

# Règles de la gestion opérationnelle des circulations

Document d'utilisation du réseau

Version 12 du 11/09/2024  
Applicable à partir du 15-12-2024

SNCF  
RÉSEAU

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



# Sommaire

Article 1. Préambule / Note pédagogique .....	4
1.1. Origine de la modification du document .....	4
1.2. Objet .....	4
1.3. Résumé des modifications .....	4
1.4. Domaine d'application .....	5
<b>CHAPITRE 1 : OBLIGATIONS DU GI ET DES EF .....</b>	<b>7</b>
Article 101. Principes .....	7
Article 102. Missions et organisation de la GOC .....	7
102.1. Missions .....	7
102.1.1. Commande des installations .....	8
102.1.2. Suivi actif de la circulation et reporting .....	8
102.1.3. Coordination locale .....	9
102.1.4. Régulation .....	9
102.1.5. Missions au sein du CNOC .....	9
102.2. Organisation .....	10
Article 103. Les correspondants opérationnels .....	12
Article 104. Informations relatives au suivi des trains .....	13
104.1. Principes généraux .....	13
104.2. Information de localisation .....	14
104.2.1. Contenu .....	14
104.2.2. Support .....	14
104.2.3. Délai de mise à disposition .....	14
104.3. Information d'explication .....	14
104.3.1. Contenu .....	14
104.3.2. Support .....	14
104.3.3. Délai de mise à disposition .....	14
104.4. Information conjoncturelle et prévisionnelle .....	15
104.4.1. Contenu .....	15
104.4.2. Support .....	15
104.4.3. Délai de mise à disposition .....	15
Article 105. Traçabilité des échanges entre les exploitants ferroviaires .....	16
105.1. Principes .....	16
105.2. Accès aux enregistrements des communications avec le SGC et les centraux sous-stations par les EF .....	16
Article 106. Documentation à fournir .....	17
Article 107. Langues .....	18
<b>CHAPITRE 2 : REGLES D'EXPLOITATION – AVANT CIRCULATION.....</b>	<b>19</b>
Article 201. Déclaration des caractéristiques réelles des convois .....	19
Article 202. Informations relatives aux conditions de circulation .....	20
Article 203. Demande d'Acceptation de Non-Conformité .....	21
Article 204. Déclaration de train long .....	22
204.1. Annulation de la circulation train long .....	23
204.2. Détournement d'un train long .....	23
<b>CHAPITRE 3 : REGLES D'EXPLOITATION - PHASE OPERATIONNELLE.....</b>	<b>24</b>
Article 301. Accès de la circulation au réseau .....	24
301.1. Train prêt / Train non prêt .....	24
301.2. Acceptation de la circulation en avance d'un train .....	24
301.3. Acceptation d'un train remis en retard du fait de l'EF, au départ de la gare origine du sillon .....	25
Article 302. Circulation conformément au sillon prévu .....	26
302.1. Généralités .....	26
302.2. Itinéraires équivalents - Dévoiements .....	26
Article 303. Anomalie en cours de route .....	27
303.1. Principe .....	27
303.2. Dégradation de la performance .....	28

303.3. Anomalie sur le matériel roulant en cours de circulation .....	28
303.4. Cas de non-respect des règles de sécurité.....	29
Article 304. Gestion des conflits de circulation.....	29
304.1. Priorité entre trains .....	29
304.1.1. Définition.....	29
304.1.2. Principes.....	29
304.1.3. Modalités d'application .....	31
304.1.4. Dérogation dans l'intérêt global du trafic.....	31
304.1.5. Cas particulier des trains long parcours désignés .....	31
304.2. Priorité entre trains et travaux .....	32
304.2.1. Définition.....	32
304.2.2. Principes .....	32
304.2.3. Report de l'accord.....	33
304.2.4. Situation exceptionnelle.....	33
Article 305. Gestion de situation perturbée .....	33
Article 306. Mesures particulières à prendre en cas de perturbation internationale.....	33
<b>CHAPITRE 4 : RÉSERVÉ .....</b>	<b>35</b>
<b>CHAPITRE 5 : REGLES DE MAINTIEN DE LA DISPONIBILITE DU RESEAU .....</b>	<b>36</b>
Article 501. Règle de mise à disposition de moyens pour assurer le bon fonctionnement des circuits de voie.....	36
Article 502. Règle de mise à disposition de moyens propres aux EF pour rétablir la capacité d'infrastructure .....	37
502.1. Principe.....	37
502.2. Mise à disposition pour dégager le réseau .....	37
502.3. Mise à disposition pour acheminer des moyens en cas de réparation urgente des infrastructures et/ou incident .....	38
502.4. Mise à disposition de personnel et matériel pour acheminer des moyens de relevage.....	38
Article 503. Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure .....	39
Article 504. Gestion de la restriction de capacité .....	40
504.1. Garage d'un train.....	40
504.2. Détournements.....	41
504.3. Règle de restriction de capacité .....	42
504.3.1. Principe.....	42
504.3.2. Modalités d'application .....	42
504.3.3. Stop circulation .....	43
Article 505. Restriction liée à l'alimentation en énergie .....	43
Article 506. Restrictions liées aux aléas climatiques .....	44
506.1. Signalement.....	44
506.2. Mesures à prendre .....	44
506.3. Cas particulier de circonstances exceptionnelles relevant de principes de précaution issus du retour d'expérience de la gestion de crise .....	44
<b>CHAPITRE 6 : SITUATION PERTURBEE POUR FAIT DE SURETE.....</b>	<b>45</b>
Article 601. Règle .....	45
Article 602. Procédure de traitement d'un objet délaissé .....	45
602.1. Phase caractérisation.....	46
602.2. Phase qualification .....	47
602.2.1. Modalités de l'avis initial aux forces de l'ordre .....	47
602.2.2. Mise en œuvre des mesures de précaution.....	48
602.2.3. Modalités du second avis aux forces de l'ordre .....	50
602.3. Phase traitement .....	50
602.3.1. Cas général .....	50
602.3.2. Objet délaissé en gare.....	51
602.3.3. Objet délaissé à bord d'un train de voyageurs en circulation.....	51
602.3.4. Objet délaissé découvert sur les voies ou à proximité de la voie.....	52
602.3.5. Cas particulier des objets qualifiés de dangereux.....	52
Article 603. Alerte à la bombe.....	52
603.1. Signalement.....	52
603.2. Mesures à prendre .....	52
603.2.1. Alerte à la bombe en gare .....	53

603.2.2. Alerte à la bombe dans un train en circulation .....	53
603.2.3. Alerte à la bombe sur le RFN .....	53
Article 604. Fait de sûreté à bord d'un train, situation présentant un risque grave et imminent .....	53
Article 605. Fait de sûreté en gare, situation présentant un risque grave et imminent .....	54
Article 606. Règle de mise à disposition du SGC des moyens d'une EF.....	55
Article 607. Numéro d'appel d'urgence et d'assistance.....	55
Article 608. Intervention coordonnée des forces de l'ordre et des secours pour prise en charge d'une personne agressive et vulnérable à bord d'un train .....	56
<b>CHAPITRE 7 : RÉSERVÉ .....</b>	<b>58</b>
<b>CHAPITRE 8 : REGLES D'EXPLOITATION - PHASE POST-OPERATIONNELLE .....</b>	<b>59</b>
Article 801. Management de la performance d'exploitation.....	59
Article 802. Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation .....	59
Article 803. REX des événements climatiques.....	59
Article 804. Rôle et missions du Responsable du Suivi des Ecart Exploitation – RSEE .....	60
<b>CHAPITRE 9 : LES ANNEXES .....</b>	<b>61</b>
<b>ANNEXE 1 DEMANDE D'ECOUTE D'UN ENREGISTREMENT DE CONVERSATION RADIO SOL TRAIN OU TELEPHONIQUE .....</b>	<b>62</b>
<b>ANNEXE 2 .....</b>	<b>64</b>
<b>FICHE DE DECLARATION DE TRAIN LONG .....</b>	<b>64</b>
<b>ANNEXE 3 .....</b>	<b>66</b>
<b>DEMANDE D'ACCEPTATION DE NON-CONFORMITE PAR RAPPORT AU SILLON RESERVE.....</b>	<b>66</b>
<b>ANNEXE 4 .....</b>	<b>68</b>
<b>FICHE EVENEMENT MATERIEL .....</b>	<b>68</b>
<b>ANNEXE 5 .....</b>	<b>70</b>
<b>RETABLISSEMENT URGENT DE LA CAPACITE D'INFRASTRUCTURE .....</b>	<b>70</b>
<b>ANNEXE 6 .....</b>	<b>72</b>
<b>MISE A DISPOSITION DE MOYENS D'ENTREPRISES FERROVIAIRES .....</b>	<b>72</b>
<b>ANNEXE 7 .....</b>	<b>74</b>
<b>DETOURNEMENT.....</b>	<b>74</b>

## Article 1. Préambule / Note pédagogique

---

Le présent document est élaboré en complément des dispositions du Document de Référence du Réseau ferré national publié par SNCF RESEAU (en particulier son chapitre 6) et tient compte notamment de l'expérience acquise.

Les prescriptions contenues dans ce document sont à destination des exploitants ferroviaires au sens de l'arrêté du 9 décembre 2021 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 modification du document

---

Ce texte a été réécrit :

- Pour préciser les modalités d'application de certains processus concernant l'exploitation de la gestion des circulations,
- Pour être en accord avec les évolutions décrites dans le chapitre 6 du DRR.

### 1.2. Objet

---

Ce document reprend les dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national et précise les principes définis dans le Document de Référence du 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 le Service chargé de la Gestion des Circulations (SGC) et les autres exploitants ferroviaires.


### 1.3. Résumé des modifications

---

Liste non exhaustive des modifications réalisées :

- Article 105.2 : précision sur les droits et conditions d'accès aux enregistrements par les personnes concernées.
- Article 203 et annexe 3 : précision apportée et évolution du vocable concernant le motif DANC : « Remplacement d'un train prévu en mode de traction autonome par un matériel électrique ou bimode, en cas de parcours sur ligne électrifiée ».
- Article 204 et annexe 2 : dématérialisation du process déclaration de train long via l'application DINAMIC et utilisation de l'annexe 2 en mode dégradé.
- ...

Pour rappel de la légende dans le texte :



*Information qui va préciser la règle ou décrire le sens de la règle.  
Elle a la même valeur d'application que le texte auquel elle se rapporte.*



*Point d'attention particulier.  
Il a la même valeur d'application que le texte auquel il se rapporte*

## 1.4. Domaine d'application

---

Ce texte s'applique dans un espace temporel dit « phase opérationnelle » débutant à J-1 17 heures.

Il s'adresse aux exploitants ferroviaires (opérateurs du service chargé de la gestion des circulations, EF, titulaires de contrat de partenariats public-privé ...) intervenant en phase opérationnelle.

Il complète et précise les dispositions définies dans le DRR en vigueur, chapitre 6 « Principes relatifs à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ».

Les dispositions relatives à la sécurité de l'exploitation ferroviaire ne rentrent pas dans le champ d'application de ce texte en particulier celles reprises en application de l'arrêté du 9 décembre 2021.

## Terminologie/Abréviation

AC	Agent Circulation
ATE	Avis de Transport Exceptionnel
BEATT	Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre
CCC	Chef Centre de Coordination
CCL	Chef Circulation
CCLR	Chef Centre Circulation Régulation
CCR	Commande Centralisée du Réseau
CCU	Centre de Commande Unique
CIF	Cœur Incident Ferroviaire
CIL	Chef d'Incident Local
CMVOA	Centre Ministériel de Veille Opérationnelle et d'Alerte
CNIL	Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés
CNOC	Centre National des Opérations Circulation
CNOF	Centre National Opérationnel Ferroviaire
CODAX	Coordinateur d'axe
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
CRC	Coordonnateur Régional des Circulations
CTC	Chef de Territoire de Coordination
DANC	Demande d'Acceptation de Non-Conformité
DBC	Détecteur de Boite Chaude
DGCT	Direction Générale Clients et Territoires
DGEX	Direction Générale Exploitation Système
DGOP	Direction Générale des Opérations et Production
DNC	Directeur National Circulation
DNI	Directeur National Infrastructure
DNO	Directeur National des Opérations
DNSF	Directeur National Sécurité Ferroviaire
DRR	Document de Référence du Réseau ferré national
DSDM	Demande de Sillon de Dernière Minute
DTO	Dirigeant Territorial Opérationnel
EF	Entreprise Ferroviaire
EIC	Etablissement Infra circulation
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
ExF	Exploitant Ferroviaire
GG	Gestionnaire de Gares
GI	Gestionnaire Infrastructure
GOC	Gestion Opérationnelle des Circulations
GSM-R	Global System for Mobile communications Railways
HDS	Horaire De Service
HLP	Haut Le Pied
ISCHIA	Incidents de Sécurité Conservés et Historisés Informatiquement pour Analyse
ISITRAC	Inventaire pour la Supervision, l'Information et le Traitement des Aléas en Circulation
LGV	Ligne à Grande Vitesse
NRBC	Nucléaire Radioactif Bactériologique Chimique
ORE	Observatoire REGularité
PCNS	Poste de Commandement National Sécurité
PGRA	Poste à Grand Rayon d'Action
RC	Représentant Circulation
REX	Retour d'EXpérience
RFN	Réseau Ferré National
RGPD	RèGlement européen sur la Protection des Données
RSEE	Responsable du Suivi des Ecartés Exploitation
RT	Renseignements Techniques
RVB	Renouvellement Voie Ballast
SAMU	Service d'Aide Médical Urgente
SC	Secteur Circulation
SCo	Secteur de Coordination
SGC	Service chargé de la Gestion des Circulations
SI	Système d'Information
STI OPE	Spécification Technique Interopérabilité Exploitation et gestion du trafic
TLP	Trains Longs Parcours
VUTR	Voie Unique à Trafic Restreint

# CHAPITRE 1 : Obligations du GI et des EF

## Article 101. Principes

Le service chargé de la gestion des circulations a pour mission régalienne d'assurer la gestion des circulations conformément au graphique de circulation théorique.

Il doit garantir la fluidité et l'utilisation optimale de la capacité offerte sur le réseau ferré, tout en respectant les principes d'équité, de non-discrimination et de transparence vis-à-vis des EF.

Le SGC a toute latitude pour modifier à plus ou moins brève échéance le graphique de circulation établi dès lors que la situation exige de préserver l'intégrité des personnes, des matériels et des emprises ferroviaires. Toutes les décisions liées à la GOC doivent être prises dans le souci du respect des règles de sécurité et de la régularité en application des prescriptions ci-après. Le SGC doit informer les EF des événements qui se produisent sur le RFN et des raisons qui l'amènent à modifier l'ordre normal de la circulation à travers différents SI.

## Article 102. Missions et organisation de la GOC

### 102.1. Missions

Le tableau ci-dessous fixe pour chacun des niveaux de responsabilité les missions lui incombant. Celles-ci étant ensuite décrites plus complètement :

Mission (1)	Structure et acteur*	Local (Poste d'aiguillage)		Territorial (COGC, CCR ou équivalent)		National (CNOC)	
		Agent Cir- culation (AC)	Chef Cir- culation (CCL)	Coordonnateur du COGC (CRC)	Régulateur	Coordonnateur National (CNC)	Coordinateur d'axe (CODAX)
1	Commande des installa- tions	X					
2	Suivi actif de la circulation et reporting	●	●	●	d	●	d
3	Coordination locale		○				
4	Régulation		○		●		●
5	Coordination d'axe						○

(1) Acteur en charge des décisions du SGC

X Mission exercée par un responsable unique      d = Mission déléguée

● Mission systématique assurée à différents niveaux de responsabilité

○ Mission assurée en tant que de besoin

Les structures locales et territoriales sont rattachées à des EIC (Etablissement Infrastructure Circulation), entités administratives.

\*Au sein des CCR, CCU et des PGRA :

- le CCL se nomme Chef Centre circulation Régulation (CCLR) ou Chef Centre de Coordination (CCC)
- le Régulateur se nomme CCLR ou CCC
- le CRC se nomme Chef de Territoire de Coordination (CTC).

Ces nouveaux termes sont consécutifs à la Nouvelle Gestion Opérationnelle des Circulations (NGOC) en cours de déploiement.

La suite du document ne mentionne que les termes historiques (CCL, Régulateur, CRC) dans un souci de simplification.

### 102.1.1. Commande des installations

La commande des installations (aiguilles et embranchements, signaux) est assurée, conformément aux règles d'utilisation des installations du réseau ferré national.

L'agent circulation (AC) organise la circulation sur son secteur circulation (SC). Il anticipe son déroulement, de manière à pouvoir prendre les mesures imposées par les circonstances, ou provoquer leur mise en oeuvre selon qu'elles sont de son niveau de compétence ou non. Dans certains postes, l'AC est renforcé d'un ou plusieurs aiguilleurs. Dans les grands ensembles ferroviaires, l'agent circulation peut être placé sous l'autorité d'un Chef Circulation (CCL).

Dans les cas précisés par les Consignes Locales d'Exploitation, la manoeuvre de certaines installations « simples » (par exemple : appareils de voie à pied d'oeuvre ou autorisations donnant accès à des voies de service ou à des embranchements) est effectuée par des agents dûment habilités de l'EF, sous sa responsabilité et à ses frais.

L'agent circulation ou le Chef Circulation possèdent des moyens de liaison qui leur permettent de joindre les trains de l'EF ou d'être joints par eux (soit de manière permanente par la radio sol-train sur les lignes où ce dispositif est installé, soit de manière ponctuelle par les différents téléphones implantés le long des voies).

### 102.1.2. Suivi actif de la circulation et reporting

Ces missions fondamentales conditionnent la qualité du service fourni par la gestion opérationnelle des circulations et la fourniture des services obligatoires aux EF, notamment l'information sur la circulation de leurs trains. Permanentes et systématiques, elles sont confiées à tous les niveaux de production et adaptées aux besoins de l'exploitation du réseau dans le respect des normes de service applicables sur le réseau.

Le suivi actif consiste à confronter en permanence le sillon théorique et sa circulation réelle, les planches prévues et la réalisation effective des travaux. Le suivi actif a pour but de, détecter les écarts, d'en analyser leurs impacts et de trouver des solutions.

Les acteurs réalisant cette mission sont :

- L'agent circulation (ou le chef de ligne sur les lignes où cette fonction existe, ou le chef circulation) : grâce aux indications des moyens mis à sa disposition permettant de connaître la circulation réelle, il confronte le réel au théorique pour déterminer les écarts, expliciter leur origine (selon sa connaissance) et réagir selon ses prérogatives en la matière (différentes selon qu'il est situé ou non sur ligne régulée, et soumis ou non à coordination locale),
- Sur ligne régulée, par délégation du Coordonnateur du COGC, le régulateur assure la mission de suivi actif de la circulation de manière autonome et alerte au besoin le CRC,
- Sur LGV, par délégation du Coordonnateur National, le CODAX réalise le suivi actif de la circulation.

Les acteurs assurant un suivi global permanent sont :

- Le coordonnateur du COGC, qui exerce un suivi global permanent, exploitant les indications fournies par ses outils et les avis reçus pour exercer une surveillance précise sur une zone d'action de son territoire opérationnel (COGC, CCR...) Il est notamment à l'origine du déclenchement de processus opérationnels tels que rétention, détournement, mise en oeuvre des règles de restriction de capacité, engagement de moyens de secours

ou de relevage éventuellement mis à disposition par les EF, demande d'intervention extérieure, avis... Il est l'un des interlocuteurs du conducteur en cas de retard en ligne,

- Le coordonnateur national, au sein du CNOC, qui exerce un suivi permanent global sur l'ensemble du réseau ferré national. Il réagit aux avis reçus (généralement d'un coordonnateur du COGC) pour exercer une surveillance plus précise sur une zone critique nécessitant intervention à son niveau. Il est à l'origine du déclenchement de processus conséquents tels que le pilotage direct d'un incident à impact supra territorial, coordination des mesures à prendre par les COGC, avis.

### *102.1.3. Coordination locale*

Dans certains ensembles ferroviaires à forte densité de trafic, la gestion opérationnelle des circulations ne peut être effectuée de manière efficace par le régulateur. Ces ensembles constituent des centres-circulation ou Secteur de Coordination (SCo) en CCR ou équivalent dans lesquels la coordination de la circulation est exercée par un chef circulation (CCL).

L'exercice de cette mission implique un suivi actif de la circulation sur le périmètre concerné.

### *102.1.4. Régulation*

Sur les lignes les plus chargées du réseau où les enjeux ne peuvent se satisfaire des résultats de la seule mission de suivi actif exercé par le coordonnateur du COGC, il est adjoint à celui-ci un ou plusieurs régulateurs qu'il dirige.

Ceux-ci prennent en charge sur leurs zones le suivi et l'ordonnancement des circulations pour les lignes dites « régulées », ce qui leur permet d'exercer une mission permanente de détection de conflits potentiels de circulation et de prendre les décisions d'actions correctives qu'ils font exécuter par les AC ou CCL.

En complément de cette action préventive, le régulateur est chargé de prendre les mesures palliatives lors d'événements contrariant la circulation. Il assure également les tâches de sécurité que la réglementation met à sa charge.

### *102.1.5. Missions au sein du CNOC*

Sur les Lignes à Grandes Vitesse et les axes du réseau où le trafic de longue distance est important et constitue un enjeu fort, il peut être nécessaire d'adjoindre au coordonnateur national du CNOC un coordinateur d'axe (CODAX).

Sur les lignes à grandes vitesses, le coordinateur d'axe assure les missions (hors sécurité) d'ordonnancement des circulations et de pilotage des incidents à destination des représentants du SGC local et territorial.

Sur les axes de trafic longue distance définis, le coordinateur d'axe est chargé d'assurer un suivi spécifique et systématique des trains à long parcours. Il coordonne les actions élémentaires des différents régulateurs concernés par ces trains potentiellement soumis à un nombre plus élevé d'aléas.

Le Superviseur Trains Long Parcours (TLP) est chargé d'assurer le suivi permanent de Trains Long Parcours. Un TLP est un train dont le sillon traverse, en principe, au moins 4 COGC.

Le Superviseur TLP, en relation directe avec l'ensemble des CRC et les opérateurs des différentes EF désignées, effectue un suivi des TLP selon une liste prè-définie et validée en début de service annuel (portefeuille trains). Le Superviseur TLP coordonne l'ensemble des COGC des parcours et sollicite le Coordonnateur National si besoin de déroger aux règles de priorité des circulations en application des dispositions de l'article 304.1.5.3 relatif aux circulations des trains Longs Parcours.

L'ensemble de ces circulations est repéré et visible par tous les COGC dans l'outil GALITE.

## 102.2. Organisation

---

Au sein de SNCF Réseau, la gestion opérationnelle des circulations repose sur 3 niveaux de production :

- Un niveau local : postes de commande contrôle des installations d'aiguillage et de signalisation,
- Un niveau territorial : le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) qui agit sur un territoire défini,
- Un niveau national : le Centre National des Opérations Circulation (CNOC) dont le périmètre d'action couvre l'ensemble du Réseau Ferré National (RFN)

NB : le niveau local et territorial sont présents au sein d'une CCR ou équivalent.

En mode nominal, les opérateurs du niveau local appliquent les graphiques théoriques de circulation prévus et gèrent les circulations. Le niveau territorial vient en veille, appui, supervision du niveau local. Le niveau national supervise l'ensemble du trafic sur le RFN. Il est aussi en relation avec les GI étrangers limitrophes.

Sur lignes régulées, le conducteur peut être en relation avec un régulateur via la radio sol train (GSM-R). Le régulateur, en charge d'une section de ligne, travaille sous la supervision du Coordonnateur Régional Circulation (CRC). Il peut y avoir plusieurs sections de ligne sur un même territoire et donc plusieurs régulateurs au sein d'un même COGC.

Le rôle du COGC est de suivre l'ordonnancement prévu des circulations selon les graphiques théoriques de circulation prévus sur ligne conventionnelle et d'anticiper toutes les situations de conflit qui jalonnent le graphique espace-temps. Sur LGV le CNOC assure cette mission.

En cas d'aléas, le représentant circulation (RC) intervient pour apporter son appui au COGC. Les échanges qui en émanent sont ainsi réalisés au niveau territorial sur ligne conventionnelle et au niveau national (CNOC) sur LGV.

C'est généralement le CRC/CODAX qui sera en relation avec le représentant opérationnel désigné de l'EF.

Lorsqu'un incident ou une crise le nécessite, le COGC peut mettre en œuvre l'ouverture de la salle de crise territoriale opérationnelle. Ce dispositif permet la mise en veille du niveau national qui peut être sollicité en appui ou pour arbitrage d'une situation par le biais du Directeur National Circulation (DNC) basé au CNOC.

Lorsqu'une crise est qualifiée d'une gravité supérieure à 2, à l'instar du modèle territorial, l'échelon national peut saisir le collectif de crise et décider de l'ouverture de la salle de crise nationale du CNOF. Cette subordination n'enlève pas les prérogatives du COGC qui continue ses missions territoriales. Celles-ci sont partagées et concertées avec le niveau national.

Le pilotage d'un incident au niveau local est confié au chef circulation (CCL) dans les grandes gares. Il assure l'interface avec le représentant Gestionnaire de Gares. Le pilotage par un agent circulation (AC) est réservé aux incidents sur voies de service sans répercussion sur les voies principales.

Le pilotage d'incident au niveau territorial revient au coordonnateur régional circulation (CRC) du COGC (ou salle de crise territoriale opérationnelle) quand le niveau national ne s'est pas désigné pilote de l'incident. Le CRC d'un COGC agit sur un territoire qui peut ne pas correspondre au territoire d'un EIC. Lorsque le pilotage de l'incident est au niveau territorial, c'est le COGC chargé du suivi actif de la circulation qui l'assure (ou la salle de crise en responsabilité du lieu de l'incident).

Le Dirigeant Territorial des Opérations (DTO) devient pilote d'incident à l'activation de la salle de crise territoriale opérationnelle.

Le pilote de l'incident a pour missions essentielles :

- La définition des stratégies à appliquer,
- La gestion de la perturbation et la veille de la réalisation des consignes transmises,
- L'interface avec les ExF, le Gestionnaire de Gares.

Le pilotage de l'incident est repris au niveau national dans les conditions suivantes :

- S'il se produit sur LGV,
- Si les conséquences qu'il engendre génèrent des rétentions importantes en amont de la zone d'action du COGC,
- En cas de détournement par d'autres COGC et provoquant des retards importants.

Le Directeur National des Opérations (DNO) devient pilote de l'incident à l'activation de la salle de crise opérationnelle du CNOF.

La gravité d'un incident est estimée au regard de ses conséquences de la perturbation initiale et des perturbations consécutives qu'elle est susceptible d'engendrer par rapport à la situation nominale. L'incident est coté sur une échelle de 1 à 6.

Situation associée		
<b>6</b>	<b>ACCIDENT FERROVIAIRE MAJEUR</b>	→ <b>Décès voyageur(s) sur le RFN (sauf suicide avéré)</b>
<b>5</b>	<b>ACCIDENT FERROVIAIRE</b>	→ <b>Voyageur(s) blessé(s) sur le RFN (sauf suicide avéré)</b>
<b>4</b>	<b>INCIDENT DE PRODUCTION IMPORTANT</b>	→ <b>Impossibilité d'acheminer tous les clients (prise en charge dégradé)</b>
<b>3</b>	<b>INCIDENT DE PRODUCTION SIGNIFICATIF</b>	→ <b>Tous les clients acheminés, avec grands retards.</b>
<b>2</b>	<b>INCIDENT DE PRODUCTION PONCTUEL</b>	→ <b>Tous les clients acheminés, certains avec retards importants.</b>
<b>1</b>	<b>SITUATION PERTURBEE</b>	→ <b>Tous les clients acheminés, avec des petits retards.</b>
<b>0</b>	<b>SITUATION NORMALE</b>	→ <b>Tous les clients acheminés, dans les conditions normales.</b>

La salle de crise opérationnelle territoriale est ouverte à partir de la cotation d'un incident en gravité G2.

La salle de crise opérationnelle nationale (CNOF) est ouverte à partir de la cotation d'un incident en gravité G3.

## Article 103. Les correspondants opérationnels

---

Chaque entité (SGC/COGC et Entreprise Ferroviaire) a l'obligation de diffuser la liste des coordonnées de ses correspondants (à minima chaque début de semestre) ainsi que toutes les mises à jour dans les plus brefs délais.

Les coordonnées des COGC sont mises à jour à chaque fois que c'est nécessaire. Le fichier est transmis à la DGCT de SNCF Réseau, départements grands comptes Fret et Voyageurs, pour diffusion aux EF. Ce fichier peut également être envoyé à la demande des EF via l'adresse générique : [correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr](mailto:correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr)

En sa qualité de responsable de ce traitement, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions du règlement 2016/679 du parlement européen et du conseil du 27 avril 2016 (RGPD), sur la protection des données à caractère personnel. Les données personnelles relatives à l'annuaire sont conservées pendant la durée d'exercice des fonctions des personnes concernées.

En matière de Gestion Opérationnelle des Circulations (GOC), le premier interlocuteur d'une Entreprise Ferroviaire est l'agent de conduite. Il est indispensable également que l'EF désigne **un correspondant opérationnel unique** joignable 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, pour toutes les opérations qui relèvent :

- De la gestion opérationnelle des circulations (à partir de J-1 17h),
- De la gestion de crise.

Chaque EF est tenue de désigner un interlocuteur unique (coordonnées, modalités d'appel, fonction). Elle peut désigner un interlocuteur différent pour chaque niveau du système de production de la circulation :


- National (CNOC),
- Territorial (COGC),
- Ou local (Centre Circulation).

L'interlocuteur privilégié des EF est le Centre Opérationnel de la Gestion des Circulations (COGC), ou si elle exerce une activité de long parcours concernant plusieurs COGC et / ou sur une LGV, le CNOC. Ces centres fonctionnent 24h/24h et 7 jours / 7.

Les EF doivent communiquer via cette même adresse (cf ci-dessus) leurs coordonnées opérationnelles en amont de leur première circulation (nouveaux entrants) et immédiatement à chaque nouvelle modification. La DGCT, départements grands comptes Fret et Voyageurs, est également en appui du service émetteur du fichier, DGEX direction Standards Exploitation et Métiers Opérationnels, pour toutes les modifications éventuelles de ces informations ainsi que pour celles des nouveaux entrants.

Les coordonnées dites opérationnelles concernent à minima le numéro de téléphone et l'adresse mail du centre opérationnel joignable 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. La trame préconisée par SNCF Réseau reprenant les éléments du fichier national des coordonnées opérationnelles des EF figure ci-dessous.

CORRESPONDANTS OPÉRATIONNELS des EF (trame)												
Logo EF	Entreprise Ferroviaire (ou Activité)	Licence	Validité du CS	Activité			Périmètre		Adresse	Opérationnel 24h/24 - 7j/7	Pré-Opérationnel	Autres contacts
				Fret	MD	VOY.	GV	tout le RFN				
<small>(logo de l'entreprise)</small>												



*Un correspondant désigné, disponible dans les délais, est gage de réactivité et d'efficacité pour tous !*

*Compte tenu du nombre d'EF sur le réseau et pour des nécessités de rapidité de décision, le SGC a besoin de limiter strictement le nombre d'interlocuteurs.*

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 SGC.

Cette demande est à formuler par courrier auprès du service émetteur du fichier, DGEX direction Standards Exploitation et Métiers Opérationnels.

## Article 104. Informations relatives au suivi des trains

### 104.1. Principes généraux

Le SGC assure le suivi des convois et fournit aux EF les informations utiles sur les conditions de circulation de leurs trains (accidents, incidents, limitations inopinées de vitesse ...).

Ce service comprend la fourniture à chaque EF d'informations de natures distinctes :

- Localisation : dernière position connue de leurs trains et écart horaire à ce point,
- Explication : origine connue d'un événement impactant la régularité au-delà d'un certain seuil,
- Conjoncturelle et prévisionnelle.

Ce service peut être partiel pour :

- Les trains détournés,
- Certaines lignes à voie unique à régime particulier d'exploitation,
- Les trains à marche indéterminée.

Ce service n'est pas rendu pour :

- Les Voies Uniques à Trafic Restreint (VUTR) qui sont exploitées conformément au document RRG21009.

## 104.2. Information de localisation

### 104.2.1. Contenu

Le service assuré comprend :

- L'identification du train,
- Sa localisation géographique,
- L'heure de localisation,
- L'écart horaire et le libellé de ce lieu.

Il prévoit à minima une information à l'EF sur le départ du convoi au point origine du sillon et l'arrivée du convoi au point terminus du sillon, ainsi qu'un pas de renouvellement de l'information, à l'aide des localisateurs implantés sur le RFN pour alimenter le système de suivi automatique d'annonce des trains ou par saisie manuelle dans OLERON et BREHAT\* (Observation A Faire / OAF).



*Ce pas est fonction des besoins de l'exploitation et dans les zones peu denses, il peut atteindre 50 kilomètres.*

### 104.2.2. Support

L'information est disponible dans les outils Cœur Incident Ferroviaire (CIF) et SEE-TRAINS que SNCF RESEAU met à la disposition des entreprises ferroviaires.

### 104.2.3. Délai de mise à disposition

- Trains circulant sur la partie du Réseau Ferré National équipé de systèmes de suivi : temps quasi immédiat,
- Autres cas : l'observation, la collecte, puis la saisie manuelle dans BREHAT\* et OLERON sont effectuées dans le délai moyen de 30 minutes.

## 104.3. Information d'explication

### 104.3.1. Contenu

La norme de service applicable aux circulations commerciales (ou circulations impactant d'autres circulations commerciales) sur le RFN prévoit que toute variation d'écart horaire égale ou supérieure à 5 minutes fasse l'objet par le SGC d'une information comportant les éléments suivants :

- Identification du train (ou du premier train) affecté ou responsable,
- Origine apparente de l'incident et affectation théorique, à une EF, à l'infrastructure ou à un événement extérieur au réseau,
- Liste des autres trains impactés, et des pertes de temps induites.

Lorsque le SGC a connaissance ou est à l'initiative de la suppression d'une circulation, celle-ci doit être matérialisée dans l'outil BREHAT\*, selon les prescriptions du référentiel de saisie BREHAT.

### 104.3.2. Support

L'information est normalement disponible dans l'outil ORE.

### 104.3.3. Délai de mise à disposition

L'information est disponible au plus tard à 3h00 de J+1 de la survenance de l'événement.

\* Courant 2025, les fonctionnalités de BREHAT seront intégrées dans l'outil ISITRAC de CIF.

## 104.4. Information conjoncturelle et prévisionnelle

### 104.4.1. Contenu

Le SGC est tenu de fournir à toute EF 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 de l'incident,
- Une heure de reprise estimée (HRE), qui est une estimation de la reprise normale de la circulation vue du SGC. Ainsi, la HRE indique l'heure à partir de laquelle le réseau pourrait retrouver sa capacité nominale ou à défaut, une capacité et des conditions d'exploitation qui offrent un débit de trafic suffisant pour ne plus générer d'impacts sur la circulation des trains prévus au plan de transport nominal. Elle pourra être réactualisée en fonction des remontés,
- Une heure de reprise réelle (HRR), qui est l'heure de reprise effective à laquelle la contrainte liée à l'incident est levée vis-à-vis des transporteurs. Notons que les effets de l'incident se traduisent bien souvent par des retards au-delà de l'Heure de Reprise Réelle (effets boule de neige suite à espacement des trains qui étaient ralentis ou bloqués en ligne, redéploiement des plans de transport...),
- La liste des trains impactés,
- Éventuellement, une ou plusieurs informations complémentaires (exemple schéma de situation, ...),
- Les principes retenus pour le rétablissement (détournement, suppression, réutilisation total ou partiel, ...), y compris préavis d'application de la règle de restriction de capacité,
- Les notifications diverses (mise à disposition de moyens, fixation de quotas d'admission, etc..) peuvent faire l'objet d'autres procédures formelles.

### 104.4.2. Support

L'information est transmise à chaque EF (correspondants opérationnels visés à l'article 103) par tous moyens individuels ou collectifs :

- Téléphone, fax, messagerie électronique ...
- Avec le système d'information Cœur Incident Ferroviaire (DURANDAL 2 / SPID).

Ces informations réactualisées seront transmises aux EF et la consultation sera possible en temps réel.

### 104.4.3. Délai de mise à disposition

L'information est transmise dans les meilleurs délais par le SGC.

L'information est diffusée au fil de l'eau dans Cœur Incident Ferroviaire (DURANDAL 2 / SPID).

## Article 105. Traçabilité des échanges entre les exploitants ferroviaires

### 105.1. Principes

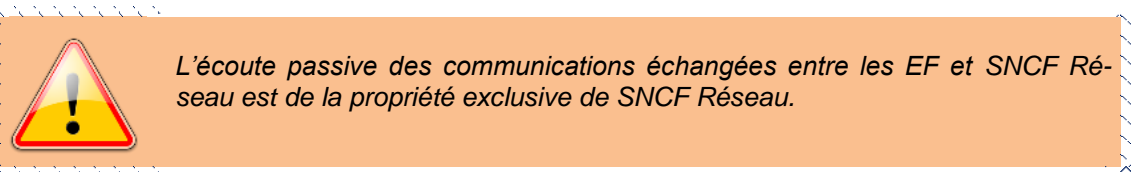
Les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents chargés de la gestion des circulations sont permanents, notamment entre le personnel de l'EF d'une part, les agents des postes d'aiguillage ou de régulation / coordination d'autre part. Selon les prérogatives des STI OPE et les recommandations du BEATT, les communications reçues par les acteurs opérationnels du SGC feront l'objet à terme d'enregistrement.

Il en est de même pour les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents chargés de l'exploitation des installations de traction électrique au sein des centraux sous-stations.



Un formalisme est requis lors de ces échanges lorsqu'ils résultent d'obligations d'information ou valent notification en vertu du présent document ou de la documentation d'exploitation.

La traçabilité peut être obtenue par divers moyens : historique des SI, télécopie, messagerie électronique, enregistrements des communications, consignation par écrit ...



### 105.2. Accès aux enregistrements des communications avec le SGC et les centraux sous-stations par les EF

Les communications en lien avec l'exploitation et réalisées avec des opérateurs circulation ou des centraux sous-stations sont enregistrées.

Ces enregistrements ont fait l'objet des déclarations nécessaires au regard des dispositions légales auprès de la CNIL et sont exploités en garantissant le respect de la Protection des Données Personnelles et des libertés individuelles (RGPD).

Dans l'objectif de concourir au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire, SNCF Réseau accepte que les représentants autorisés des entreprises ferroviaires puissent accéder à ces enregistrements dans les conditions suivantes :

- L'accès aux enregistrements est conditionné à des impératifs de sécurité de l'exploitation. Seules les demandes écrites circonstanciées et motivées sont traitées (modèle en annexe 1). Elles doivent avoir pour objet de mener des retours d'expérience directement liés à la survenance d'incidents ou d'accidents d'un ou plusieurs trains de l'EF concernée donnant lieu à l'établissement d'une fiche ISCHIA, par le Représentant Local Sécurité (RLS).
- Les représentants des entreprises ferroviaires précisent, à ce titre, dans leur demande le jour et l'heure de l'incident ou accident concerné, le numéro de la fiche ISCHIA correspondante ainsi que la plage horaire des enregistrements de la Radio sol-train dont l'écoute est souhaitée,
- Toute demande ne peut comporter qu'une plage horaire d'écoute qui n'excédera pas, par principe, une heure d'écoute continue,

- Les représentants des entreprises ferroviaires doivent impérativement adresser leur demande à l'Etablissement SNCF Réseau territorialement compétent un mois au plus tard après la survenance dudit incident ou accident. En réponse, l'Etablissement concerné fixe un lieu, une date et une heure de rendez-vous dans le délai maximum d'un mois suivant la réception de la demande,
- Les représentants des entreprises ferroviaires sont invités à venir écouter l'enregistrement sur les lieux du rendez-vous fixé par l'Etablissement et en présence d'un agent de cet établissement. Ils sont autorisés à prendre en note les conversations écoutées ainsi, qu'éventuellement, à les enregistrer par leurs propres moyens (dictaphone). Aucune copie des enregistrements ne sera donnée par l'Etablissement,
- L'Etablissement territorialement compétent assure une traçabilité des accès aux enregistrements en faisant compléter et signer aux représentants des EF un imprimé type,
- Les représentants des entreprises ferroviaires exploitent sous leur contrôle et sous leur entière responsabilité les conversations écoutées, notées ou enregistrées,
- Il est précisé que toute demande ne répondant pas aux critères cités dans le présent article sera rejetée.

Les conversations des salariés des entreprises ferroviaires sont susceptibles de pouvoir être écoutées non seulement par SNCF Réseau ou par toute autorité légitime ayant pouvoir de solliciter l'accès à ces enregistrements ou leur réquisition (Autorités judiciaires, EPSF ...) mais aussi, dans le cadre d'opérations de REX sécurité, par les représentants d'autres entreprises ferroviaires impliquées.

Considérant l'objet pour lequel SNCF Réseau accepte que les entreprises ferroviaires puissent accéder à ces enregistrements, il rend compte, en toute transparence, à l'EPSF, des autorisations d'accès aux enregistrements accordées aux EF.

Les personnes concernées par les enregistrements disposent d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des données personnelles le concernant, sous certaines conditions, ainsi que d'un droit d'opposition en cas de motif légitime, au traitement de ces données.

À ce titre, en justifiant de leur identité, les personnes concernées peuvent exercer ces droits en adressant leur demande à l'adresse suivante :

[dpo@reseau.sncf.fr](mailto:dpo@reseau.sncf.fr)

Les personnes concernées disposent également du droit de saisir la CNIL pour introduire une réclamation (Commission Nationale Informatique et Libertés).

Il appartient à chaque EF de prendre toutes dispositions pour informer son personnel de l'enregistrement des communications avec les acteurs opérationnels de SNCF RESEAU et des droits susmentionnés.

Dans le cadre des enquêtes liées au management de la régularité relevant de SNCF RESEAU, le SGC a accès aux enregistrements.

## Article 106. Documentation à fournir

Préalablement à l'utilisation d'un matériel roulant voyageurs, chaque Entreprise Ferroviaire notifie aux centres de secours de la sécurité civile des départements traversés, les dispositifs techniques d'intervention (DTI) à utiliser pour ce matériel.

De même, lors de la mise en circulation de nouveaux matériels sur le RFN, ou de modification de ceux-ci, les EF fournissent au SGC (DGOP/Direction Opérations et Services) la documentation ainsi que ses mises à jour relatives au relevage de ce matériel.

A ce titre, les EF doivent transmettre ces informations à l'adresse électronique suivante :  
[relevage.dcf@sncf.fr](mailto:relevage.dcf@sncf.fr)



*Le SGC dispose de moyens de relevage et est seul habilité à réaliser des opérations de relevage en cas de déraillement ou équivalent sur le RFN.*

*Afin de former et d'exercer les équipes chargées du relevage, le SGC peut solliciter les EF pour fourniture de leurs matériels. Les EF permettent ainsi aux équipes de relevage de se professionnaliser sur des matériels et contribuent à améliorer le délai de dégagement du réseau.*

## Article 107. Langues

---

La langue utilisée dans le cadre de la GOC est la langue française, sauf sur certaines sections frontières où l'usage d'une autre langue peut être prévu.


# CHAPITRE 2 : Règles d'exploitation – Avant circulation

## Article 201. Déclaration des caractéristiques réelles des convois

Les EF doivent mettre à disposition des opérateurs de la circulation les caractéristiques de composition des trains qu'elles font circuler chaque jour dans les sillons alloués :


- Le mode et type de traction,
- La longueur,
- Le nombre de véhicules,
- Le tonnage,
- La présence de marchandises dangereuses,
- La présence de transports exceptionnels,
- Particularités telles que restrictions d'accouplement, de pousse, ...
- ...

Ces informations sont transmises avant le départ du train et à chaque remaniement en cours de route, par le biais d'un flux informatique normé STI ou via l'interface DINAMIC. Elles doivent, à tout moment, être conformes aux caractéristiques du convoi en cours de circulation.



*La déclaration de composition réelle doit s'effectuer suffisamment à temps pour permettre le départ du train dans de bonnes conditions.*

**La mise à disposition de ces informations ne dispense pas des procédures reprises par ailleurs**, notamment celles liées aux transports exceptionnels, aux trains longs, aux marchandises dangereuses ...



*Lorsque certaines caractéristiques du convoi sont susceptibles de **modifier la performance du sillon** (exemple : vitesse inférieure à celle déclarée dans le sillon théorique), l'EF doit, **de plus, se conformer au processus de Demande d'Acceptation de Non-Conformité** (article 203).*

Les circulations à marche indéterminée ainsi que certaines circulations de SNCF RESEAU ne sont pas soumises à déclaration de composition réelle.

## Article 202. Informations relatives aux conditions de circulation

Par défaut, le SGC considère que les trains inscrits dans le graphique du jour donné circulent conformément à leur régime de circulation et au sillon attribué.

Ces informations théoriques sont mises à jour avec les données réelles avant le départ du convoi.

En cas d'écart entre les données théoriques et les données réelles, les mesures à prendre par les EF sont les suivantes :

Ecart	Mesure à prendre par l'EF	Observations
Vitesse inférieure	DANC	
Arrêt supplémentaire	DANC	
Arrêt supprimé	DANC	
Temps d'arrêt différent de celui décrit dans le sillon attribué	DANC	
Longueur supérieure	Concertation avec le SGC local concerné	
Longueur inférieure	Aucune	Information suffisante pour le SGC au travers de la déclaration de composition réelle
Mouvement de manœuvre guidé ou non, non prévus	Concertation avec le SGC local concerné	
Rallongement du temps de stationnement en gare origine/terminus	Concertation avec le SGC local concerné	
Demande de croisement de rames en gare	Concertation avec le SGC local concerné	
Catégorie A et B	DANC	Cf. texte RFN CG SE 06 A -00- n°004
Changement de matériel voyageurs	Aucune	Informations diffusées dans la déclaration de composition réelle. Ex : Réversibilité, ordinaire pour spécialisé et inversement,
Traction autonome au lieu de électrique ou bimode	Aucune	Information suffisante pour le SGC au travers de la déclaration de composition réelle
Remplacement d'un train prévu en mode de traction autonome par un matériel électrique ou bimode, en cas de parcours sur ligne électrifiée	DANC	
Train au lieu de HLP	DSDM	l'EF doit avoir un sillon adapté au type de convoi qu'elle met en marche
HLP au lieu de Train	Aucune	Information suffisante pour le SGC au travers de la déclaration de composition réelle
Changement origine ou terminus (y compris la suppression partielle)	DSDM	
Modification de l'itinéraire prévu au sillon théorique	DSDM	(si dans le même ensemble ferroviaire, voir article 203)



*L'EF doit se concerter avec le SGC local, responsable de la coordination locale des circulations et du graphique d'occupation des voies (GOV), pour toutes modifications du plan de transport impactant le GOV : longueur du train supérieure, mouvement de manœuvre guidé ou non guidé non prévu, demande de croisement de rames (modification d'équilibre), rallongement du temps de stationnement gare origine/terminus. **La concertation n'est pas juste un avis (ou un flux de données), elle implique une réponse du SGC local qui peut refuser ces demandes.***



Dès que l'EF a connaissance d'une modification des conditions de circulation, il est important de la communiquer très rapidement au SGC afin que celui-ci analyse la faisabilité, anticipe les conséquences et organise la circulation.

La précision et l'anticipation des échanges permettent de préserver la qualité globale de la circulation.

Une information, d'intérêt local, donnée directement au bon niveau sera gage de réponse adaptée et évitera alors des échanges supplémentaires et inutiles.

Lorsque la modification est connue à l'avance et revêt un caractère répétitif, l'EF doit la communiquer au travers du SI capacité.

## Article 203. Demande d'Acceptation de Non-Conformité

Lorsque l'EF détecte une dégradation de la performance d'utilisation du sillon ou une modification liée à un arrêt, elle doit demander l'acceptation de la circulation de son convoi au SGC, au moyen du processus de Demande d'Acceptation de Non-Conformité.

Cette demande doit préciser le type de non-conformité, les conséquences estimées.

La DANC doit être transmise dans un délai suffisant.



**La DANC doit être formulée et instruite avant l'heure de départ du train, sauf pour les modifications de dernière minute concernant les arrêts.**

Une DANC doit être adressée au SGC uniquement pour les natures suivantes :

- Vitesse inférieure à celle du sillon attribué,
- Arrêt supplémentaire,
- Suppression d'un arrêt,
- Temps d'arrêt différent de celui décrit dans le sillon attribué,
- Remplacement d'un train prévu en mode de traction autonome par un matériel électrique ou bimode, en cas de parcours sur ligne électrifiée,
- Remplacement inopiné d'un matériel par un matériel de catégorie A ou B.



La DANC peut concerner plusieurs sillons pour la même nature ou plusieurs natures pour un seul sillon.

Dans les cas liés aux arrêts, seul le COGC territorialement concerné par l'arrêt est consulté. Il lui appartient en opérationnel de gérer l'information liée à l'écart horaire s'il l'estime nécessaire.

Seules les demandes d'acceptation de non-conformité de dernière minute liées aux arrêts peuvent être réalisées alors que le convoi circule déjà sur le réseau.

En cas de conséquences supplémentaires à celle estimée par l'EF dans sa demande, le COGC complète sa réponse par les éléments qu'il juge nécessaire.

Le processus de la DANC est instruit via DINAMIC. Le modèle dématérialisé de la DANC utilisé en cas d'indisponibilité de DINAMIC (mode dégradé) est repris en annexe 3.


A la réception de la demande d'acceptation de non-conformité, le SGC étudie l'impact sur les différents graphiques (circulation et occupation des voies).

Après étude, le SGC peut décider :

- D'accorder la non-conformité,
- D'accorder la non-conformité avec réserves (l'EF devra alors confirmer son accord vis-à-vis des réserves),
- De refuser la non-conformité, en précisant le motif.


Exceptionnellement, en cas d'incident, le SGC peut se retrouver dans l'incapacité de traiter une DANC. Dans ce cas, si l'EF n'a pas de réponse du SGC avant l'heure de départ (ou en cours de route pour les demandes de modification d'arrêt de dernière minute) alors l'absence de réponse vaut refus de la DANC.

En cas de DANC, l'application des règles de priorité de circulation entre trains est réalisée en tenant compte de la vitesse moyenne effective du train et non de sa vitesse nominale.



*Ne donnent pas lieu à une demande d'acceptation de non-conformité :*

- **la dégradation de la performance du train en cours de route,**
- **le retard prévisible au départ d'un train,**
- **toute modification de composition du convoi ne dégradant pas le sillon (longueur du convoi, changement de matériel...),**
- **tout autre motif qui ne dégraderait pas le sillon**



*Le sillon pour lequel une EF dépose une demande d'acceptation de non-conformité **doit rester sur l'itinéraire prévu.***

***Toutefois,** au sein d'un même complexe ferroviaire, la modification du lieu de l'arrêt, pourra être traitée par une DANC.*

*Cette possibilité sera matérialisée par une suppression d'arrêt groupée avec une demande d'arrêt supplémentaire.*

*Hors incident, toute modification d'itinéraire prévu au sillon demandée par l'EF devra être réalisée via DSDM.*


## Article 204. Déclaration de train long

Un train est considéré comme long lorsque sa longueur dépasse 750 mètres.

Dans ce cas, l'EF doit systématiquement informer le SGC avant l'accès à l'infrastructure.

L'EF titulaire du sillon établit et adresse au COGC origine de l'expédition du train long, une déclaration de train long via DINAMIC. Le modèle dématérialisé de la déclaration de train long utilisé en cas d'indisponibilité de DINAMIC (mode dégradé) est repris en annexe 2.

L'information est ensuite transmise à l'ensemble des COGC concernés par le sillon ainsi qu'au CNOC.



*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".***

La déclaration de train long doit être réalisée dans un délai suffisant pour permettre le départ du train à l'heure.

### 204.1. Annulation de la circulation train long

En cas d'annulation de la circulation d'un train long après sa déclaration au SGC, l'EF renseigne le COGC du lieu à partir duquel la circulation du train long est annulée (COGC origine ou du lieu de remaniement).

### 204.2. Détournement d'un train long



***Toute EF s'assure, avant d'accepter le détournement d'un train long, que l'itinéraire proposé permet sa circulation.***

# CHAPITRE 3 : Règles d'exploitation - Phase opérationnelle

## Article 301. Accès de la circulation au réseau

---

### 301.1. Train prêt / Train non prêt

---

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 SGC autorisant l'accès au RFN.

Cette disposition est applicable pour tout train prêt à accéder au réseau :

- Pour la première fois au RFN via un sillon,
- Après les arrêts en cours de route si modification de la composition.

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


Sur certains sites désignés, le SGC prend en charge, sans avis préalable de l'EF, les mesures d'accès du train au réseau pour un départ à l'heure de départ théorique.

**En cas de train non prêt il incombe alors à l'EF :**

- D'informer le SGC suffisamment en amont de l'heure de départ théorique si le train n'est pas prêt à accéder au réseau,
- D'informer à nouveau **le SGC dès qu'il le sera.**

Ces dispositions ont pour objet d'éviter l'ouverture inopportune du signal de sortie provoquant le blocage de l'itinéraire préparé.

Les modalités du processus train prêt sont décrites dans les Consignes Locales Exploitation.



La procédure de modification d'itinéraire génère des conséquences sur la régularité des circulations, du fait de ses délais incompressibles de mise en œuvre.

### 301.2. 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 SGC 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 SGC, 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 par ailleurs. De plus, elle ne garantit pas la conservation de cette avance jusqu'à destination.

Le COGC est donc en responsabilité pour autoriser, limiter ou refuser une circulation en avance.

### 301.3. Acceptation d'un train remis en retard du fait de l'EF, au départ de la gare origine du sillon

**Lorsque le retard est inférieur à 5 minutes** au départ de la gare origine du sillon, l'acheminement est en principe garanti.

**Lorsque le retard est supérieur à 5 minutes sans excéder trois heures**, le SGC s'efforce de minimiser les conséquences du retard et d'insérer le train retardé dans la circulation.



*Une estimation fiable du retard et une information anticipée par l'EF permettent au SGC d'organiser l'inscription du train retardé dans le graphique et de déterminer un horaire probable d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire.*

L'estimation du SGC se fonde sur l'état de la circulation et des événements connus au moment où l'EF annonce le retard : il ne s'agit donc ni d'un recalcul de sillon, ni d'une garantie, mais d'une projection de la circulation prévisionnelle du train s'inscrivant dans la circulation générale.

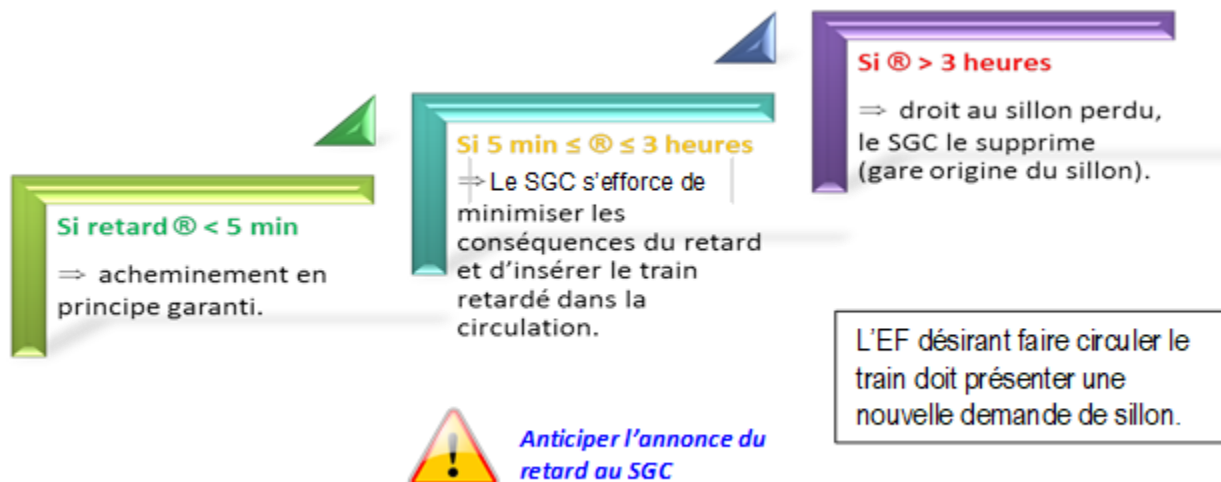
Le SGC peut, à la demande de l'EF, déterminer un horaire probable (non garanti) d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire dans les conditions ci-dessus.

Le train est inséré le moment venu dans la circulation, compte tenu de l'application des règles de priorité, en saisissant toute opportunité non pénalisante pour l'ensemble de la circulation afin de permettre au train de diminuer son retard.

**Lorsque le retard est supérieur à trois heures**, le droit au sillon est perdu et le SGC le supprime. Le demandeur de capacité désirent faire circuler le train doit alors présenter une demande d'un nouveau sillon. Cette règle n'est pas applicable aux trains en provenance du réseau ferré d'un autre pays et remis en retard au point de contact avec le réseau ferré national.

Dans le cas d'un train en provenance d'un GI étranger et remis avec un retard maximum de 18H, le sillon n'est pas supprimé d'office et le SGC ne revendique pas une nouvelle demande de sillon.

Schéma simplifié



Dans certains cas appropriés (particularité de transport, long parcours, adaptabilité à un contexte pandémique, environnemental ou social ...), 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 3 heures non excessif, et aviser le COGC concerné.

Dans tous les cas de prorogation du sillon, le SGC s'assurera que le numéro de sillon ne génère pas un doublon.

## Article 302. Circulation conformément au sillon prévu

### 302.1. Généralités

Ne peuvent être acceptés sur une section de ligne donnée, que les convois dont les conditions de remorque garantissent une remise en marche en tout point de cette section de ligne, sauf exceptions concertées avec le service en charge de la gestion opérationnelle des circulations et reprise dans les renseignements techniques (RT).

Les conditions d'acceptation sont définies, sur une section de ligne donnée, par le respect :

- D'une charge maximale pour un train assuré avec du matériel ordinaire,
- Par le respect d'une motorisation minimale pour un train assuré avec du matériel spécialisé.

### 302.2. Itinéraires équivalents - Dévoiements

Le SGC fait circuler les trains par l'itinéraire prévu dans le tracé horaire du sillon. Toutefois, à l'intérieur des nœuds ferroviaires et sur les lignes pour lesquelles la documentation d'exploitation prévoit **des itinéraires équivalents**, le SGC peut faire circuler les trains sur l'un quelconque des itinéraires ainsi désignés dans le respect de la réglementation sécurité en vigueur.

En conséquence, les Entreprises Ferroviaires doivent être en capacité (connaissance de ligne, compatibilité du matériel roulant...) d'emprunter l'ensemble de ces itinéraires et s'assurer notamment, au préalable, de la compatibilité de leur matériel roulant avec ces itinéraires équivalents.

Pour ce faire, elles doivent se conformer aux prescriptions des renseignements techniques de chaque ligne considérée, où figurent, entre autres, au § 4 les limites maximales sur les aspects suivants :

- Freinage des trains,
- Conditions particulières de traction,
- Masse maximale des trains,
- Longueur maximale particulière des trains.

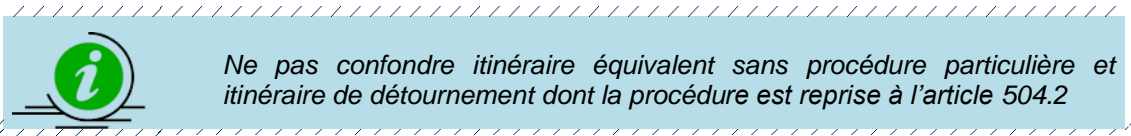
Cela implique notamment que dans le cadre de deux itinéraires équivalents ayant une masse de tracé maximale différente, l'EF doit se conformer au seuil le plus bas afin être en mesure d'emprunter l'un ou l'autre des deux itinéraires.

Toutefois, l'emprunt d'un itinéraire équivalent est soumis à l'accord de l'EF intéressée pour les trains :

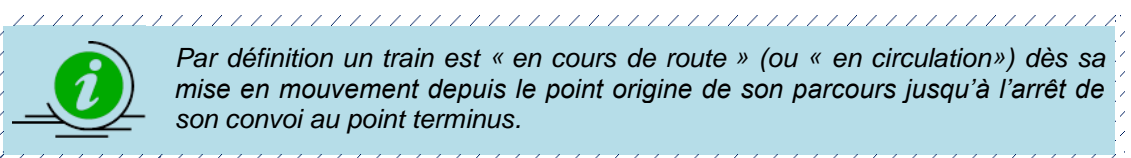
- Transportant des voyageurs, si l'itinéraire emprunté peut empêcher ou modifier la desserte de points d'arrêt intermédiaires,
- Acheminant des chargements de matières radioactives circulant sous couvert d'un avis préalable,
- Acheminant des chargements exceptionnels pour lesquels l'ATE ne précise pas 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 contre-sens ou sur voie banalisée, le SGC peut dévier les trains sur ces itinéraires sans préavis. Toutefois :

- Les trains acheminant des transports exceptionnels ne pourront être déviés 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 303. Anomalie en cours de route



### 303.1. Principe

D'une manière générale, lorsque le conducteur constate une anomalie sur son train, en cours de route, il doit en aviser directement son EF.

Si l'anomalie concerne la sécurité ou la régularité, il en informe le SGC.

## 303.2. Dégradation de la performance

Toute opération réalisée en cours de route, ayant une incidence sur la vitesse des circulations (essai de frein dynamique par exemple), doit être portée à la connaissance du SGC.

De même, lorsque la dégradation de la performance d'un train par rapport au sillon réservé intervient en cours de circulation, le conducteur doit aviser le SGC.

Le SGC en étudie l'impact prévisible et les conséquences sur le graphique de circulation. Il peut autoriser la poursuite de la circulation du train (avec retard, voire même détournement) ou décider de le garer (voir article 504.1 pour la remise en circulation du train).

## 303.3. Anomalie sur le matériel roulant en cours de circulation

Lorsqu'en cours de circulation, un conducteur constate une anomalie sur son matériel roulant, celui-ci :

- Avise son EF, directement et dans tous les cas (sécurité, régularité, confort, technique ...),
- Si cette anomalie impacte la régularité ou la sécurité des circulations, informe le SGC dans les plus brefs délais.

**Un train immobilisé par une panne présumée sur voie principale doit faire l'objet d'une demande de secours dans un délai maximum de 15 minutes. Le conducteur devra au préalable d'une visite donner ses coordonnées téléphoniques à l'opérateur du SGC concerné.**

Passé ce délai et sans prévision de remise en circulation de la part du conducteur, le SGC prend les dispositions utiles pour prépositionner les moyens de secours adéquats afin de libérer la voie dès que la procédure de sécurité engagée le permettra.

Ce délai de 15 minutes est destiné à couvrir les opérations de diagnostics techniques et de réparation palliative à la charge du conducteur pouvant éviter la pose d'une demande de secours ou permettre au train d'atteindre un point de garage plus en aval. Dès qu'il a constaté que ce délai est insuffisant, le conducteur pose une demande de secours selon les procédures de sécurité en vigueur.



*Pour contacter son EF, le conducteur utilise des moyens de communication propres à son EF (ex : GSMR priorité 4 ou s'adresser à du personnel de son EF lors d'arrêt ...).*

**Cas particulier** où le conducteur ne parvient pas à joindre son EF directement et où les informations relatives à l'anomalie ne peuvent être différées :

- Le conducteur peut alors contacter le SGC pour lui communiquer ces informations,
- Le SGC prend attachement des informations sur l'imprimé « Fiche Evènement Matériel » (annexe 4) qu'il transmet au représentant désigné de l'EF.



*L'avis à l'EF ne revêt pas de caractère prioritaire pour le SGC dans le cadre de ses missions régaliennes de gestion opérationnelle des circulations.*

*Les informations transmises au SGC doivent être simples, concises et non interprétables.*

## 303.4. Cas de non-respect des règles de sécurité

En application du décret n° 2019 – 525 du 27 mai 2019 (dans sa version consolidée) relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire, le SGC peut, à titre conservatoire, décider de garer ou d'arrêter 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.

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

- L'EF concernée,
- Le coordonnateur national.

Le CNOC avise selon les cas l'EPSF.

## Article 304. Gestion des conflits de circulation

### 304.1. Priorité entre trains

#### 304.1.1. Définition

Il y a conflit de circulation entre trains lorsqu'au moins deux circulations deviennent incompatibles sur un segment de ligne. Le SGC décide, le cas échéant, d'un nouvel ordonnancement de ces trains, c'est à dire de la modification de 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.

#### 304.1.2. Principes

L'ordonnancement ne s'applique que si celui-ci est physiquement possible.



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

Un train est considéré en retard dès que ce dernier atteint un seuil de 5 minutes.  
Un train à l'heure ne peut être désheuré pour un train en retard.

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

➤ **Conflits entre trains d'EF différentes :**

Si les trains en conflit sont tous en retard, ils sont classés par ordre décroissant de vitesse (c'est la vitesse moyenne résultant du service assuré par les convois sur la section de ligne concernée, qui est prise en compte).

En cas de nouvelle équivalence, la priorité est accordée au train transportant des voyageurs par rapport à celui n'en transportant pas.

Puis, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train international.

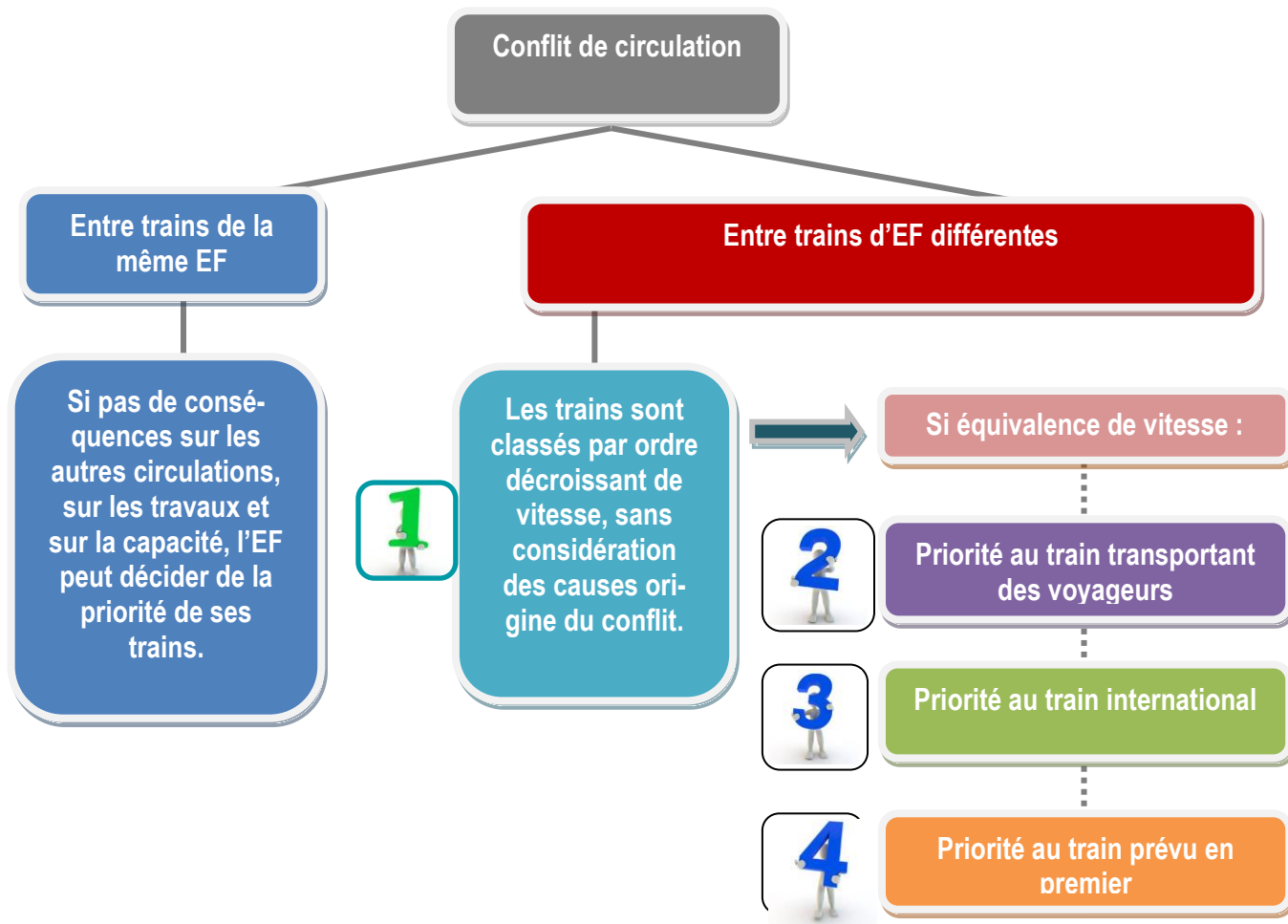
Enfin, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train dont l'horaire théorique est antérieur à celui du second (respect de l'ordre théorique).

➤ **Conflits entre trains d'une même EF (dont la production est répartie entre plusieurs entités opérant chacune de manière plus ou moins autonome sur un service de transport) :**

Dans la mesure où ils 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 SGC (COGC ou CNOC). Il revient au SGC de valider ou non ce choix et d'en informer l'EF.

A défaut de tels principes, le SGC applique la règle définie pour les conflits entre trains d'EF différentes.

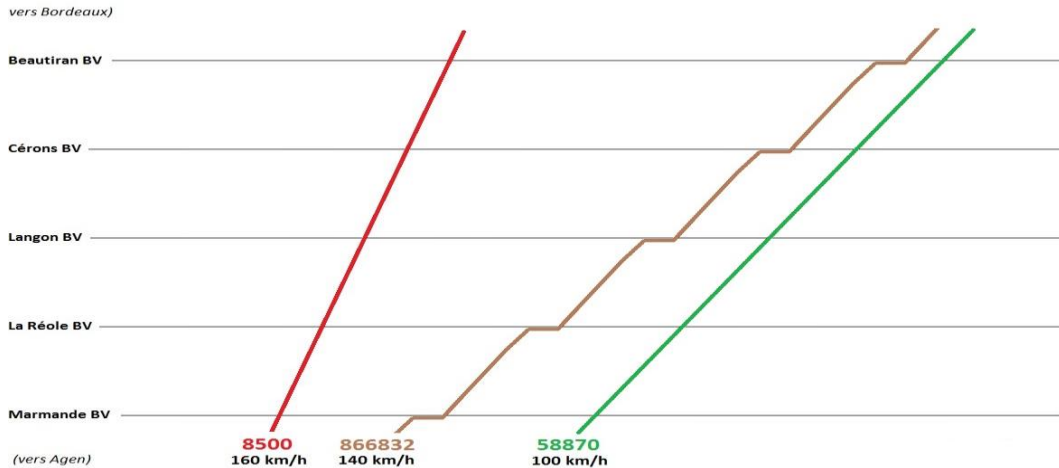
*Schéma simplifié*



### 304.1.3. Modalités d'application

Pour déterminer l'ordre de circulation de ces trains à la sortie du point ou segment de conflit, le SGC (régulateur, CODAX, ou équivalents) positionne chaque train sur les priorités indiquées ci-dessus.

*Image concernant la notion de vitesse sur le segment*



La règle ne s'applique que si le ré-ordonnement des trains est physiquement possible, sinon elle ne s'applique qu'au premier point rencontré le rendant possible.

#### 304.1.3.1 Conflit de circulation entre train circulant en avance et train à l'heure

La règle ne s'applique pas. Le train circulant en avance n'est pas prioritaire.

#### 304.1.3.2 Conflit de circulation entre train circulant en avance et train en retard

Après ré-ordonnement sur le segment en conflit, le train initialement en avance ne doit pas se retrouver en retard (supérieur ou égal à 5 minutes).

### 304.1.4. Dérogation dans l'intérêt global du trafic

Le SGC (régulateur, CODAX, ou équivalents) peut déroger à ces principes dans l'intérêt justifié d'une meilleure fluidité ou d'une recherche d'un débit maximal :

- Dans les zones à forte densité de circulation (LGV, Île de France, grandes agglomérations) où la recherche du débit maximal prévaut sur le maintien à l'heure de chacune des circulations empruntant ces lignes,
- Lorsqu'à la suite d'intempéries, dans l'intérêt global de sauvegarde des infrastructures ou des matériels, la vitesse de certaines circulations peut être limitée en application du document de principe RFN-CG-TR 04 C-04-n°006 « Mesures à prendre par temps de neige. Mesures à prendre en cas de formation de givre ou de verglas ».

### 304.1.5. Cas particulier des trains long parcours désignés

#### 304.1.5.1 Définition d'un train long parcours

Pour être désigné train long parcours, son sillon doit s'établir, en principe, sur au moins quatre COGC.


### 304.1.5.2 Modalités de désignation d'un train long parcours pour son suivi

Le SGC effectue une requête, sur la base du service annuel, du nombre de sillons attribués à l'HDS concernant au moins 4 COGC, par EF.

Puis, en fonction de sa capacité de supervision, le CNOC définit le prorata du nombre de trains devant circuler pour chaque EF et le transmet à chaque EF.

Les EF sont alors chargées de fournir une liste de trains dit « long parcours » qu'elles souhaitent voir superviser par le CNOC.

Un sillon en cours de service peut être remplacé par un autre sillon (exemple si perte d'un marché et suppression du sillon)




*La liste des trains supervisés est communiquée chaque jour du CNOC vers les COGC.*

### 304.1.5.3 Principe de gestion des trains longs parcours

Du fait de leur parcours longue distance, ces trains sont potentiellement soumis à plus d'aléas dont l'influence sur la suite du parcours peut se traduire par un cumul de retard.

La supervision de ces trains désignés s'effectue en application du principe dit de subsidiarité.



*Le principe de subsidiarité consiste à faire résoudre un problème par le plus petit niveau capable de le faire.  
C'est la recherche du niveau le plus pertinent d'action.*

Toutefois, tout aléa produisant ou étant susceptible de produire des effets sur la circulation de ces trains doit faire l'objet d'un avis immédiat au CNOC.

Lorsque les circonstances le justifient et/ou en tenant compte des causes du retard antérieur, le CNOC peut faire déroger les COGC aux règles de priorité de circulation, dans l'intérêt justifié de fluidité ou la recherche du débit maximal.

## 304.2. Priorité entre trains et travaux

### 304.2.1. Définition

Un conflit entre train(s) 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.

### 304.2.2. Principes

Hors cas de force majeure, les capacités travaux sont normalement alloués suivant l'horaire prévu.

Le mainteneur, qu'il soit SNCF Réseau ou autre GI, porte à connaissance du SGC une liste de travaux dits « sévérés » (ou équivalents tels que « nuits rouges » sur certaines lignes à grande vitesse).

Il s'agit de travaux prioritaires et/ou sensibles (de par leur nature, les enjeux sur la disponibilité du réseau ...), pour lesquels une attention particulière doit être portée. Ces travaux doivent dans la majorité des cas (sauf exception justifiée) faire l'objet de scénarios de replis auxquels les EF sont associées.

Dans ces cas-là, ces scénarios se substituent aux règles de l'article 304.2.3.

### 304.2.3. 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.

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).

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

Enfin, hors blanc travaux, relève de dérangement ou situation exceptionnelle, la circulation de trains de travaux sur LGV n'est pas autorisée entre les circulations de trains commerciaux.

### 304.2.4. 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 du collectif DNO, DNC, DNI qui en assure la traçabilité.

Les modalités d'application de cet article, sur les lignes exploitées sous couvert d'une convention signée entre SNCF RESEAU et un Partenariat Public Privé, sont reprises dans la convention.

## Article 305. Gestion de situation perturbée

---

Tout d'abord, il est rappelé que ce présent article ne traite pas des conflits de circulation entre trains en dehors de tout incident ; ces derniers n'étant pas considérés comme une perturbation du trafic sur le RFN.

Le pilotage des situations perturbées relève de SNCF Réseau.

En cas de survenue d'un incident sur le RFN, le SGC a pour mission d'établir la stratégie de rétablissement en vue d'un retour rapide à la situation nominale et de déterminer l'impact des perturbations induites. Il communique aux EF le niveau de restriction de capacité, sa durée ainsi qu'une heure de reprise estimée (HRE).

L'outil Cœur Incident Ferroviaire (DURANDAL 2 / SPID) assure la traçabilité des échanges entre exploitants lors des situations perturbées. Il précise notamment les indications suivantes : le descriptif de l'incident et de son traitement, ses conséquences, les échanges et prévisions, les mesures circulations prises...

## Article 306. Mesures particulières à prendre en cas de perturbation internationale

---

Une perturbation internationale est une perturbation prévue ou imprévue, d'une durée estimée de 3 jours ou plus ayant un impact élevé sur la régularité et la production du RFN.

Les perturbations de durée estimée inférieure à trois jours sont gérées avec soin sur la base de la coopération quotidienne essentiellement bilatérale des centres nationaux de gestion du trafic.

Les EF sont invitées à élaborer leurs propres plans de circulation s'ils n'existent pas encore.

Pour les Exploitants Ferroviaires répondant aux conditions d'accès sur le réseau national

- Lorsqu'un incident nécessite un détournement déplaçant le point frontière, des conférences téléphoniques sont mises en place par SNCF Réseau avec les GI voisins en vue de coordonner le trafic (dénommées « salle de crise virtuelle »). Des communications en anglais y sont aussi possibles. RailNetEurope a créé une liste des coordonnées des points de contacts des GI européens.
- Lorsque l'incident ne nécessite pas un détournement déplaçant le point frontière il n'est pas nécessaire en règle générale, de recourir à la salle de crise virtuelle. Si nécessaire, une coordination bilatérale normale peut être utilisée.
- Les itinéraires empruntant un autre point frontière que celui initialement prévu sont définis en concertation inter GI avec évaluation de leur capacité conformément au DRR, puis portés à la connaissance des EF internationales comme "itinéraire de déviation".
- Une cellule d'adaptation ad hoc est déployée par SNCF Réseau le temps de la perturbation en vue de faciliter le traitement des demandes de sillons de dernière minute des EF autorisées.

Les critères définissant le caractère « international » sont :

- sur une section de ligne du RFN parcourue par des trains internationaux,
- sur une section de ligne d'un réseau voisin parcourue par des trains internationaux à destination / en provenance du RFN,
- sur une section de ligne d'un réseau voisin parcourue par des trains pouvant faire l'objet d'un détournement avec emprunt du RNF.

# CHAPITRE 4 : RÉSERVÉ

# CHAPITRE 5 : Règles de maintien de la disponibilité du réseau

## Article 501. 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 SGC 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 302.2 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.

Dès lors que la situation est connue, notamment quand les graphiques théoriques de circulation ne prévoient pas de circulation sur une période supérieure au délai de prévenance assurant le bon fonctionnement des circuits de voies, comme dans le cas d'un férié accolé à un samedi/dimanche, le SGC anticipe, en concertation avec une EF, le déclenchement d'une circulation.

Le COGC sollicite la direction Supply Chain de SNCF Réseau (Infrarail) pour la création de la demande de sillon (tracé, traçabilité et suivi) et communique les éléments à l'EF concertée pour réaliser le ou les passages.

En complément des éléments communiqués spécifiquement au paragraphe précédent, sur demande de l'EF, la fiche « Mise à disposition de moyens d'entreprises ferroviaires », dont le modèle figure en annexe 6, nécessaire à sa démarche d'indemnisation, pourra être réalisée.

## Article 502. Règle de mise à disposition de moyens propres aux EF pour rétablir la capacité d'infrastructure

### 502.1. Principe

Le SGC 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,
- Reconnaître une section de ligne suite à interruption prolongée,
- ...

Cette mise à disposition fait l'objet d'une concertation préalable entre le SGC et les correspondants désignés des EF, soit au niveau national (CNOC), 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 SGC. 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".

En opérationnel, le COGC n'est pas en mesure d'anticiper la création d'un sillon. En revanche il établira une fiche « Mise à disposition de moyens d'entreprises ferroviaires », dont le modèle figure en annexe 6, nécessaire à l'EF dans sa démarche d'indemnisation. Cette disposition est applicable à l'ensemble des types de mise à disposition de l'article 502.



*La fiche « Mise à disposition de moyens d'entreprises ferroviaire » sert également pour le recouvrement des dommages subis par l'EF qui fournit les moyens.*

### 502.2. Mise à disposition pour dégager le réseau

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



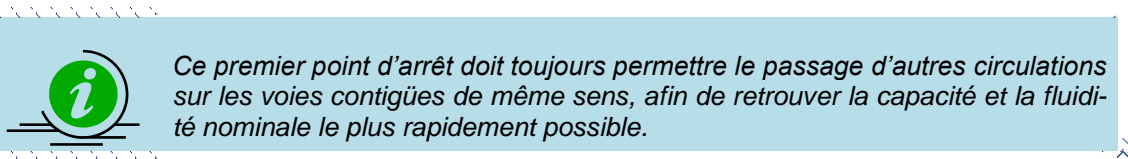
*On entend par le terme « moyens » du matériel roulant, des radios, des agrès..., ainsi que du personnel.*

La compatibilité des moyens engagés est reprise dans la documentation d'exploitation.

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

En cas de train secouru, celui-ci 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 disposant d'une voie à quai ou point d'arrêt permettant le transbordement des voyageurs puis acheminement du train jusqu'à une voie de garage,
- Autres trains : premier point de garage libérant les voies normales de circulation, y compris les évitements-circulation (dédoublage 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 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.

### 502.3. Mise à disposition pour acheminer des moyens en cas de réparation urgente des infrastructures et/ou incident

Dans le cas d'incidents importants, 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.

L'acheminement sur place d'un représentant de SNCF Réseau (dirigeant d'enquête, CIL) peut être également nécessaire.


Le SGC 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.

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

Dans le cadre de sa mission de dégagement du RFN, le SGC 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, immobilisés. Le processus est piloté par le COGC territorialement 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 SGC, 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.

## Article 503. Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure

Lorsqu'un incident affectant l'infrastructure s'oppose à la circulation des trains, le SGC détermine les moyens permettant d'assurer le plus rapidement possible l'écoulement du trafic. Dans ce cadre, le SGC 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 5.

Lorsqu'un incident DURANDAL2 est déjà ouvert, le coordonnateur du COGC, ou son représentant, peut le substituer à l'utilisation de l'annexe 5 en s'assurant impérativement que toutes les mentions qui la composent figurent bien dans le message inscrit dans DURANDAL2.

Cette notification doit être précédée de la mention « Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure ».

Dans tous les autres cas, (pas d'incident DURANDAL2 ou dysfonctionnement de cette application, EF concernée(s) dans l'incapacité d'accéder à DURANDAL2), l'annexe 5 doit être utilisée.

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.



*Le document d'exploitation RFN IG TR 4 D 3 n°1 (Incidents et accidents – avis – mesures conservatoires et enquêtes) autorise par ailleurs l'appel à experts afin de mener l'enquête plus rapidement.*

*Le SGC peut demander à l'EF, notamment en cas d'incident caténaire, de vérifier la toiture de son matériel sur place.*

## Article 504. Gestion de la restriction de capacité

### 504.1. Garage d'un train

En cas d'aléas sur le RFN, lorsque la réduction de la capacité s'oppose à la circulation des trains soit par l'itinéraire prévu, l'itinéraire équivalent ou même l'itinéraire de détournement, le SGC peut être contraint de faire procéder au garage de certains trains.

Le garage d'un train ne peut avoir lieu en principe que sur voies de service. En dernier recours, lorsqu'il y a lieu de maintenir dégagées les voies de circulation et que le garage d'un train s'est révélé impossible, ce train peut être mis en stationnement prolongé sur voie d'évitement.

Le SGC détermine le point de garage du train en vérifiant que les caractéristiques du train communiquées par l'EF au départ, sont compatibles avec les voies de service disponibles.

Il informe ensuite 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.

Si la situation le permet, le SGC consulte l'EF sur le choix du site de garage.

Lorsqu'un train fait l'objet d'un garage non prévu au sillon en cours de route, le sillon reste valable 18 heures maximum après son horaire théorique de passage au point de garage correspondant.

Au-delà de ce délai :

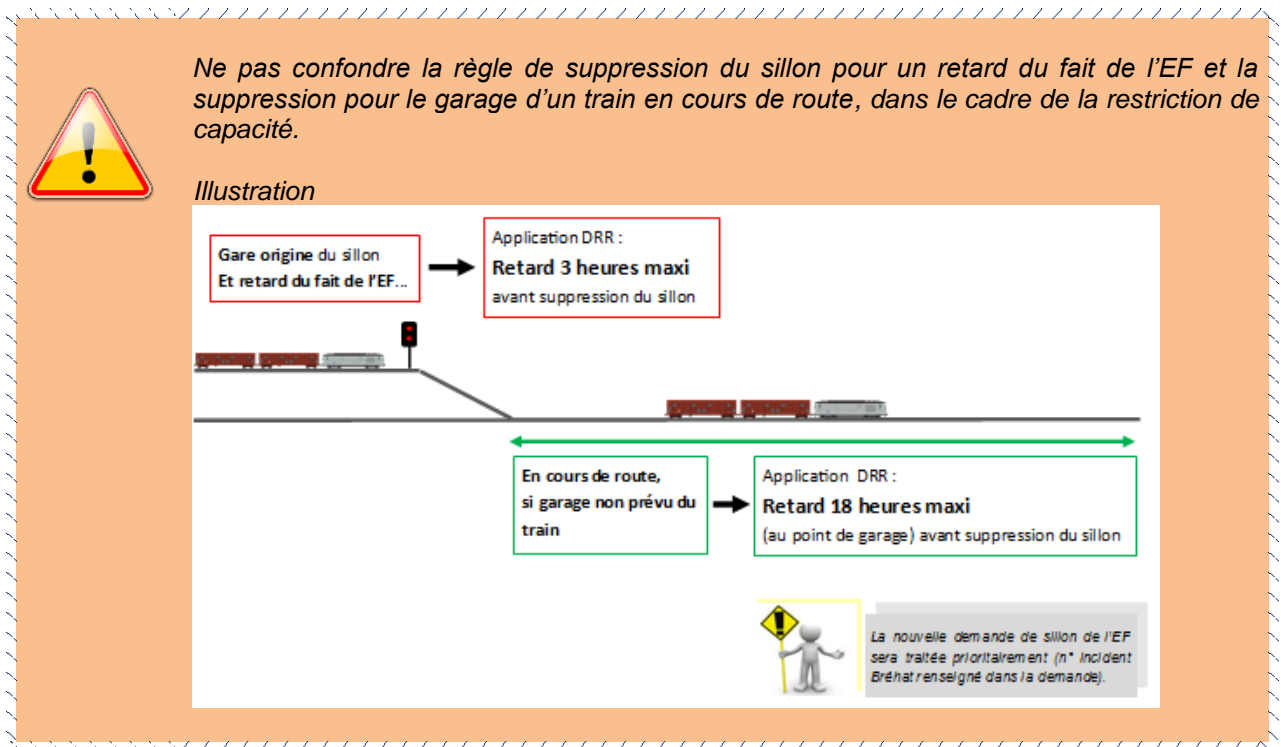
- Le sillon est supprimé :

- Sur le parcours restant, circulation en marche indéterminée sur décision du SGC après entente avec l'EF si pas d'incompatibilité avec une prescription de sécurité (Demande de MI par l'EF avec attribution par le SGC d'un numéro de MI),
- Sinon, l'EF doit faire une nouvelle demande de sillon au départ du point de garage notamment en cas de prescription de sécurité (TE, matières radioactives...)

- Cependant, sur décision du SGC, après entente avec l'EF, le sillon peut être conservé à condition que le numéro de sillon ne soit pas déjà utilisé et ne génère pas de doublon. Une attention particulière est portée lors de sa remise en circulation (prescription de sécurité, outils, avis AC...). Par ailleurs, les règles de circulation des trains en retard (article 304) restent applicables.



*En cas de garage non prévu et relevant de la responsabilité de SNCF RESEAU, l'EF ayant besoin d'un sillon de dernière minute (SDM) pour repartir du point de garage, a priorité dans le traitement de sa demande. L'EF devra le signaler dans sa demande, en indiquant le numéro d'incident BREHAT concerné.*



## 504.2. Détournements

Lorsqu'un incident affecte la circulation des trains, le SGC, selon la nature de l'événement, sa localisation, sa durée prévisible, demande l'accord du CNOC et s'assure :

- De l'ouverture des lignes et postes permettant la circulation des trains détournés,
- Qu'il n'y a pas de travaux qui s'opposent à la circulation des trains détournés.

Il propose ensuite aux EF le recours au détournement.

En tout état de cause il ne s'agit de la part du SGC, 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 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, rayon de courbure, 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, ou le CODAX du CNOC pour les trains sur LGV, à chaque EF concernée, éventuellement accompagnée de l'indication du nombre de sillons autorisés. Lors de sa proposition, le SGC transmet simultanément un ou des sillons de référence au détournement.

Ce sillon sera un sillon si possible avec les mêmes contraintes, qui emprunte l'itinéraire désigné comme itinéraire de détournement. L'accord de l'EF, transmis au coordonnateur du COGC, ou le CODAX du CNOC pour les trains sur LGV, se traduit par la notification, train par train, des circulations qu'elle souhaite faire circuler par l'itinéraire de détournement. L'EF précise les conditions particulières de circulation des trains concernés (notamment la restriction de vitesse).

Les échanges entre le coordonnateur du COGC ou le CODAX du CNOC pour les trains sur LGV et les correspondants désignés de l'EF sont formalisés au moyen de l'imprimé "Détournement" échangé par mail (ou télécopie) et figurant en annexe 7.

Lorsqu'un incident DURANDAL 2 est déjà ouvert, le coordonnateur du COGC (ou le CODAX du CNOC), ou son représentant, peut le substituer à l'utilisation de l'annexe 7 en s'assurant impérativement que toutes les mentions qui la composent figurent bien dans le message inscrit dans DURANDAL 2 à l'incident correspondant. L'EF signifiera son accord et les trains concernés dans l'incident DURANDAL 2.

Cette notification doit être précédée de la mention « Proposition de détournement ».

Dans tous les autres cas, (pas d'incident DURANDAL 2 ou dysfonctionnement de cette application, EF concernée(s) dans l'incapacité d'accéder à DURANDAL 2), l'annexe 7 doit être utilisée.

La circulation détournée conserve en principe son numéro de sillon.



*Sur l'itinéraire de détournement, les trains détournés sont insérés dans le trafic avec le minimum de conséquences pour les circulations qui sont normalement prévues sur cet itinéraire.*

*Ainsi, le COGC peut demander aux trains détournés de respecter une vitesse limitée favorisant l'écoulement maximal ou tout autre mesure tendant à domestiquer les trains, y compris à grande vitesse.*



*Même s'il conserve son numéro originel, un train détourné est considéré comme un train à marche indéterminée. De ce fait, il n'y a pas d'information relative à son écart horaire.*

## 504.3. Règle de restriction de capacité

### 504.3.1. Principe

En cas d'incident important engendrant des restrictions de capacité affectant le débit prévu (dérangement d'installation, 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.

### 504.3.2. Modalités d'application

Le SGC 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 SGC 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 SGC fixe à chaque EF le nombre de sillons autorisés en proportion du nombre de sillons initialement prévus. Le SGC 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 SGC 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 SGC décide d'office des trains qui pourront circuler.



*Les échanges d'informations concernant cette règle de restriction de capacité se font via l'outil informatique CIF (SPID, DURANDAL 2).*

### 504.3.3. Stop circulation

Le Stop circulation est une phase (décidée) de la gestion d'une crise pendant laquelle une partie de la circulation est stoppée. C'est une pause voulue, à l'initiative du pilote d'incident de la salle de crise territoriale ou nationale en fonction du niveau de gravité, pour atteindre plusieurs objectifs intermédiaires. Le Stop circulation peut donc être mis en œuvre par le DNO à partir d'un incident coté G3.

La finalité est d'éviter ou de limiter l'accumulation des trains en amont d'un point où la capacité d'exploitation est réduite, ou d'en accélérer ainsi la résorption.

Il appartient au pilote de la crise de mettre un terme à cette phase de Stop circulation lorsque l'évolution de la situation terrain a permis de retrouver des conditions d'exploitation nettement plus favorables.

La traçabilité des décisions et l'information aux EF se fera par l'intermédiaire de CIF.

## Article 505. 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 SGC 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.

## Article 506. Restrictions liées aux aléas climatiques

---

### 506.1. Signalement

---

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

### 506.2. Mesures à prendre

---

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

- De documents (notes, référentiels), de recommandations qui précisent :
  - Les modalités de mise en œuvre des mesures particulières prises par le SGC et les EF,
  - Les modalités d'information aux entreprises ferroviaires des principes et recommandations.
- De consignes et instructions opérationnelles établies par chaque EF pour les mesures prises de leur propre initiative ou relevant de leurs compétences.

### 506.3. Cas particulier de circonstances exceptionnelles relevant de principes de précaution issus du retour d'expérience de la gestion de crise

---

Pour limiter certains risques d'incidents ou de sur incidents (exemple des fortes chaleurs), le SGC peut demander l'application, selon les modalités définies par la salle de crise opérationnelle compétente (territoriale, d'entente avec la salle nationale), des mesures de restriction de vitesse à titre préventif.

Les mesures restrictives prescrites par le SGC sont transmises par les canaux usuels aux EF, qui ont la charge de les décliner auprès des conducteurs, par tous les moyens à disposition et adaptés assurant la meilleure réactivité possible.

S'agissant de mesure non sécuritaire, ces informations peuvent être confirmées en complément par le SGC directement aux conducteurs :

- Verbalement,
- Sans remise d'ordre.

# CHAPITRE 6 : Situation perturbée pour fait de sûreté

## Article 601. Règle

---

En France, un dispositif a été mis en place pour réduire les risques d'attentats : le plan Vigipirate comprend un certain nombre de mesures de vigilance, de prévention et de protection face à des actes terroristes.

Ces actes sont susceptibles d'être perpétrés en gare, dans un train ou dans les emprises des voies.

Une rapide prise en compte des prescriptions définies dans ce chapitre par tous les exploitants ferroviaires doit permettre :

- De limiter les perturbations de trafics,
- D'éviter les difficultés engendrées par les arrêts.

Le SGC assure l'interface entre les différents acteurs concourant au traitement de la situation.

## Article 602. Procédure de traitement d'un objet délaissé

---

Si un propriétaire se présente à distance et que l'objet désigné n'est pas encore découvert à ce moment-là, aucune procédure « Objet délaissé » n'est à lancer. La gestion de ce cas est réalisée par le transporteur ou le gestionnaire de gare du lieu de dépose.

La procédure de traitement d'un objet délaissé débute par une phase de caractérisation ayant vocation à déterminer si l'objet nécessite l'intervention immédiate des forces de sécurité intérieure. Si cela ne s'avère pas nécessaire, une phase qualification permet de déterminer la dangerosité de l'objet. Après mise en œuvre des mesures de précaution, une recherche du propriétaire est réalisée ainsi que l'utilisation de moyens cynotechniques à proximité. Si la dangerosité est avérée, la phase de traitement est mise en œuvre.

Dans certaines gares détourées (présence de personnel de Gares et Connexions assurant les missions d'exploitant de services en gare) et en accord avec les services de déminage, une démarche de sectorisation de la gare doit être réalisée et formalisée en amont afin de la découper en zones de sorte que chacune puisse être rendue étanche selon la localisation de l'objet. Ce zonage garantit lors de la phase TRAITEMENT, un espace suffisant pour une intervention sûre, des différents intervenants (Forces de l'ordre, services de déminage, etc.), la protection des clients et la continuité de l'exploitation ferroviaire.

Pour le cas particulier des LGV, des scénarii d'application doivent être élaborés en amont afin de définir selon le lieu de signalement, le ou les sites proposés afin de mettre en œuvre les mesures associées. Ce travail de scénarisation doit être réalisé par la DOS (Direction Opérations et Services), entité de la DGOP en collaboration avec les EF et Gares et Connexion.

Un drone au sol est toujours considéré comme étant une menace à l'identique d'un objet délaissé.

## 602.1. Phase caractérisation

---

Tout objet répondant aux critères suivants :

- Un sac vide,
- Un objet de petite taille n'excédant pas 1cm d'épaisseur,
- Un bagage ouvert dont on peut observer le contenu, sans avoir à le manipuler,

ne fait pas l'objet de l'application de la présente procédure.

Si l'objet découvert présente potentiellement, par sa forme, sa constitution ou un message inscrit, un risque fort de contenir un objet explosif, l'objet est qualifié d'objet dangereux. La phase « traitement » s'applique sans délai.

Dans le cas d'un objet délaissé découvert sur les voies ou à proximité de la voie, se reporter directement à l'article 602.3.4.

Dans les autres cas, la phase « qualification » de l'objet s'applique.

## 602.2. Phase qualification

Le délai maximum alloué pour réaliser la qualification de l'objet délaissé est de 20 minutes. Elle comporte la recherche du propriétaire par des annonces sonores et l'utilisation des enregistrements vidéo, l'intervention d'une équipe cynotechnique le cas échéant si déployable rapidement, et une enquête environnementale qui peut comprendre l'exploitation des enregistrements vidéo ainsi que la conduite d'enquêtes de proximité.

La phase « qualification » recouvre quatre aspects :

- L'avis aux forces de l'ordre (article 602.2.1),
- La mise en œuvre des mesures de précaution (article 602.2.2),
- La recherche du propriétaire,
- La procédure cynotechnique si déployable immédiatement.

Si la SUGE n'a pas la capacité de déployer une équipe cynotechnique durant la phase de qualification mais que cela est possible au-delà du délai de vingt minutes, le COGC sollicite une prolongation de la phase de qualification auprès des forces de l'ordre pour permettre l'intervention différée de l'équipe cynotechnique. Afin de répondre aux obligations gouvernementales, les communications échangées avec le COGC aux forces de l'ordre doivent faire l'objet d'une traçabilité écrite (BREHAT, CIF, ...).

Si la prolongation de la procédure n'est pas accordée par les forces de l'ordre, ou si aucune équipe cynotechnique ne peut être déployée par la SUGE comme initialement prévu, la procédure passe alors sous l'autorité des forces de l'ordre.

La phase traitement s'applique à l'écoulement du délai de 20 minutes. Cependant, si le propriétaire se signale, ce fait est porté à la connaissance des forces de l'ordre dès lors qu'elles sont arrivées sur place.

La phase qualification est interrompue si :

- Le propriétaire de l'objet délaissé se présente physiquement, dans le délai alloué => restitution de l'objet,
- Le propriétaire de l'objet délaissé se présente physiquement à distance à un opérateur ferroviaire, qu'il justifie de son identité, décrit l'objet, le lieu de dépôt à cet opérateur et que l'opérateur présent sur le lieu de dépôt peut confirmer ces 2 derniers éléments => classement en objet trouvé.
- La procédure cynotechnique :
  - conclut à une absence de colis dangereux ou suspect => classement en objet trouvé,
  - détecte un danger potentiel ou doute du maître chien => la phase traitement s'applique,
- L'enquête conclut à un environnement douteux (comportement suspect du voyageur...) => la phase traitement s'applique.

### 602.2.1. Modalités de l'avis initial aux forces de l'ordre

L'agent découvreur signale l'objet délaissé à l'exploitant du lieu de découverte :

- Gare : Centre Opérationnel (CO) Gare,
- Train en circulation : CO Transporteur,
- Voies et abords : Agent Circulation.

L'exploitant intéressé avise immédiatement le centre opérationnel de gestion des circulations (COGC) de la découverte d'un objet délaissé. Son avis est accompagné de l'heure de début de la procédure de qualification. A défaut, c'est l'heure d'appel reçu au COGC qui s'applique. Le COGC appelle immédiatement les forces de l'ordre.

Afin de répondre aux obligations gouvernementales, les communications échangées (avis de l'agent découvreur ou de l'exploitant du lieu de découverte au COGC et avis du COGC aux forces de l'ordre) doivent faire l'objet d'une traçabilité écrite (BREHAT, CIF, ...).

### **602.2.2. Mise en œuvre des mesures de précaution**

Par principe, il y a lieu de procéder à un éloignement minimum de 3 mètres des personnes et véhicules ferroviaires de l'objet délaissé pendant ce délai de 20 min pour permettre la réalisation des actions de qualification.

La mise en œuvre des mesures de précaution consiste :

- À éloigner les personnes des environs de l'objet,
- À prendre les mesures appropriées relatives à la circulation des trains.

Ces mesures peuvent comprendre :

- l'information des voyageurs,
- le passage des trains sans arrêt,
- la limitation de vitesse des trains,
- l'arrêt des circulations.

#### **602.2.2.1. Objet délaissé en gare**

Le terme « gare » se limite aux espaces accessibles au public.

Si l'objet délaissé :

- Est situé à une distance supérieure à trois mètres des voies,
- OU
- Est séparé des voies par un obstacle massif (mur de séparation, paroi de tunnel, etc.),

le périmètre de précaution ne doit pas générer de restriction de capacité.

Dès lors que ce périmètre de précaution, même s'il n'impacte pas les voies, ne permet plus l'exploitation ferroviaire, même partielle, de la gare (impossibilité de canaliser les flux de voyageurs, notamment), il convient de différer la desserte de la gare sur le ou les quais impactés.

De plus, lors de la desserte d'un train de voyageurs porteur d'un objet délaissé, l'exploitant de services en gare peut mettre en œuvre des mesures de précaution afin de canaliser les flux de voyageurs à la descente du train (annonces sonores, etc...).

Si l'objet délaissé :

- Est situé à une distance inférieure à trois mètres des voies,
- ET
- N'est pas séparé des voies par un obstacle massif (mur de séparation, paroi de tunnel, etc.),

la ou les voies contiguës sont interdites à la circulation.

Néanmoins, pour les voies autres qu'en impasse et afin d'éviter un sur incident, le franchissement exceptionnel du périmètre de précaution est autorisé sous réserve de passer sans arrêt et à vitesse limitée (60 km/h sur ligne conventionnelle et 170 km/h sur LGV). La prescription de restriction de vitesse est donnée verbalement aux conducteurs.


**602.2.2.2 Cas particulier de l'objet découvert à bord d'un train stationnant en gare (en fin de mission voyageurs ou avant sa mise en circulation)**

Lorsque l'objet délaissé est découvert à bord d'un train stationnant en gare (en fin de mission voyageurs ou avant sa mise en circulation), la ou les voies contiguës sont normalement interdites à la circulation et les trains en stationnement sur ces voies sont évacués ou vidés de leurs voyageurs.

Le COGC, en concertation avec l'EF et l'exploitant de services en gare peut décider de déplacer le train vers un lieu de traitement différent du lieu de découverte de l'objet délaissé.

Découverte d'un objet délaissé à bord d'un train stationnant en gare (en fin de mission voyageurs ou avant sa mise en circulation)				
		Train de voyageurs en instance de départ autre que celui porteur de l'objet	Train en circulation	Présence de rame(s) voyageurs en stationnement
Voie contiguë	En impasse	Départ du train	Circulation interdite	Rame vidée de leurs voyageurs
	Plateforme à deux voies		Autorisé exceptionnellement avec restriction de vitesse (Desserte des trains croiseurs sur la voie contiguë dans la gare d'arrêt interdite)*	Evacuation des voyageurs. Si la rame est vide, garage de celle-ci pour permettre la reprise de la circulation sans desserte.
	Autres (Yc plan de voie saturé)			

\*(60 km/h sur ligne conventionnelle et 170 km/h sur LGV).



L'utilisation d'une voie contiguë longue est possible sous réserve que la réception, le départ ou le stationnement du train ne se situe pas au droit de la rame porteuse de l'objet délaissé et que le cheminement des voyageurs reste compatible avec le périmètre de précaution mis en place par l'exploitant de services en gare.

**602.2.2.3 Objet délaissé à bord d'un train de voyageurs en circulation**

Le COGC anticipe le lieu le plus propice pour arrêter la circulation en concertation avec les forces de l'ordre, l'Entreprise Ferroviaire et/ou le cas échéant, l'exploitant de services en gare. Sur LGV, le CNO se consulte avec le poste concerné (PAR, PCD, CCT, etc...) et le COGC (scénarii d'application).

Ce lieu doit autant que possible permettre :

- Une intervention rapide des forces de l'ordre,
- Un temps de parcours ferroviaire réduit,
- Une prise en charge efficace par :
  - une minimisation des répercussions de la perturbation ferroviaire,
  - l'évacuation rapide des passagers avec leurs bagages.

Dans le cas où le train doit assurer une ou plusieurs dessertes voyageurs avant son arrivée au lieu choisi, la voie contiguë du train arrêté en gare est normalement interdite à la circulation pendant son arrêt. Néanmoins, afin d'éviter un sur incident, le franchissement exceptionnel du périmètre de précaution est autorisé sous réserve de passer, sans arrêt et à vitesse limitée (60 km/h sur ligne conventionnelle et 170 km/h sur LGV). La prescription de restriction de vitesse est donnée verbalement aux conducteurs.

De plus, lors de la desserte, l'exploitant de services en gare peut mettre en œuvre des mesures de précautions afin de canaliser les flux de voyageurs à la descente du train (annonces sonores, etc...).

Lors de l'arrivée de la circulation sur le lieu le plus propice choisi, et pour permettre le maintien de l'exploitation ferroviaire, le COGC, en concertation avec l'EF et l'exploitant de services en gare peut décider d'un lieu de traitement de l'objet délaissé différent du lieu de recherche du propriétaire.

Découverte d'un objet délaissé à bord d'un train en circulation		
	Pendant son déplacement dynamique	A l'occasion des arrêts en gare
Circulation des trains croiseurs sur la voie contiguë	Sans restriction	Autorisé exceptionnellement avec restriction de vitesse
Desserte des trains croiseurs sur la voie contiguë en gare	Autorisée	<u>Interdite</u>
Sur une voie autre que contiguë, circulation et desserte des trains croiseurs	Sans restriction	Sans restriction

### 602.2.3. Modalités du second avis aux forces de l'ordre

L'exploitant intéressé avise le centre opérationnel de gestion des circulations (COGC) au plus tard aux termes du délai alloué des 20 minutes, du résultat de la recherche du propriétaire. Son avis est accompagné de l'heure de fin de la phase « qualification » pouvant conduire au versement de l'objet délaissé aux objets trouvés ou au classement en objet suspect. A défaut d'appel de l'exploitant, le COGC déclenche la phase « traitement » de l'objet suspect à l'échéance du délai alloué.

Le COGC avise les forces de l'ordre.

Afin de répondre aux obligations gouvernementales, les communications échangées (avis de l'agent découvreur ou de l'exploitant du lieu de découverte au COGC et avis du COGC aux forces de l'ordre) doivent faire l'objet d'une traçabilité écrite (BREHAT, CIF, ...).

## 602.3. Phase traitement

### 602.3.1. Cas général

Le traitement de l'objet délaissé relève des forces de l'ordre.

Au-delà du temps alloué ou du fait de sa qualification en objet suspect, les forces de l'ordre décident d'un périmètre de sécurité.

En l'absence des forces de l'ordre sur place, le périmètre de précaution préalablement établi peut être adapté sur la base d'une analyse de risque locale.

Les forces de l'ordre, à leur arrivée, décident un périmètre de sécurité et adaptent le cas échéant, les mesures déjà prises par l'exploitant de services en gare.

Toutes solutions permettant de limiter les contraintes de gestion des circulations (rame écran, procédure cynotechnique, lieu d'intervention des services de déminage, ...) doivent être proposées aux forces de l'ordre.

### 602.3.2. Objet délaissé en gare

Afin de maintenir autant que possible l'exploitation ferroviaire, le COGC pourra proposer aux services de l'Etat aux conditions qu'ils auront définies, l'engagement du périmètre de sécurité par les circulations.

Ces mêmes mesures s'appliquent dans le cas particulier des objets délaissés découverts à bord d'un train stationnant en gare (en fin de mission voyageurs ou avant sa mise en circulation).

### 602.3.3. Objet délaissé à bord d'un train de voyageurs en circulation

- Les circulations susceptibles de croiser le train considéré en mouvement sur la voie contiguë jusqu'à son arrêt effectif font l'objet d'une restriction de vitesse, 60 km/h maximum sur ligne conventionnelle (170 km/h sur LGV),
- Si exceptionnellement, le train considéré doit desservir une gare avant l'arrivée sur le lieu choisi, lors de son arrêt, la voie contiguë est normalement interdite à la circulation. Néanmoins, afin d'éviter un sur incident, la circulation exceptionnelle sur cette voie est autorisée sous réserve de passer, sans arrêt et à vitesse limitée,
- Les quais des gares traversées sont évacués le cas échéant à la demande des forces de l'ordre.



*Pour favoriser l'écoulement du trafic et à chaque fois que cela est possible, la voie autre que la voie contiguë doit être utilisée.*

*Pour les passages sur voie contiguë, les ordres de restriction de vitesse seront passés verbalement via la radio sol train.*



*Un train de fret en circulation comportant des Marchandises Dangereuses n'est pas autorisé à croiser ou dépasser le train ciblé.*

Traitement d'un objet délaissé à bord d'un train en circulation		
	<b>Pendant son déplacement dynamique</b>	<b>A l'occasion des arrêts en gare</b>
Circulation des trains croiseurs sur la voie contiguë	Autorisé avec restriction de vitesse	Autorisé exceptionnellement avec restriction de vitesse
Desserte des trains croiseurs sur la voie contiguë en gare	Autorisée	<u>Interdite</u>
Sur une voie autre que contiguë, circulation et desserte des trains croiseurs	Sans restriction	Sans restriction

### **602.3.4. Objet délaissé découvert sur les voies ou à proximité de la voie.**

Lors de la découverte de l'objet délaissé sur les voies ou à proximité de la voie sur le RFN, le COGC ou CNOC sur LGV fait appliquer sans délai la phase traitement, la procédure danger prévue par la réglementation de sécurité s'applique.

Sur une plateforme à voies multiples, afin de maintenir autant que possible l'exploitation ferroviaire, le COGC peut proposer aux services de l'Etat aux conditions qu'ils auront définies, l'engagement du périmètre de sécurité par les circulations.  
Le COGC avise les Entreprises Ferroviaires concernées de ces dispositions.

### **602.3.5. Cas particulier des objets qualifiés de dangereux**

Si l'objet découvert présente potentiellement, par sa forme, sa constitution ou un message inscrit, un risque fort de contenir un objet explosif, l'objet est qualifié d'objet dangereux et les forces de l'ordre décident d'un périmètre de sécurité.

L'avis initial aux forces de l'ordre repris à l'article 602.2.1 tient lieu d'avis unique pour intervention immédiate des services de l'état (force de l'ordre, service de déminage, etc.,).

Les mesures de précaution prévues doivent être adaptées selon une analyse de risques locale en attendant les directives des services de l'Etat.

Si l'objet délaissé est sur les voies ou à proximité de la voie sur le RFN, la procédure obstacle prévue par la réglementation de sécurité s'applique.

## **Article 603. Alerte à la bombe**

---

### **603.1. Signalement**

---

Dans le cas d'une alerte à la bombe, l'exploitant ferroviaire informe sans délai le COGC en charge d'aviser :

- Le PCNS qui avise le DNSF,
- Les forces de l'ordre,
- Le DNO et le DTO.

### **603.2. Mesures à prendre**

---

- Le SGC, en concertation avec les entreprises ferroviaires, anticipe les éventuelles mesures à prendre,
- Le DNO reçoit de l'autorité préfectorale par l'intermédiaire du DNSF les éléments permettant de juger l'état de la menace.

Si la menace est jugée sérieuse et crédible, le DNO (ou le DTO s'il en reçu mandat par celui-ci) décide de l'évacuation de la zone.

Le DNO avec le collectif de gestion d'incidents décide des mesures d'interdiction, d'évacuation et de circulation.

### 603.2.1. Alerte à la bombe en gare

- Arrêt des circulations se dirigeant vers la gare,
- Les trains de voyageurs en circulation ayant dépassé la dernière gare permettant l'arrêt à quai sont, dans la mesure du possible, reçus dans la gare concernée sauf en cas de danger imminent,
- Les trains de voyageurs en instance de départ sont mis en marche avec les clients.

Le SGC avise les Entreprises Ferroviaires concernées de ces dispositions.

### 603.2.2. Alerte à la bombe dans un train en circulation

Les dispositions de l'article 604 « Fait de sûreté à bord d'un train, situation présentant un risque grave et imminent » s'appliquent.

Le SGC avise les Entreprises Ferroviaires concernées de ces dispositions.

### 603.2.3. Alerte à la bombe sur le RFN

- Arrêt des circulations se dirigeant vers la zone désignée,
- Les autres trains sont maintenus en circulation afin de quitter la zone sauf en cas de danger imminent.

Le SGC avise les Entreprises Ferroviaires concernées de ces dispositions.

## Article 604. Fait de sûreté à bord d'un train, situation présentant un risque grave et imminent

---

Un évènement VIGIPIRATE peut être une attaque NRBC ou une situation de présence d'une ou plusieurs personne(s) armée(s) à bord d'un train.

Le personnel de conduite et/ou d'accompagnement avisé d'une de ces situations à bord du train s'efforce d'aviser en priorité le COGC sauf cas d'extrême urgence.

L'objet de la communication est de transmettre l'ensemble des informations nécessaires pour que le COGC puisse :

- Lancer les avis utiles à la gestion de la situation et notamment alerter les services de secours publics et de sécurité appropriés,
- Convenir avec eux, du lieu d'intervention le plus pertinent,
- Prendre les mesures de sécurité de l'exploitation ferroviaire et de précaution en terme de sûreté adaptées aux informations reçues :
  - arrêter et retenir les trains croiseurs et dépasseurs\*,
  - arrêter et retenir les trains suiveurs à distance\*,
  - éviter la traversée des gares\*,
  - privilégier l'arrêt du train vers un lieu d'évitement éloigné du public doté d'accès routier.

\*Ces mesures peuvent être allégées en concertation avec les services de l'état dans l'objectif d'assurer la continuité du service.

En cas d'extrême urgence, le personnel à bord :

- Tente d'arrêter le train en dehors des ouvrages d'arts (tunnel, viaduc ...),
- Met en action les moyens de protection des personnes utiles,
- Informe le COGC.

Les informations recueillies comportent autant que possible :

- La qualification du fait signalé (attaque NRBC, présence de personnes armées...)
- La gravité du fait signalé (ex. nombre d'attaquants ...) portée à la connaissance de l'opérateur.

## Article 605. Fait de sûreté en gare, situation présentant un risque grave et imminent

---

Un évènement VIGIPIRATE peut être une attaque NRBC ou une situation de présence d'une ou plusieurs personne(s) armée(s) dans une gare.

Le personnel de gare et/ou d'accompagnement avisé d'une de ces situations dans une gare s'efforce d'aviser en priorité le COGC sauf cas d'extrême urgence.

L'objet de la communication est de transmettre l'ensemble des informations nécessaires pour que le COGC puisse :

- Lancer les avis utiles à la gestion de la situation et notamment alerter les services de secours publics et de sécurité appropriés,
- Convenir avec eux des modalités d'intervention les plus pertinentes,
- Prendre les mesures de sécurité de l'exploitation ferroviaire et de précaution en terme de sûreté adaptées aux informations reçues :
  - arrêter et retenir les trains à distance\*,
  - éviter la traversée de la gare\*.

*\*Ces mesures peuvent être allégées en concertation avec les services de l'état dans l'objectif d'assurer la continuité du service.*

En cas d'extrême urgence, le personnel en gare :

- Met en action les moyens de protection des personnes utiles,
- Informe le COGC.

Les informations recueillies comportent autant que possible :

- La qualification du fait signalé (attaque NRBC, présence de personnes armées...),
- La gravité du fait signalé (ex. nombre d'attaquants ...) porté à la connaissance de l'opérateur.

## Article 606. Règle de mise à disposition du SGC des moyens d'une EF

---

Dans le cadre de la sûreté du réseau et de ses utilisateurs, les EF doivent respecter toutes les mesures associées que SNCF Réseau peut leur notifier, en déclinaison de plans gouvernementaux (Vigipirate...) à l'occasion de la gestion de situations d'urgence ou de la mise en place de mesures liées au traitement des situations perturbées objet de ce chapitre.

A ce titre, le SGC (le COGC ou le CNO Circulation) est fondé à imposer aux EF la mise à disposition de moyens leur appartenant. Il peut s'agir d'un train de voyageurs vidé de ses occupants ou sur ligne classique, d'un train de fret ne comportant pas de marchandises dangereuses ou radioactives, ni de wagons plats).

La mise à disposition peut concerner les moyens nécessaires à la mise en place d'une rame ou au dégarage d'une rame ...

## Article 607. Numéro d'appel d'urgence et d'assistance

---

Les situations de détresse (agression, menace, vol, malaise...), dont sont victimes ou témoins les voyageurs à bord de certains trains ou les usagers des gares peuvent être signalées à un centre de gestion des appels par un numéro d'appel porté à leur connaissance.

L'opérateur du centre de gestion de ces appels avise :

➤ Cas 1 :

Le PCNS s'il s'agit d'un fait de sûreté.

➤ Cas 2 :

Le COGC concerné par certains de ces signalements à bord des trains : état de santé, besoin d'assistance d'une personne ou situations d'urgence nécessitant une intervention des services de secours (sapeurs-pompiers, SAMU).

Pour permettre de déterminer au mieux les conditions d'intervention en milieu ferroviaire des services de secours publics ou des effectifs de la surveillance générale de SNCF, l'opérateur du centre de gestion des appels s'efforce de communiquer les informations suivantes :

- La typologie de la victime (homme, femme, enfant),
- La provenance de l'appel (la victime, un témoin et le numéro de téléphone de l'appelant),
- La qualification du fait signalé (agression, menace, vol, malaise, chute, d'un voyageur...),
- La gravité du fait signalé (ex. blessures, ...) porté à la connaissance de l'opérateur,
- L'identification et la localisation du train,
- La localisation de l'appelant et de l'incident (position dans le train).

Si exceptionnellement l'opérateur du Centre de Gestion des Appels rencontre des difficultés à identifier le train dans lequel se situe l'appelant pour un appel qualifié de sûreté, il pourra contacter le COGC concerné pour obtenir des informations relatives à la localisation du train.

Ce service « d'Appel d'Urgence » a comme finalité de relayer les informations vers un centre d'appel en mesure de dépêcher les services de secours publics. Il ne se substitue pas aux numéros d'urgence des services de secours publics (15, 17, 18, 112...).

Rôle du PCNS (cas 1) :

Lorsqu'il est avisé d'un signalement de fait de sûreté, l'opérateur du PCNS avise le COGC concerné et étudie avec lui les modalités d'une éventuelle intervention sûreté nécessitant l'arrêt du train.

- Il provoque l'intervention sûreté nécessitant l'arrêt du train en coordination avec le COGC, le représentant de l'activité et le gestionnaire de gare le cas échéant,
- S'il s'agit d'une fausse alerte, l'opérateur du PCNS avise le COGC de la fin de la procédure.

*Nota : l'opérateur PCNS pourra dans certains cas de situations dégradées solliciter le COGC concerné pour lui demander d'obtenir certaines informations via le personnel de conduite.*

Rôle du COGC (cas 2) :

Le COGC ainsi avisé et renseigné contacte le centre de traitement des appels du CODIS et convient avec lui, des moyens (SAMU ou sapeurs-pompiers par exemple selon l'existence de risque ferroviaire ou non) et du lieu d'intervention le plus pertinent.

Dans le cas où le CODIS aura été alerté en premier, il pourra se renseigner auprès du COGC et convenir avec lui du lieu d'intervention.

Afin de répondre aux obligations de l'EPSF, les communications échangées ainsi que les mesures prises doivent faire l'objet d'une traçabilité écrite ou enregistrée.

## Article 608. Intervention coordonnée des forces de l'ordre et des secours pour prise en charge d'une personne agressive et vulnérable à bord d'un train

---

Pour des raisons de sûreté, le personnel de bord assermenté peut recourir à la procédure d'injonction de descendre du train prévu par l'article L.2241-6 du code des transports. Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable en raison notamment de son âge ou de son état de santé. Les critères visés à l'article L.2241-6 du code des transports ne sont pas exhaustifs et la notion de vulnérabilité doit être appréciée par l'agent assermenté en tenant compte du contexte (état de santé, besoin d'assistance d'une personne ou situations d'urgence nécessitant une intervention des services de secours, etc.).

Dès lors que le personnel de bord est confronté à la prise en charge d'une personne agressive et vulnérable à bord d'un train, il y a lieu de coordonner l'intervention conjointe des forces de l'ordre avec les services de secours.

La situation doit être signalée à un centre de gestion des appels par un numéro d'appel porté à la connaissance du personnel à bord.

L'opérateur du centre de gestion de ces appels avise le service concerné du SGC et se coordonne avec lui pour déterminer la gare d'arrêt la plus appropriée en fonction des disponibilités des forces de l'ordre, des effectifs de la surveillance générale de SNCF et des services de secours.

Le service du SGC ainsi avisé et renseigné contacte les centres de traitement des appels des services concernés et conviennent avec eux du lieu d'intervention le plus pertinent.

Pour permettre de déterminer au mieux les conditions d'intervention en milieu ferroviaire des services de secours publics et des effectifs de la surveillance générale de SNCF, l'opérateur du centre de gestion des appels s'efforce de communiquer les informations suivantes :

- La typologie de la victime (homme, femme, enfant),
- La qualification du fait signalé (agression, menace, vol, malaise, chute, d'un voyageur ...),
- La gravité du fait signalé (ex. blessures ...) porté à la connaissance de l'opérateur,
- L'identification et la localisation du train,
- La localisation de l'appelant et de l'incident (position dans le train).

Le service du SGC informe le représentant de l'activité et le personnel de conduite du lieu d'intervention.

# CHAPITRE 7 : RÉSERVÉ

# CHAPITRE 8 : Règles d'exploitation - Phase post- opérationnelle

## Article 801. Management de la performance d'exploitation

---

Pour améliorer la qualité de service rendue aux clients, le management de la performance de l'exploitation est indispensable à la bonne stabilité du système de production.

A ce titre, la DGOP coordonne l'ensemble du système ferroviaire et pilote aux différents niveaux organisationnels les rituels intermétiers, avec les méthodes de l'Excellence Opérationnelle. Ces rituels sont décrits notamment dans le texte RFN-IG-OG-01 B -00-N°001, « Management de la performance de l'exploitation ».

Le processus et les prescriptions sont régis par le texte RFN-IG-TR- 04 C-01-n°002 « Directives de justification des retards et des suppressions dans BREHAT ». L'outil de redressement de l'affectation des incidents est l'outil DECLIC.

## Article 802. Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation

---

Deux rituels hebdomadaires, le Comité de Coordination Anticipation du Réseau (CCAR) Voyageurs et le CCAR FRET organisent des téléconférences dans le cadre de la coordination de la gestion des situations de crise et du management de la performance de l'exploitation.

En complément, un espace partagé et un outil commun « Alerting » pour l'alimentation de l'ordre du jour du CCAR Voyageur est à disposition des EF et Activités.

## Article 803. REX des événements climatiques

---

Les démarches de prévention des phénomènes saisonniers sont pilotées par la DGOP au niveau national et aux niveaux territoriaux.

En particulier, des « journées transverses » froid & neige, fortes chaleurs, adhérence sont organisées avec l'ensemble des exploitants.

Outre le traitement opérationnel des aléas climatiques, il s'agit également d'anticiper les phénomènes météo. Cette anticipation animée par la DGOP doit permettre de préparer et positionner les moyens nécessaires (acheminements, couvertures matériels et personnels ...).

Suite à l'analyse des retours d'expérience réalisés les années précédentes sur le sujet « patinage/enrayage », le SGC peut être amené, lors des campagnes automnales à demander aux EF FRET de limiter le tonnage de leur train ou d'imposer une puissance de traction suffisante (unité multiple au lieu d'unité simple par exemple) sur des zones définies avec les EF pour éviter des problèmes d'adhérence.

## Article 804. Rôle et missions du Responsable du Suivi des Ecartis Exploitation – RSEE

---

Le texte RFN-IG-OG-01 B -00-N°001, « Management de la performance de l'exploitation » prévoit que SNCF Réseau assure une veille sur le respect des règles d'exploitation du Réseau Ferré National (sont exclues de ce périmètre les infractions « sécurité »).

Le RSEE recueille les écartis remontés par le SGC/COGC sur les thématiques suivantes :

- Non respect du droit au sillon (train circulant sur un sillon attribué à une autre EF, utilisation d'un sillon inexistant...),
- Absence d'information d'acheminement sur l'enchaînement des trains (notamment sur les gros chantiers et/ou faisceaux relais...),
- Refus de mise à disposition,
- Prestation au sol défailante (absence d'un agent pour la manœuvre des installations de sécurité...),
- Non respect du délai des demandes de secours,
- Défaut de signalement de non-conformité,
- Occupations abusives des voies,
- Défaut d'annonce de train long,
- Défaut d'accusés réception d'avis ARTIC, DBC Hors Service...,
- Défaut de déclaration de composition réelle,
- ...

# CHAPITRE 9 : LES ANNEXES

# Annexe 1

## Demande d'écoute d'un enregistrement de conversation Radio Sol Train ou téléphonique

### **Demande de l'Entreprise Ferroviaire**

Entreprise Ferroviaire :	Téléphone	Courriel, Télécopie
Train concerné		
Description de l'évènement ayant motivé la demande		
Lieu de l'évènement		
N° ISCHIA		
Date et heure de début de l'écoute souhaitées		
Date et heure de fin de l'écoute souhaitées		
Date et heure de dépôt de la demande	Nom et signature du représentant de l'EF demandeuse	

### **Réponse de l'Etablissement SNCF Réseau territorialement compétent**

Etablissement (ou CNOC) :	Téléphone	Courriel, Télécopie
Décision : Accord <input type="checkbox"/> Refus <input type="checkbox"/>	Motif si refus :	
Date, heure et lieu du rendez-vous		
Observations		
Date et heure de réponse à la demande	Nom et signature du représentant Réseau	

### **Réalisation**

Date et heures effectives d'écoute	Observations éventuelles
Nom et signature du représentant de l'EF	Nom et signature du représentant Réseau

## Annexe 2

# Fiche de déclaration de train long

### Déclaration de train long

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

Numéro de la circulation	
Date de circulation	
Gare origine	
Gare destinataire	

### Demande de l'EF

Observations:	
Date et heure de dépôt de la demande :	Nom et signature du représentant de l'EF :

### Transmission à l'ensemble des COGC

COGC origine (ou du lieu de remaniement) :	Transmis au CNOC (Date / Heure) :
Transmis au COGC de :	Date / heure :
Transmis au COGC de :	Date / heure :
Transmis au COGC de :	Date / heure :
Transmis au COGC de :	Date / heure :
Transmis au COGC de :	Date / heure :
Transmis au COGC de :	Date / heure :
Transmis au COGC de :	Date / heure :

Pour annuler une déclaration de train long déjà transmise, l'EF reprend le même formulaire de demande et doit porter la mention « ANNULÉE le..... à .....h.....min », en diagonale sur l'ensemble de la feuille et le renvoyer au COGC origine ou au COGC du lieu de remaniement. Toute demande initiée par mode dégradé doit être finalisée par mode dégradé.

Le COGC origine (ou du lieu de remaniement, le cas échéant) transmet le formulaire à l'ensemble des COGC du parcours.

## Annexe 3

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

<b>Demande de l' EF</b>	Entreprise Ferroviaire titulaire du sillon :		Téléphone :		Courriel/Télécopie :	
	<b>Motif d'utilisation du mode dégradé :</b> <input type="checkbox"/> DINAMIC déclaré indisponible par le support utilisateur <input type="checkbox"/> Sillon absent dans DINAMIC <input type="checkbox"/> Autre motif :					
	Numéro de la (ou des) circulation (s)					
	Date de circulation		Code TCT / UI ou catégorie statistique			
	Gare origine / Heure de départ		Gare destinataire			
	<b>Nature de non-conformité</b>	<input type="checkbox"/> Train circulant à une vitesse inférieure à celle prévue au tracé du sillon :                      km/h au lieu de                      km/h				
		<input type="checkbox"/> Arrêt(s) dans une gare où le sillon ne le prévoit pas (*) Gares :				
		<input type="checkbox"/> Suppression de l'arrêt (*) Gares :				
		<input type="checkbox"/> Temps d'arrêt différent de celui décrit dans le sillon attribué (*) Gares :				
		<input type="checkbox"/> Remplacement d'un train prévu en <b>mode de traction</b> autonome par un matériel électrique ou bimode, en cas de parcours sur ligne électrifiée				
<input type="checkbox"/> Remplacement inopiné d'un matériel par un <b>matériel</b> de catégorie    A <input type="checkbox"/> ou B <input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/> Autre :						
Conséquences estimées par rapport au sillon						
Cause de la non-conformité et informations complémentaires						
Date et heure de dépôt de la demande :			Nom et signature du représentant de l'entreprise ferroviaire demandeur :			

(\*) Ces natures de non-conformités ont un parcours de validation différent.

**ÉTUDE SGC**

<b>Etude</b>	Nom du COGC :	<input type="checkbox"/> Accord	<input type="checkbox"/> Refus Motif :
	Nom du COGC :	<input type="checkbox"/> Accord	<input type="checkbox"/> Refus Motif :
	Nom du COGC :	<input type="checkbox"/> Accord	<input type="checkbox"/> Refus Motif :
	Nom du COGC :	<input type="checkbox"/> Accord	<input type="checkbox"/> Refus Motif :
	Nom du COGC :	<input type="checkbox"/> Accord	<input type="checkbox"/> Refus Motif :
	Nom du COGC :	<input type="checkbox"/> Accord	<input type="checkbox"/> Refus Motif :

**DÉCISION COGC**

<b>Notification</b>	DÉCISION	<input type="checkbox"/> Accord	<input type="checkbox"/> Refus Motif :
	COGC Origine ou COGC de la gare d'arrêt	Date et heure de réponse à la demande :	Le coordonnateur du COGC (nom COGC et signature) :

Pour annuler une DANC déjà transmise, l'EF reprend le même formulaire de demande et doit porter la mention « ANNULÉE le..... à .....h.....min », en diagonale sur l'ensemble de la feuille et le renvoyer au COGC désigné origine. Toute demande initiée par mode dégradé doit être finalisée par mode dégradé.

## Annexe 4

# Fiche Événement Matériel

Émetteur : COGC de : ..... Table de régulation : ..... CCL de .....	
Train n° ..... EF .....	LIEU : de ..... à ..... ..... km : ..... km : ..... ..... Voie : ..... Autres .....
Date et heure .....	
N° d'engin : ..... Cab- ine/Révers : ..... Type d'engin : .....	Reçu de : <input type="radio"/> AC ou Aiguilleur de ..... <input type="radio"/> Conducteur de .....
<b>MATÉRIEL MOTEUR</b>	
KVB – KCVB – KCVP – RS – DAAT – COVIT – VACMA – IV – ENR – RST – KV0 - Dispositif d'avertisseur sonore <sup>(1)</sup>	
PANNE ENGIN Code erreur (éventuellement) : ..... Isolement	
d'un dispositif de sécurité (ou dérangement) :	
<input type="radio"/> KVB <input type="radio"/> KCVB <input type="radio"/> KCVP <input type="radio"/> RS <input type="radio"/> DAAT <input type="radio"/> COVIT <input type="radio"/> VACMA <input type="radio"/> IV <input type="radio"/> ENR <input type="radio"/> RST <input type="radio"/> Dispositif d'avertisseur sonore <input type="radio"/> KV0 <input type="radio"/> Autres systèmes : .....	
Référence appliquée du document de bord : .....	
.....	
.....	
<b>MATÉRIEL REMORQUE</b>	
N° de voiture / rame : .....	N° de wagon : .....
Détenteur : .....	Détenteur : .....
<input type="radio"/> Alarme boîte chaude <input type="radio"/> Alarme frein serré <input type="radio"/> Déraillement <input type="radio"/> Signalements autres	
N° de la boîte d'essieu incriminé en cas d'alarme boîte chaude : ..... Véhicule différé : <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	
Renseignements complémentaires : .....	
.....	
.....	
<b>AVIS</b>	
Transmis au correspondant de l'EF : .....	
Mode de transmission : ..... le (date) ..... à ..... h. .... min.	

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

## Annexe 5

# 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 cocerné	Date	Gare origine	Gare destinataire	Observation

Le coordonnateur du COGC  
 (Nom du COGC et signature) :

## Annexe 6

# 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 SGC :	
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 du COGC 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 du COGC 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 7

## Détournement

**CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES  
CIRCULATIONS**

de.....

**CNOC-CODAX**

de.....

**Détournement**

**Proposition de détournement de trains**

EF concerné	
Itinéraire initial	
Itinéraire de détournement	
Sillon de référence au détournement	
Durée prévisible (de ...à ...)	
Date et heure de la proposition	
Le coordonnateur du COGC/CODAX du CNOC (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 de la gestion opérationnelle des circulations
Nature du texte	Document d'utilisation du réseau
Elaborateur	DGEX - Direction Standards Exploitation et Métiers Opérationnels I
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-TR 04 C-01-n°001
Version en cours / date	Version 12 du 11-09-2024
Date d'application	Applicable à partir du 15-12-2024

## Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Sandra LANGLAIS VALEYRE	09/09/2024	Monique LAPORTE	10/09/2024	Stéphane GEORGET	11/09/2024

## Texte abrogé

- Néant

## Texte de référence

- Document de Référence du Réseau Ferré National (DRR) 2023, chapitre 6.

## Textes interdépendants

- **RFN-CG-TR 04 D-01-n°003** « Procédures d'organisation d'un secours entre matériels roulants » (digidoc OP 00547)
- **RFN-IG-TR 01 A-00-n°002** « Manuel du demandeur de capacité commerciale » (digidoc AR 03004)
- **RFN-IG-TR 01 B-01-n°001** « Capacité de dernière minute » (digidoc AR 03001)
- **RFN-CG-TR 04 C-04-n°006** « Mesures à prendre par temps de neige – Mesures à prendre en cas de formation de givre ou de verglas » (digidoc OP 03009)
- **RFN-IG-TR 04 D-03-n°001** « Incidents et accidents – avis, mesures conservatoires et enquête » (digidoc OP 00522)
- **RFN-IG-OG1-B00- n°001** « Management de la performance de l'exploitation » (digidoc OP 00515)

## Distribution

SNCF Réseau	TOUT SNCF RESEAU	–
	Direction Générale de l'Exploitation (DGEX)	– Département Politique & Documentation de Sécurité Ferroviaire
	Direction Générale des Opérations et de la Production (DGOP)	– Direction Exploitation et Sécurité
	Direction Générale Industrielle & Ingénierie (DG2I)	– Direction Projets Système Ingénierie – Service Autorisations de sécurité
	Direction Générale Clients & Territoires (DGCT)	– Service Support et sécurité
	Direction Générale Ile de France	– Direction Sécurité
	Direction Générale	– Direction Juridique et de la Conformité
	Directions territoriales	– Pôle Clients et Services
Entreprises ferroviaires	Entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF	
Autres GI du RFN	Titulaires de convention (prestataires) avec ou sans agrément de sécurité délivré par l'EPSF	
	Titulaires de contrat de partenariat ou de concession de travaux avec un agrément de sécurité délivré par l'EPSF	
	Titulaires de convention de délégation de service public avec agrément de sécurité délivré par l'EPSF	
MOBILITES	Gares et Connexions	
Centres de formation	Centres agréés par l'EPSF	
EPSF	Direction des Référentiels	
Autres	Ministère chargé des transports Direction des services de transport Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés	

## 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.