autorisations de sécurité – Direction de la sécurité du réseau - Service Exploitation et équipements de sécurité – Direction commerciale – Direction de la programmation des capacités – Direction de la production des sillons – Direction juridique - Unité infrastructures, accès au réseau et régulation
	directions régionales
	prestataires de gestion d'infrastructure
<i>Service gestionnaire des trafics et des circulations</i>	– Direction de la Circulation Ferroviaire entreprises titulaires d'une attestation de sécurité et exerçant des activités relatives à la gestion de l'infrastructure
<i>GID chargé de l'entretien</i>	– Direction de la Production Industrielle – Direction de la Maintenance du Réseau – Direction Projets Système Ingénierie entreprises titulaires d'une attestation de sécurité et exerçant des activités relatives à l'entretien de l'infrastructure
<i>Gestionnaire des gares</i>	- SNCF - Agence Gares et Connexions
<i>Entreprises ferroviaires</i>	entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF toutes entreprises titulaires d'une attestation de sécurité et exploitant des services de transport
<i>Autres exploitants</i>	Titulaires d'autorisation portant sur la sécurité intervenant sur le RFN – UNECTO associations de chemins de fer touristiques embranchés titulaires d'une autorisation de circulation délivrée par RFF
<i>Centres de formation</i>	centres agréés par l'EPSF
<i>EPSF</i>	– Département Référentiels
<i>Autres</i>	– Ministère chargé des transports - Direction des services de transport - Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés – Agence ferroviaire européenne

Résumé

Le présent document d'utilisation du réseau précise, en complément du document de référence du réseau ferré national, les dispositions relatives à la gestion des circulations applicables sur le réseau ferré national.