

Plan d'Exploitation de Référence

SECTEUR AXE SEINE

Applicable à partir du Service Annuel 2028

Présentation générale des Plans d'exploitation de référence :

Les plans d'exploitation de référence décrivent l'usage optimisé du réseau, en partant des besoins prévisionnels de mobilité par segment de marché, et des besoins prévisionnels de maintenance et travaux nécessaires au maintien et au développement de la performance du réseau, à coûts maîtrisés.

Le plan d'exploitation de référence est un objet pluriannuel dont la conception peut démarrer début A-5. Il n'a donc pas vocation à être révisé en vue de chaque Service Annuel, mais seulement en cas d'évolution nécessaire et structurante de l'offre capacitaire.

Le PER ne crée ni droits, ni obligations, que ce soit pour SNCF Réseau ou pour les demandeurs de capacité.

Cependant, afin de favoriser l'optimisation de la capacité et l'efficacité du processus d'élaboration de l'horaire, au bénéfice de tous, le réticulaire 2h contenu dans le PER, éventuellement complété d'une maquette 24h, sert de référence à la pré-construction. SNCF Réseau le prend en compte à cette fin et il est également recommandé aux demandeurs de sillons de se référer aux PER pour la formulation de leurs expressions de besoins dans la suite du processus.

Le Document de Référence du Réseau comporte les précisions utiles sur les PER, dans son chapitre 4.

PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE

Le périmètre du Plan d'Exploitation de Référence (PER) concerne le périmètre :

- Axe Seine Nord
- Axe Seine Centre
- Paris-Mantes/ Gisors

Les principaux nœuds ferroviaires et gares majeures sont l'étoile de Rouen, Le Havre, Caen et Mantes-la-Jolie.



LES CIBLES DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL SONT PARTIELLEMENT ATTEINTES ET SOUS CONDITIONS



Un besoin exprimé de développement commercial



De grands projets de développement à conduire



Les besoins peuvent être satisfaits



Conditions internes à SNCF Réseau à respecter



Conditions externes à SNCF Réseau à vigiler

- + Remise en trame avec augmentation de l'offre en zone dense IdF et en Normandie (étoile de Caen)
- + Coexistence possible de missions précédemment en exclusion,
- + Enrichissement des politiques d'arrêt, prolongement de dessertes

- + Projet EOLE (entre Nanterre et Mantes-la-Jolie)
- + Projets de développement du fret ferroviaire depuis et à destination du port du Havre en lien avec Haropa Ports

- + **Pour les besoins voyageurs :**
 - la grande majorité des besoins peut être satisfaite en **quantité et qualité.**
- + **Pour les besoins fret :**
 - intégration de besoins fret en trame (en IDF Heures Creuses uniquement à date).
 - un besoin a été exprimé en heure de pointe et sera examiné dans l'élaboration de la maquette 24h

- + Mise en service des infras nouvelles aux dates prévues (projet EOLE)
- + Travail à mener avec les EF sur la robustesse de production (fiabilité des matériels, gestion des circulations en situation perturbée, etc.)

- + Axes en saturation prévisible pour l'HDS 2026 au départ de Paris vers l'Axe Seine :
 - Axe Sartrouville-Mantes la jolie (n°340)
 - Argenteuil - Conflans Ste-Honorine (n°334)
- + Nouveaux matériels : Nécessité d'utiliser un matériel globalement au moins équivalent

ACTUALISATION DU DOCUMENT

Première version de la présente synthèse de ce PER : 10 octobre 2025

Ajout le 13/01/2026 :

- Ajout de l'annexe relative au cadrage capacitaire travaux de référence de l'axe Seine

Edition de réticulaires nouveaux et actualisés, datés du 24/08/2026 :

- Edition de 3 réticulaires (Heure Creuse / Heure de Pointe de Soirée / Heure de pointe de matinée) intégrant la L2
- Ajout de la L2 dans les 3 réticulaires (Heure Creuse / Heure de Pointe de Soirée / Heure de pointe de matinée) concernant le RER A/L3

SYNTHÈSE

Evolution de l'offre sur les lignes de la plateforme Axe Seine

Périmètre Francilien	Trame 2h (nb sillons/h/sens)			Maquette 24h (nb AR/j 2 sens confondus)			Précisions
	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	
Nanterre – Mantes-la-Jolie (EOLE OUEST)	0	3	3				En HP : 3 sillons/h dans le sens de la pointe et 2 sillons/h dans le sens de la contrepointe En HC : 3 sillons/h/sens Les politiques d'arrêts sont différentes en fonction des missions sur la journée. Cette mission est en lien avec la plateforme Est.
Nanterre – Les Mureaux (EOLE OUEST)	0	3	3				En HP: 3 sillons/h UNIQUEMENT dans le sens de la pointe Cette mission est en lien avec la plateforme Est.
Paris Montparnasse – Mantes-la-Jolie (Ligne N)	2	2	2				En HP : 2 sillons/h UNIQUEMENT dans le sens de la pointe En HC : 1 sillon/h/sens Avec demande de diminution du temps de parcours
Paris – Ermont Eaubonne	6	6	6				En HP: 6 sillons/h/sens En HC: 4 sillons/h/sens Reconduction du SA Actuel
Paris – Boissy l'Aillerie	1	1	1				1 sillon/h/sens Reconduction du SA Actuel
Paris - Pontoise	3	3	3				HP: 3 sillons/h/sens HC: 2 sillons/h/sens Reconduction du SA Actuel
Paris - Gisors	2	2	2				HP: 2 sillons/h/sens HC: 1 sillons/h/sens Reconduction du SA Actuel
Paris – Conflans St Honorine	3	3	3				3 sillons/h/sens Reconduction du SA Actuel
Paris – Mantes-la-Jolie (via Conflans)	3	3	3				HP: 3 sillons/h/sens HC: 2 sillons/h/sens Reconduction du SA actuel
Paris-Vernon	2	2	2				En HP: 2 sillons/h UNIQUEMENT dans le sens de la pointe avec la particularité de 2 allers/retours assurés par l'AO Nie En HC: 1 sillons toutes les 2 heures. S.I: horaire d'activation en heure impaire en alternat avec les missions Paris-Evreux S.P: horaire d'activation en heure impaire en alternat avec les missions Paris-Evreux

Légende :
PU : PériUrbain
MR : Maillage Régional accéléré
IV : InterVille
GV : Grande Vitesse
LC : Ligne Classique
TET : Train d'Equilibre du Territoire

Autres abréviations utilisées:
SA : Service Annuel
SERM : Service Express Régional et Métropolitain
SLO : Service Librement Organisé
LTV : Limitation Temporaire de Vitesse
GOV : Graphique d'Occupation des Voies
GET : Graphique Espace-Temps
HC : Heures Creuses
JOB : Jour Ouvrable de Base (mardi, mercredi, jeudi)

SYNTHÈSE

Evolution de l'offre sur les lignes de la plateforme Axe Seine

Périmètre Normand Terminus/Origine Paris	Trame 2h (nb sillons/h/sens)			Maquette 24h (nb AR/j 2 sens confondus)			Précisions
	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	
Paris – Rouen	2	2	2				En HP : 2 sillons/h UNIQUEMENT dans le sens de la pointe En HC et contre-pointe : 1 sillon/h/sens
Paris – Le Havre	1	1	1				1 sillon/h/sens Ce sillon est en majorité avec les arrêts Bréauté et Yvetot
Paris - Evreux	1	1	1				En contre-pointe et HC uniquement : 1 sillon toutes les 2h dans chaque sens. S.I: horaire d'activation en heure impaire en alternat avec les missions Paris-Vernon S.P: horaire d'activation en heure paire en alternat avec les missions Paris-Vernon Cette mission peut être prolongée jusqu'à Serquigny
Paris – Serquigny	1	1	1				1 sillon/h/sens (uniquement dans le sens de la pointe)
Paris – Caen (semi-direct)	1	1	1				En exclusion avec la mission Paris – Trouville Deauville S.I: horaire d'activation majoritairement en heure paire S.P: horaire d'activation majoritairement en heure impaire Certaines particularités d'activation les vendredis
Paris - Trouville	1	1	1				En exclusion avec la mission Paris- Caen Semi-direct S.I: horaire d'activation majoritairement en heure impaire S.P: horaire d'activation majoritairement en heure paire Certaines particularités d'activation les vendredis
Paris – Cherbourg	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens avec des particularités des 1iers et derniers sillons origine/terminus Caen pour répondre aux besoins fret et cadrage capacitaire En HC : 1 sillon toutes les 2h avec une activation bien spécifique en lien avec l'étoile de Caen (l'heure paire étant privilégiée)

- Légende :**
PU : PériUrbain
MR : Maillage Régional accéléré
IV : InterVille
GV : Grande Vitesse
LC : Ligne Classique
TET : Train d'Equilibre du Territoire
- Autres abréviations utilisées:**
SA : Service Annuel
SERM : Service Express Régional et Métropolitain
SLO : Service Librement Organisé
LTV : Limitation Temporaire de Vitesse
GOV : Graphique d'Occupation des Voies
GET : Graphique Espace-Temps
HC : Heures Creuses
SI : Sens Impair
SP : Sens Pair
JOB : Jour Ouvrable de Base (mardi, mercredi, jeudi)

SYNTHÈSE

Evolution de l'offre sur les lignes de la plateforme Axe Seine

O/D Rouen	Trame 2h (nb sillons/h/sens)			Maquette 24h (nb AR/j 2 sens confondus)			Précisions
	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	
Rouen – Dieppe (semi direct)	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens En HC : 1 sillon toutes les 2h principalement activé en heure paire
Rouen – Dieppe (omnibus)	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens En HC : activable en fonction du besoin
Rouen – Amiens	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens En HC : 1 sillon/h toutes les 2h principalement en heure paire La mission Rouen-Lille sera intégrée dans la trame 24h Cette mission est en lien avec la plateforme Nord
Rouen - Le Havre	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens En HC : 1 sillon toutes les 2h principalement activé en heure paire
Rouen – Caen	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens En HC : 1 sillon toutes les 2h, horaire activé en heure paire avec cohérence avec la mission Paris-Cherbourg

- Légende :**
PU : PériUrbain
MR : Maillage Régional accéléré
IV : InterVille
GV : Grande Vitesse
LC : Ligne Classique
TET : Train d'Equilibre du Territoire
- Autres abréviations utilisées:**
SA : Service Annuel
SERM : Service Express Régional et Métropolitain
SLO : Service Librement Organisé
LTV : Limitation Temporaire de Vitesse
GOV : Graphique d'Occupation des Voies
GET : Graphique Espace-Temps
HC : Heures Creuses
JOB : Jour Ouvrable de Base (mardi, mercredi, jeudi)

SYNTHÈSE

Evolution de l'offre sur les lignes de la plateforme Axe Seine

O/D Caen	Trame 2h (nb sillons/h/sens)			Maquette 24h (nb AR/j 2 sens confondus)			Précisions
	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	
Caen - Cherbourg	1	1	1				HP : 1 sillon/h/sens HC: activation non systématisée
Caen - Coutances - Granville - Rennes	1	1	1				HP : 1 sillon/h/sens avec des origine/terminus Coutances ou Granville ou Rennes HC : 1 sillon/sens toutes les 2 heures avec des origines/terminus Coutances ou Granville ou Rennes 4 allers/retours Caen/rennes par jour 1 aller/retour Caen/St Lô inscrit seulement dans la trame 24h Cette mission est en lien avec la plateforme Atlantique
Caen - Lisieux	1	1	1				1 sillon/h/sens
Caen - Evreux	1	1	1				1 sillon/sens toutes les 2 heures en heure paire
Caen - Le Mans - Tours	1	1	1				HP : 1 sillon/h/sens HC : 1 sillon/sens toutes les 2 heures Cette mission est en lien avec la plateforme Atlantique.

- Légende :**
PU : PériUrbain
MR : Maillage Régional accéléré
IV : InterVille
GV : Grande Vitesse
LC : Ligne Classique
TET : Train d'Equilibre du Territoire
- Autres abréviations utilisées:**
SA : Service Annuel
SERM : Service Express Régional et Métropolitain
SLO : Service Librement Organisé
LTV : Limitation Temporaire de Vitesse
GOV : Graphique d'Occupation des Voies
GET : Graphique Espace-Temps
HC : Heures Creuses
JOB : Jour Ouvrable de Base (mardi, mercredi, jeudi)

SYNTHÈSE

Evolution de l’offre sur les lignes de la plateforme Axe Seine

Autres O/D	Trame 2h (nb sillons/h/sens)			Maquette 24h (nb AR/j 2 sens confondus)			Précisions
	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	
Elbeuf Saint Aubin - Yvetot	1	1	1				1 sillon/h/sens Mission Elbeuf – Yvetot avec arrêt systématique à Tourville
Mantes-la-Jolie – Evreux	1	1	1				1 sillon/h UNIQUEMENT dans le sens de la pointe Mission conservée jusqu’à la mise en place d’EOLE
Lisieux – Trouville Deauville	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens En HC : 1 sillon toutes les 2h
Trouville Deauville – Dives Cabourg	1	1	1				Alternat d’horaire afin de respecter les demandes de correspondances à Trouville Deauville et compatibilité avec le système d’exploitation. Cette mission a un caractère saisonnier.
Le Havre – Fécamp	1	1	1				En HP : 1 sillon/h/sens En HC : 1 sillon toutes les 2h S.I: horaire activé principalement en heure impaire S.P: horaire activé principalement en heure paire

Légende :
PU : PériUrbain
MR : Maillage Régional accéléré
IV : InterVille
GV : Grande Vitesse
LC : Ligne Classique
TET : Train d’Equilibre du Territoire

Autres abréviations utilisées:
SA : Service Annuel
SERM : Service Express Régional et Métropolitain
SLO : Service Librement Organisé
LTV : Limitation Temporaire de Vitesse
GOV : Graphique d’Occupation des Voies
GET : Graphique Espace-Temps
HC : Heures Creuses
JOB : Jour Ouvrable de Base (mardi, mercredi, jeudi)

SYNTHÈSE

Evolution de l’offre sur les lignes de la plateforme Axe Seine

Fret en Heures Creuses en Idf uniquement	Trame 2h (nb sillons/h/sens)			Maquette 24h (nb AR/j 2 sens confondus)			Précisions
	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	SA 2025	Besoin 2028	PER 2028	
Le Havre <> Bobigny (via Gisors)	0	1	1				1 sillon/h/sens en HC, en exclusion avec Le Havre <> Longueau
Le Havre <> Longueau	0	1	1				1 sillon/h/Sens en HC, en exclusion avec le Havre<> Bobigny (via Gisors) 1 sillon toutes les 2h/sens en HP en Normandie
Sotteville/Le Havre <> Bobigny (via Argenteuil)	0	1	1				1 sillon/h/sens <u>pair</u> en HC, en exclusion avec Sotteville/Le Havre<> Bobigny (via GC Sud)
Le Havre <> Sotteville	0	1	1				1 sillon toutes les 2h/sens en HP en Normandie
Bobigny <> Sotteville/ Le Havre (via Sartrouville)	0	1	1				1 sillon/h/sens impair en HC, en exclusion avec Bobigny<>Sotteville/Le Havre (via GC Sud)
Sotteville/Le Havre<>Bobigny (via GC Sud)	0	1	1				1 sillon/h/sens <u>pair</u> en HC, en exclusion avec Sotteville/Le Havre<> Bobigny (via GC Nord)
Bobigny <> Sotteville/ Le Havre (via GC Sud)	0	1	1				1 sillon/h/sens impair en HC, en exclusion avec Bobigny<>Sotteville/Le Havre (via GC Nord)

- Légende :**
PU : PériUrbain
MR : Maillage Régional accéléré
IV : InterVille
GV : Grande Vitesse
LC : Ligne Classique
TET : Train d’Equilibre du Territoire
- Autres abréviations utilisées:**
SA : Service Annuel
SERM : Service Express Régional et Métropolitain
SLO : Service Librement Organisé
LTV : Limitation Temporaire de Vitesse
GOV : Graphique d’Occupation des Voies
GET : Graphique Espace-Temps
HC : Heures Creuses
JOB : Jour Ouvrable de Base (mardi, mercredi, jeudi)

Dans le cadre du **prolongement du projet Eole jusqu'à Mantes la Jolie avec une offre traversante d'Est en Ouest**, avec un plan de voie de Mantes PRE EOLE, les modifications suivantes ont été demandées :

- ▶ Pour la mission Nanterre - Mantes :
 - Passage en HC de 2 sillons /h/sens au 30' à 3 sillons/h/sens systématique avec une répartition stricte au 15'/15'/30'
- ▶ Mission Paris – Vernon :
 - Mission devenant indépendante avec une politique d'arrêt identique sur toute la journée.

Synthèse des évolutions en Île-de-France

Dans le cadre de l'Ouverture au marché de l'Etoile de Caen prévue dès 2027, la Normandie envisage le SA2028 comme suit :

Maintien

- ▶ Nombre d'arrêt identique à Mantes-La-Jolie sur les missions Rouen
- ▶ Les navettes Evreux/Mantes conservées jusqu'à la mise en place du nouveau plan de voie en gare de Mantes-La-Jolie
- ▶ Des 2 allers/retours de la mission Paris - Vernon en heure de pointe

Et ces évolutions :

De nouvelles dessertes en trame

- ▶ Mission Caen - Rennes à la hauteur de 4 allers/Retour
- ▶ Mission Caen - Evreux
- ▶ Diamétralisation des missions Cherbourg - Lisieux à Caen

Une politique d'arrêt revue à la hausse

- ▶ Mission Elbeuf - Yvetot avec arrêt systématique à Tourville

Repositionnement horaire

- ▶ Missions Amiens - Rouen

Sillon en exclusion avec d'autres

- ▶ Missions Paris - Caen semi-direct en exclusion avec Paris - Trouville
- ▶ Mission Paris - Le Havre avec arrêt Yvetot/Bréauté avec Paris - Le Havre direct entre Le Havre et Rouen
- ▶ Mission Paris - Evreux en exclusion avec Paris - Serquigny en heures creuses.

Synthèse des évolutions pour les sillons normands

Recueil des intentions de trafic Fret 24h

- ▶ Scénario de Mobilités fret et Plan de Transport cible
- ▶ Insertion de l'autoroute ferroviaire au départ de Cherbourg déjà intégrée.

Insertion du Fret en trame en Heures Creuses en Idf dans le PER Secteur Axe Seine sur certains axes mais avec certaines exclusions

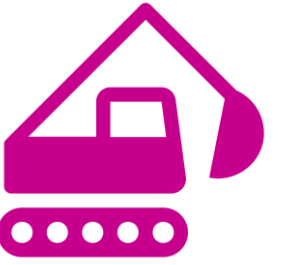
- ▶ Le Havre <> Bobigny (via Gisors)
- ▶ Le Havre / Sotteville <> Bobigny (Via Mantes et GC Nord)
- ▶ Le Havre / Sotteville <> Bobigny (Via Mantes et GC Sud)
- ▶ Le Havre <> Longueau (Via Serqueux)

Une évolution en HP en Normandie :

- ▶ Le Havre <> Longueau
- ▶ Le Havre <> Sotteville

Synthèse des évolutions pour le marché fret

Capacité nécessaire à l'entretien et aux travaux



Fenêtres génériques et de surveillance

Le cadrage capacitaire a été revu pour le SA2028 afin de concilier l'ensemble des offres.

Il est présenté en annexe.

Fenêtres déformées

A ce jour, le PER ne prend pas en compte ces fenêtres déformées.

Robustesse

ROBUSTESSE

Le Plan d'Exploitation a été étudié dans le logiciel de tracé horaire SIPH et dans VIRIATO.

Les **normes de tracé** utilisées en dehors gares structurantes sont :

- Celles données par la détection de conflits dynamique SIPH sur les lignes équipées de block automatique.
- Ou les normes mises à disposition sur le site de SNCF Réseau pour le SA 2024 dans les autres cas.

Dans le périmètre des gares structurantes, il est fait usage des recueils d'exploitation du SA2024 pour le tracé des sillons en ligne et la confection des GOV.

Les **normes d'exploitation** prises en référence de ce PER sont celles applicables au **SA 2024**. La construction horaire respectera le principe de symétrie zéro et tiendra compte des attaches aux frontières concertées avec les gestionnaires d'infrastructure voisins.

Éléments de compréhension

Qu'est-ce que la robustesse ?

La robustesse est la capacité à concevoir puis à délivrer de façon fiable le service promis aux clients, dans un système interactif EFs+GIs, en assurant :

- ✓ La compatibilité des objets capacitaires entre eux, dans le respect de la performance permise par l'infrastructure et les mobiles,
- ✓ La justesse du dimensionnement et du positionnement des marges,
- ✓ La maîtrise des écarts entre le service conçu et le service produit.

La robustesse prend en compte l'ensemble des paramètres du système ferroviaire, dépendant des gestionnaires de l'infrastructure (Réseau et G&C) et des entreprises ferroviaires.

Qu'est-ce qu'un graphique robuste ?

Le graphique de circulation est considéré robuste si, pour un aléa de l'exploitation courante, les effets sont :

- **« non exponentiels »** (maîtrise des effets d'amplification ou dominos)
- **« résorbables »** (caractérisé notamment par une durée de résorption plus ou moins longue).

La robustesse de conception d'un graphique est ainsi dépendante :

- de la qualité unitaire des objets qui le composent
- mais également de leur agencement et interaction dans le graphique.

Conditions de réalisation internes au gestionnaire d'infrastructure et risques



L'analyse conduite dans le cadre de la confection du présent PER a permis de recenser des conditions de réalisation, dont la mise en œuvre dans ses différentes formes (études, financements, travaux, procédures, calendrier, modifications de documentations...) n'est pas l'objet du PER lui-même ou de son instruction et dépend de leur prise en main à instruire par les différents acteurs concernés du système ferroviaire.

Infrastructure

Projet Eole

Ouverture lignes et gare

Calendrier du projet EOLE (entre Nanterre et Mantes-la-Jolie)

Normes de tracé et robustesse

Revue des temps d'arrêts en gare

Modification des recueils d'exploitation

Temps de crochet aux terminus

Respect des temps robustes des recueils d'exploitation

Minutes supplémentaires travaux

LTV pour travaux

- Hypothèse infrastructure sur l'axe Mantes - Caen : retenir le chantier de Nétreville pour la construction horaire (tunnel le plus proche d'Evreux)
- LPV de Apremont (40) et LPV de tunnel de Bréval (120) maintenue, Lissage de LPV Bréval
- LPV de Poissy (100),
- Hypothèse infrastructure sur l'axe Mantes - Rouen : retenir le chantier de Roule pour la construction horaire
- LTV robustesse Mantes-La-Jolie
- LPV sur la section Lisieux Trouville-Deauville

Conditions de réalisation externes au gestionnaire d'infrastructure et risques

L'analyse conduite dans le cadre de la confection du présent PER a permis de recenser des conditions de réalisation, dont la mise en œuvre dans ses différentes formes (études, financements, travaux, procédures, calendrier, modifications de documentations...) n'est pas l'objet du PER lui-même ou de son instruction et dépend de leur prise en main à instruire par les différents acteurs concernés du système ferroviaire.



Matériel roulant

Les matériels roulants ont été pris en hypothèses pour le PER. Toutes modifications dudit matériel devront être équivalentes en termes de performances.

Exploitation EF

Respect par l'exploitant du type de matériel (Globalement Au Moins Equivalent) utilisé pour la conception des horaires

Saturation prévisible

Axes en saturation prévisible pour l'HDS 2026 au départ de Paris vers l'Axe Seine :

- Axe Sartrouville-Mantes la jolie (n°340)
- Argenteuil - Conflans Ste-Honorine (n°334)



Annexe : cadrage capacitaire travaux de référence

- Axe Le Havre – Valenton (Via Mantes)
- Axe Le Havre – Valenton (Via Serqueux)

Les pages suivantes sont établies dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue sur le cadrage capacitaire travaux

Nota : point d'attention sur la démarche générale de complétude du cadrage capacitaire travaux

Afin de répondre aux attentes des clients et AOM, de l'Etat et de l'ART, SNCF Réseau a lancé une démarche pour mieux décrire dans les PER la capacité nécessaire à l'entretien et aux travaux - en effet, à ce jour, les PER n'intègrent encore pas le cadrage capacitaire travaux complet attendu par les acteurs.

Dans un premier temps, seules les fenêtres dites « de surveillance » et « génériques » sont couvertes par la démarche, et pour certaines lignes seulement ; d'autres éléments, par exemple une description de standards de fenêtres déformées, pourront être apportés ultérieurement.

De manière générale, l'attention des acteurs est attirée sur le caractère nouveau de la définition de manière anticipée et pour plusieurs années de ces objets capacitaires travaux. Il peut en résulter des erreurs, incomplétudes ou difficultés processuelles.

La présente annexe du PER s'inscrit dans cette démarche, avec les limites indiquées ci-dessus.

Cadrage capacitaire travaux de référence du présent PER

Éléments couverts par le présent cadrage capacitaire travaux

- Le cadrage capacitaire exposé ci-après couvre les fenêtres de surveillance et les fenêtres génériques ; les autres objets capacitaires relatifs à la maintenance et aux travaux (fenêtres correctives lorsqu'elles existent, capacités en zone de gare et fenêtres déformées) ne sont donc pas inclus ; ils pourront l'être ultérieurement.

Les fenêtres travaux de surveillance (« FEN SURV ») correspondent à des interceptions pour l'inspection du réseau (vérifier l'état des installations ferroviaires) et la réalisation de petites interventions d'entretien ; généralement d'une heure de jour par jour et par voie, de 3 à 5 jours par semaine selon les lignes et pour tout le service annuel.

Les fenêtres travaux génériques (« FEN GEN ») correspondent à des interceptions pour la réalisation de travaux de renouvellement, développement, entretien et pour tiers sur les voies principales d'une section d'axe donnée. L'amplitude standard de ces fenêtres-travaux est de 4h le jour ou de 6h la nuit. Elles sont activées pour un certain nombre de semaines du service annuel. Certaines fenêtres génériques sont dites poreuses (elles permettent le passage de trains par des Installations permanentes de contre sens (IPCS) sans indiquer à l'avance la voie qui sera effectivement interceptée par les travaux).

- Ce cadrage couvre au titre de cette démarche certains axes du « Réseau central », tel que défini par le Règlement européen du 13 juin 2024 relatif au développement du réseau transeuropéen de transport (dit règlement RTE-T) et exceptionnellement d'autres axes. Ils concentrent en général la majorité du trafic, avec mixité de différents types de trafic.

Cadrage capacitaire travaux de référence du présent PER

Portée du présent cadrage capacitaire travaux

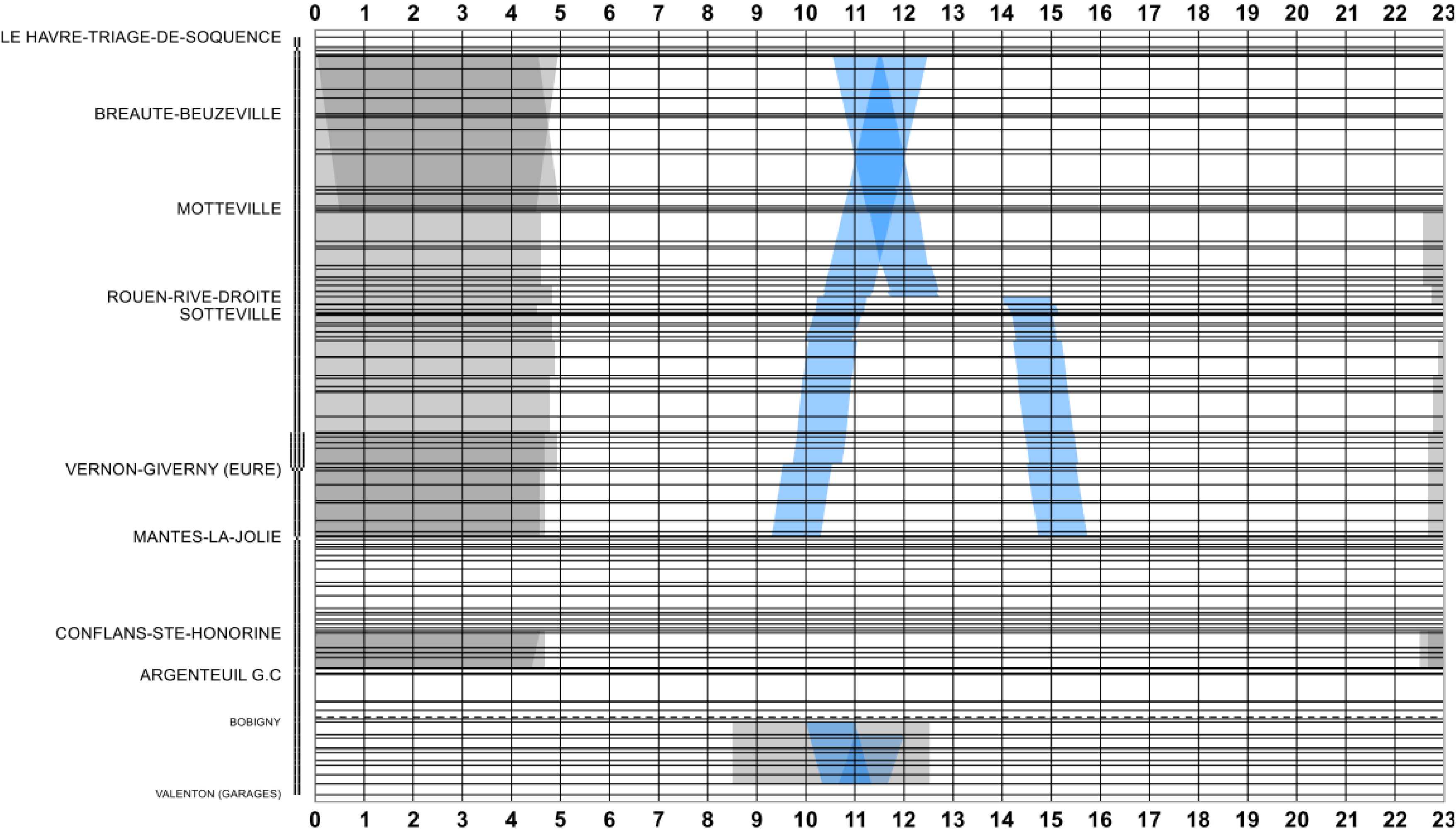
- Le cadrage capacitaire exposé ci-après tient compte des travaux conduits dans le cadre de l'élaboration du PER.
- Le cadrage capacitaire travaux défini pour les fenêtres génériques et surveillance a une vocation pluriannuelle, avec une durée égale à la durée du PER. Il peut faire l'objet d'une actualisation.
- Les fenêtres de surveillance et les fenêtres génériques sont en principe arrêtées pour plusieurs années (de l'ordre de 3 à 5 ans).
- Cependant, le processus annuel d'actualisation des fenêtres permet des ajustements :
 - Pour les fenêtres de surveillance, pour répondre à des besoins commerciaux ou des évolutions des modalités de surveillance ;
 - Pour les fenêtres génériques, en cas de :
 - modification substantielle d'infrastructure ou de besoins commerciaux amenant à repenser l'équilibre capacitaire entre travaux et sillons ;
 - évolution significative de la charge travaux par rapport au service annuel précédent ;
 - besoin de coordonner les fenêtres avec celles prévues par les GI voisins afin de préserver la qualité des trafics internationaux

Ce cadrage a donc une vocation stable, mais peut évoluer selon les phases du processus capacitaire en aval, notamment au titre des concertations prévues à compter d'octobre de A-3 de chaque horaire de service.

CADRAGE CAPACITAIRE TRAVAUX DE RÉFÉRENCE : FENÊTRES GÉNÉRIQUES ET DE SURVEILLANCE



AXE LE HAVRE - VALENTON (VIA MANTES)



Nota 1: la représentation ci-contre est faite pour un jour type de semaine ; des particularités peuvent exister notamment les week-ends ou jours fériés

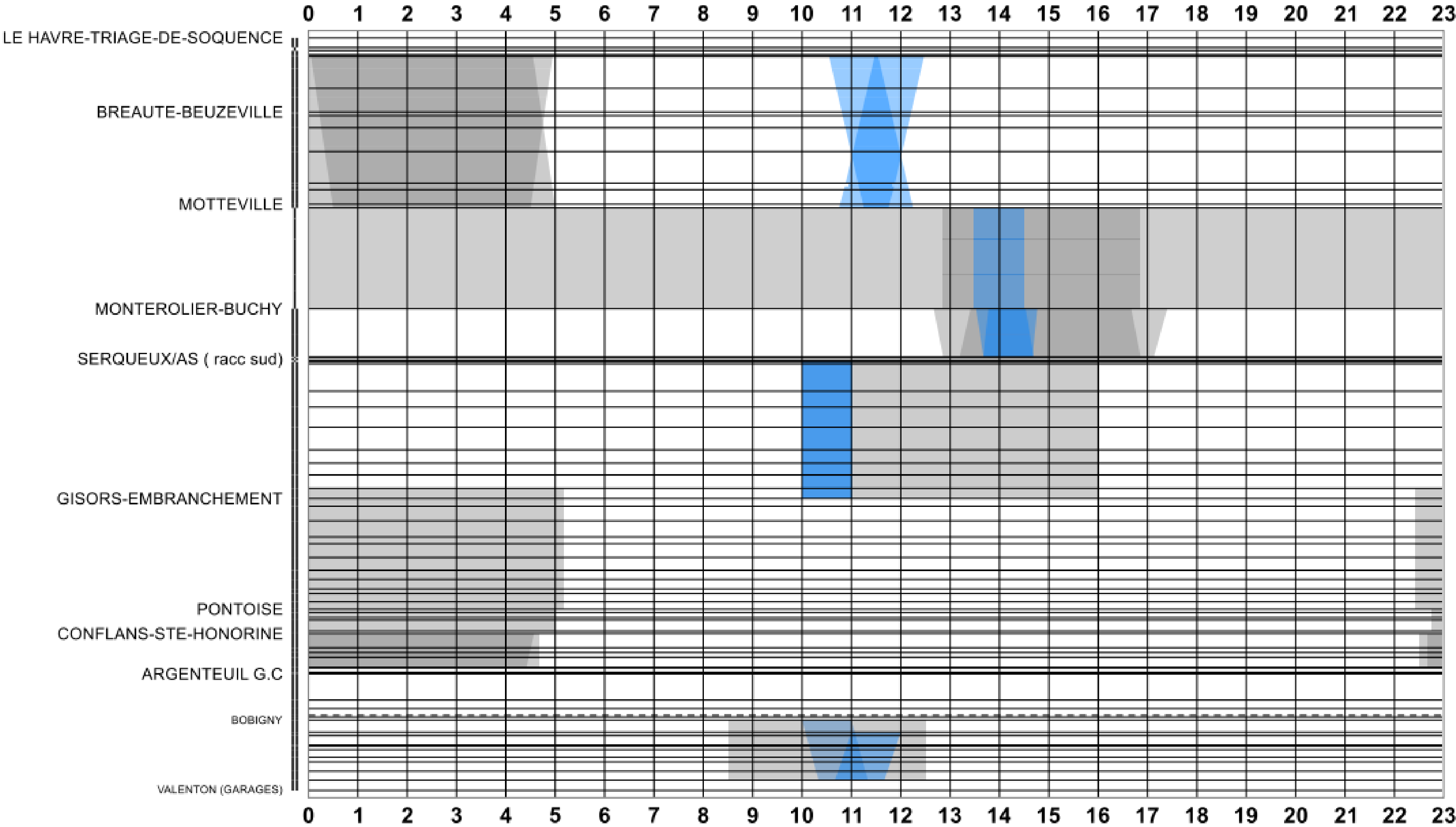
Nota 2: la représentation ci-contre n'a pas vocation à décrire finement la fenêtre, notamment le minutage ou le point kilométrique ; le minutage fin notamment est ajustable dans les phases aval du processus

- Types de fenêtres :
- génériques (> 10 semaines)
 - génériques poreuses
 - génériques secondaires (< 10 semaines)
 - surveillance

CADRAGE CAPACITAIRE TRAVAUX DE RÉFÉRENCE : FENÊTRES GÉNÉRIQUES ET DE SURVEILLANCE



AXE LE HAVRE – VALENTON (VIA SERQUEUX)



Nota 1: la représentation ci-contre est faite pour un jour type de semaine ; des particularités peuvent exister notamment les week-ends ou jours fériés

Nota 2: la représentation ci-contre n'a pas vocation à décrire finement la fenêtre, notamment le minutage ou le point kilométrique ; le minutage fin notamment est ajustable dans les phases aval du processus

- Types de fenêtres :
- génériques (> 10 semaines)
 - génériques poreuses
 - génériques secondaires (< 10 semaines)
 - surveillance