

Manuel du demandeur de capacité commerciale

Le présent manuel a pour objet de décrire les procédures de demandes de sillons et leur traitement. Ce produit est offert à l'attribution par SNCF Réseau en vue de la circulation des trains sur le réseau ferré national.

AR03004 (TR1A)

Édition du 12 Février 2018

Version n° 01 du 12 Février 2018

Applicable à partir du 20 Février 2018

Référence article : AR03004 - 120218 - 011

Émetteur : Direction de la Capacité et des Sillons

COPIE non tenue à jour du 27/09/2018

Sommaire

PREAMBULE	1
OBJET	1
1. ELEMENTS DE CONTEXTE ET D'AIDE A LA FORMULATION DES DEMANDES	3
1.1. La structuration de la capacité.....	3
1.1.1. Calendrier nominal d'élaboration de la trame	3
1.1.2. Conditions d'éligibilité à la trame	4
1.1.3. Traitement des demandes en cas de capacité contrainte dans la trame	4
1.2. Les sillons préconstruits « graphique 24h »	5
1.3. La disponibilité de l'infrastructure.....	6
1.3.1. Heures d'ouverture des lignes, gares et postes	6
1.3.2. Fenêtres, Plages travaux et Limitations Temporaire de Vitesse.....	7
1.4. Les études de faisabilité internationales.....	8
1.5. Les demandes d'études de tracé de sillons.....	8
2. LA FORMULATION DES DEMANDES SILLONS	10
2.1. Les espaces de demande.....	10
2.2. Demandes de sillon national (sauf sillon de dernière minute)	11
2.2.1. Le cycle de vie d'une demande.....	11
2.2.2. Elaboration de la demande du sillon par le demandeur	11
2.2.3. Identification d'une particularité	15
2.2.4. Particularités liées aux voies uniques	17
2.2.5. Particularités liées aux demandes de sillons pour les besoins propres de SNCF Réseau.....	21
2.2.6. Demande de sillon dans le cadre des exercices organisés par SNCF Réseau	22
2.3. Demande de sillons internationaux	23
2.3.1. Demande internationale via le processus RNE (hors corridors Fret)	23
2.3.2. Demande formulée via le SI de demande nationale.....	24
2.3.3. Numérotation des sillons Fret et Voyageur internationaux	25
2.4. Transport exceptionnel – Procédure précédant la demande de sillon.....	26
2.4.1. Etudes de faisabilité préalables.....	26
2.4.2. Demandes d'ATE (émission, actualisation ou réédition).....	27
3. LES PROCEDURES DE MODIFICATION ET D'ANNULATION DES DEMANDES	28
3.1. Demandes nationales	28
3.1.1. Annulation d'une demande par le demandeur	28
3.1.2. Modification d'une demande par le demandeur	29
3.2. Demandes internationales.....	30
3.2.1. Demande internationale via le processus RNE.....	30
3.2.2. Demande formulée via le SI de demande nationale.....	30
4. LES REPONSES APORTEES AUX DEMANDES	31
4.1. Traitement de la demande par SNCF Réseau.....	31
4.2. Transmission des réponses via GESICO.....	31
4.3. Base descriptive des sillons attribués, système d'information.....	31

4.4.	Procédure en cas de mise en réserve	32
4.4.1.	Visibilité du sillon pendant la période de mise en réserve	33
4.4.2.	Modalités de la concertation avec les demandeurs	33
4.4.3.	Attribution du sillon au demandeur retenu	33
4.5.	Suivi des sillons à l'étude	33
4.6.	Demandes de sillons non traitées à J-8.....	34
5.	L'EXPRESSION DES OBSERVATIONS.....	35
5.1.	Les étapes du processus national.....	35
5.1.1.	Transmission d'un tableau pré-rempli au demandeur en vue des observations	36
5.1.2.	Saisie des observations par le demandeur.....	38
5.1.3.	Envoi des observations à SNCF Réseau	40
5.1.4.	Réponses de SNCF Réseau aux observations	41
5.1.5.	Suivi des observations dans le cadre du Dialogue industriel.....	42
5.2.	Les étapes du processus international	42
5.2.1.	Saisie des observations par le demandeur.....	42
5.2.2.	Réponses de SNCF Réseau aux observations	42
5.2.3.	Acceptation de la réponse suite aux observations	43
6.	INTERVENTION DE SNCF RESEAU SUR DES SILLONS DEJA ATTRIBUES.....	44
6.1.	Suppression de sillons insuffisamment utilisés	44
6.2.	Reprise de trafic entre demandeurs	44
6.2.1.	Entre deux entreprises ferroviaires	44
6.2.2.	Changement d'entreprise ferroviaire demandé par un candidat autorisé....	44
6.3.	Traitement des demandes dérogatoires pour travaux inopinés ou n'ayant pu être programmés.....	45
6.4.	Cas d'urgence ou de nécessité absolue.....	45
7.	DEMANDE DE MISE EN CIRCULATION DES TRAINS	46
7.1.	Connaissance implicite de la circulation	46
7.2.	Obligation incombant au titulaire de sillons.....	46
8.	LES POINTS DE CONTACT A LA DISPOSITION DU DEMANDEUR.....	47
8.1.	La Direction Marketing et Commerciale.....	47
8.1.1.	Le « Guichet Unique » SNCF Réseau.....	47
8.1.2.	Le PNTC	47
8.2.	La Direction de la Capacité et des Sillons.....	49
8.2.1.	L'unité « Administration des demandes »	49
8.2.2.	Le service « Construction et Pilotage du Service Annuel » pour le traitement des observations	49
8.2.3.	La cellule « Etudes Prospectives » du service « Adaptation du Service » pour le traitement des demandes d'études de tracé de sillons	50
8.2.4.	Le Bureau des Transports Exceptionnels.....	50
8.2.5.	Remarque concernant les contacts avec les horaristes	50
8.3.	Les autres points de contact en support pour les demandeurs.....	51
8.4.	S.O.S. Informatique	51

ANNEXE 1 : LA FICHE DE TRACE**ANNEXE 2 : RENSEIGNEMENTS A FOURNIR POUR UNE ETUDE DE TRANSPORT EXCEPTIONNEL****INTERNE SNCF RESEAU**

INTERNE SNCF RESEAU

COPIE non tenue à jour du 27/09/2018

Préambule

Origine création / modification du texte

La modification du Manuel du demandeur de capacité commerciale était nécessaire afin d'adapter le texte aux évolutions organisationnelles de SNCF Réseau, d'assurer sa cohérence avec le DRR et de prendre en compte le travail effectué par le Comité des Opérateurs du Réseau (COOPERE) sur la structuration de capacité.

Objectif du texte

Le présent manuel traite :

- des processus de demande de capacité commerciale, c'est-à-dire demande d'un sillon utile à la circulation d'un train (y compris trains et engins desservant des chantiers),
- des processus d'attribution de sillons en réponse à la demande,
- des processus de gestion de cette attribution au fil du temps jusqu'à la circulation effective du train.

Utilisateur du texte

Le présent manuel s'adresse aux demandeurs de capacité commerciale ayant pour objectif de faire circuler des trains, à savoir :

1. les entreprises ferroviaires,
2. les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires,
3. les candidats autorisés (dit aussi « autres candidats »),
4. les services du GI ayant besoin de sillons (trains et engins desservant des chantiers).

Les règles de principe pour la formulation des demandes, le processus d'attribution des sillons ainsi que le calendrier de l'horaire de service sont décrits au chapitre 4 du Document de référence du réseau (DRR). La lecture de ce chapitre est préconisée avant la lecture de ce document et la formulation des demandes de sillon

Objet

Le présent manuel a pour objet principal de préciser les procédures de demandes de sillons et leur traitement.

Il définit les procédures reliant le demandeur de capacité commerciale et le gestionnaire d'infrastructure ou les entités agissant pour son compte, et ce, dans les différentes phases de gestion d'une demande de sillon concernant l'horaire de circulation d'un train, depuis sa création jusqu'à la circulation effective du train.

INTERNE SNCF RESEAU

En amont de la demande formelle de sillons, les demandeurs de capacité ont la possibilité :

- de s'associer aux travaux de structuration et de préconstruction du graphique du service annuel,
- de demander des études de faisabilité pour les trafics internationaux
- de demander des études de tracé à l'adaptation du service annuel.

Par ailleurs, sont mis à leur disposition des éléments de contexte et d'aide à la formulation des demandes :

- Les réticulaires (décrivant la trame horaire systématique),
- Le catalogue de sillons Fret,
- Le « graphique 24h » (ensemble des sillons préconstruits),
- Les sillons préétablis publiés dans le cadre des corridors fret européens via le SI PCS,
- Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes via le SI OLGA,
- Le Programme Général des Fenêtres (incluant les fenêtres travaux et capacité travaux allouées sur les sections ou voies sans fenêtre, et les limitations temporaires de vitesse), via le SI TCAP,
- Les normes de tracé, en ligne, gare et sur sections équipées d'IPCS, via la page « Documents techniques » du site internet de SNCF Réseau.

Enfin, ils disposent d'un accès aux systèmes d'information (SI) de gestion de commandes : GESICO pour les demandes de sillons, PCS pour les demandes de sillons internationaux et corridors fret, DSDM pour les demandes de sillons de dernière minute, ainsi qu'aux systèmes d'information de consultation des sillons et du graphique (e-Houat pour les sillons, DISCO Consultation pour le graphique, et See-Trains pour le graphique en phase pré-opérationnelle).

Pour des questions d'accès aux services de systèmes d'information de SNCF Réseau, vous pouvez contacter le support du Portail Clients et Partenaires via SupportClients.SI@reseau.sncf.fr

1. Eléments de contexte et d'aide à la formulation des demandes

1.1. La structuration de la capacité

La structuration de la capacité du graphique, avec deux à cinq ans d'anticipation, vise en particulier, à définir les principes d'organisation du plan de sillons et de la capacité travaux. Ainsi, en concertation avec ses clients et partenaires, SNCF Réseau établit principalement dans cette étape une « trame horaire systématique » fret et voyageurs, ainsi que des « fenêtres travaux » / « capacités travaux ».

1.1.1. Calendrier nominal d'élaboration de la trame

SNCF Réseau travaille sur la trame horaire de novembre A-3 à fin avril A-2, dans une logique d'ajustements de la trame existante. Les parties prenantes s'engagent à tenir le calendrier nominal :

- Transmission des expressions de besoins par les parties prenantes avant fin octobre A-3,
- Proposition à toutes les parties prenantes de la trame initiale par SNCF Réseau en début d'année A-2,
- Itérations en instances de concertation – Comités de Pilotage (COFIL) et Comités Techniques (COTECH) – en place au niveau national et régional en janvier et février A-2,
- Communication à toutes les parties prenantes de la trame par SNCF Réseau en avril/mai A-2.

Des dérogations à ce calendrier peuvent intervenir, si elles ont reçu l'assentiment des parties concernées, et sont valables pour tous les candidats, sans discrimination.

Toute partie prenante souhaitant qu'il soit procédé à une refonte importante de la trame fait connaître ses intentions dans un délai anticipé de 6 à 12 mois par rapport au calendrier nominal afin de donner le temps nécessaire à la réalisation d'études approfondies et aux itérations entre les parties prenantes.

De même, lorsque SNCF Réseau souhaite modifier substantiellement les conditions d'accès au réseau par l'évolution de normes, ou de la performance de l'infrastructure, il informe les parties prenantes dans le même calendrier.

1.1.2. Conditions d'éligibilité à la trame

La satisfaction à un certain nombre de conditions d'éligibilité en trame est nécessaire afin de favoriser une industrialisation du processus de construction horaire. De ce fait, SNCF Réseau intègre dans la trame les besoins de circulations d'un ou plusieurs demandeurs, qui répondent aux exigences d'homogénéité de parcours et de matériel, ainsi qu'aux seuils de fréquence suivants (en période diurne, 6h – 21h) :

Besoin jour	Fréquence horaire
< 4 / jour / sens	Hors trame sauf exceptions documentées
$4 \leq x < 7$ / jour / sens	1 / 2h
$7 < x < 11$ à 12 / jour / sens	1 / h
12 / jour / sens < x	2 / h

Ces sillons répétitifs réalisés dans des conditions identiques s'appellent « missions ». On distingue alors les « sillons de base », roulant tout au long de la journée, des « sillons de renfort », ne roulant qu'en pointe.

1.1.3. Traitement des demandes en cas de capacité contrainte dans la trame

SNCF Réseau s'efforce de répondre au volume global exprimé lorsque les besoins des parties prenantes correspondent aux critères d'éligibilité. Si ces besoins sont supérieurs à la capacité disponible en trame, SNCF Réseau peut, après analyse de la demande, être force de proposition auprès des parties prenantes pour concilier ces différents besoins en utilisant notamment les leviers décrits ci-dessous :

Type de sillon	Objectif à tenir	Souplesse potentielle
Sillon de base	-Tenir la qualité du sillon demandé -Eviter les exclusions entre les sillons de base -Limiter les détentes	-Adapter le volume en trame au volume journalier -Les positionner pour maximiser le volume global de sillons tracés
Sillons de renfort	-Tenir le volume demandé dans la période de pointe	-Adapter la qualité commerciale (détente, politique d'arrêt, correspondances, temps de parcours, décalage horaire)
Sillons occasionnels (4 à 6 par jour)	-Mesurer la compatibilité du sillon avec les sillons de base et de renfort -Limiter les exclusions avec les sillons de base et de renfort	-Adapter le volume en trame au volume journalier -Exclusions des sillons occasionnels entre eux possibles

Les parties prenantes informeront SNCF Réseau des sillons intégrés dans la trame relevant, parmi leurs demandes éligibles, de la structure de base de la desserte et de celles servant à un renfort de desserte.

La construction des scénarios de desserte et le choix du scénario définitif retenu pour la trame s'appuie sur la concertation avec les parties prenantes et sur les critères d'analyse indiqués dans le DRR.

1.2. Les sillons préconstruits « graphique 24h »

Ils comprennent les sillons préconstruits voyageurs, et les sillons catalogues fret et pèlerins, qui sont le résultat de la concertation menée en amont du processus de commande. Ils sont publiés chaque année en décembre de A-2 en vue du service de l'année A.

Des ajustements peuvent intervenir pour les sillons répondant à des services de transport internationaux (appelés dans la suite du document « sillons internationaux ») jusqu'à mi-janvier de A-1, conformément aux procédures Rail Net Europe (RNE).

Les sillons préconstruits sont publiés sur le Portail Clients et Partenaires de SNCF Réseau : <https://extranet.rff.fr> dont l'autorisation d'accès est à demander à l'adresse SupportClients.SI@reseau.sncf.fr.

Ils sont par ailleurs consultables via l'outil DISCO Consultation.

Ils sont également intégrés dans l'outil de gestion des commandes GESICO, ainsi que dans l'outil PCS (« Path Coordination System » - pour les sillons internationaux). Dès cette intégration, les entreprises ferroviaires et candidats autorisés ont la possibilité de revendiquer dans GESICO avec GESICO) ou PCS pour les sillons internationaux un ou plusieurs sillons préconstruits lors de leur demande (Cf article 2.2.2.1).

La revendication d'un sillon catalogue fret, ou d'un sillon préconstruit voyageurs, ne garantit pas une attribution du sillon. La revendication d'un sillon préconstruit étant libre, un ou plusieurs demandeurs de capacité sont susceptibles de revendiquer tout ou partie du même sillon préconstruit. Un seul appariement à un sillon préconstruit étant possible, SNCF Réseau procèdera lors de la construction de l'horaire de service à l'application des principes exposés dans le DRR et, en cas de besoin, en concertation avec les demandeurs concernés via les chargés de dialogue industriel.

Les sillons préétablis et mis en place dans le cadre des corridors de fret européens (conformément au règlement européen 913/2010) sont également disponibles dans l'outil de commande PCS.

1.3. La disponibilité de l'infrastructure

1.3.1. Heures d'ouverture des lignes, gares et postes

1.3.1.1. Généralités

Les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes valables pour le service annuel de l'année A, sont communiqués aux demandeurs de capacité mi-décembre A-2.

Ces horaires peuvent ensuite évoluer, avant et durant le service annuel, suite à des ajustements.

Ils sont accessibles à tout moment via l'application OLGA (Ouverture des Lignes, Gares et postes). Cette application permet d'avoir la version en temps réel des horaires. Elle est accessible à partir du portail client de SNCF Réseau : <https://extranet.rff.fr>.

De manière à recevoir les informations concernant les modifications validées du référentiel des heures d'ouverture des lignes gares et postes, les utilisateurs ont la possibilité de s'abonner à un flux RSS. Les modalités d'abonnement à ce flux sont disponibles sur le portail client de SNCF Réseau : <https://extranet.rff.fr>, dans le document de présentation de l'application OLGA.

1.3.1.2. Traitements des demandes de sillons au service et ouverture des lignes, gares et postes

Dans le cadre du traitement des demandes de sillons au service (période de construction), et lorsque l'horariste préconise de tracer un sillon en dehors des horaires d'ouverture notifiés mi-décembre de A-2, celui-ci demande directement la modification des horaires d'ouverture.

L'ensemble des demandes de modification des horaires d'ouverture des lignes gares et postes effectuées dans ce cadre sont analysées sur la base d'études de faisabilité et d'impact économique (gain rapporté au coût généré) pour le gestionnaire d'infrastructure.

Ce n'est donc pas le demandeur de capacité qui demande directement la modification des heures d'ouverture des lignes, gares et postes. Toutefois, le demandeur est invité, quand cela lui est possible, lors de sa demande à vérifier qu'elle est compatible avec les horaires d'ouverture, et à défaut, de préciser dans le champ « observation » de sa demande dans GESICO : « possible problème d'ouverture de gare et/ou poste et/ou de ligne de XXX ».

En cas de décision négative suite à la demande de modification des horaires d'ouverture par l'horariste, et en l'absence de solution alternative, il est répondu « Irréalisable » à la demande de sillon.

1.3.1.3. Traitements des demandes tardives et ouverture des lignes, gares et postes

Lorsque les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes ne permettent pas d'apporter une réponse positive à une demande tardive de sillon (en période d'adaptation, réponse « irréalisable » avec pour motif « gare de xxx fermée »), le demandeur a la possibilité de solliciter SNCF Réseau en vue d'une modification de ces horaires via le.

Lorsque le demandeur identifie qu'une demande de sillon en période d'adaptation est incompatible avec les horaires d'ouverture des lignes, gares et postes, sa demande sillon peut indiquer « demande d'ouverture de la gare en cours » s'il a parallèlement sollicité SNCF Réseau en vue d'une modification de ces horaires.

Afin de disposer des délais nécessaires à son étude, cette demande de modification des horaires doit être effectuée **au moins un mois avant la date de mise en place souhaitée.**

Une étude de faisabilité ainsi qu'une estimation économique de l'extension d'ouverture demandée est effectuée. L'étude de faisabilité pourra notamment mentionner un délai de mise en œuvre lié aux contraintes de mise en place des organisations nécessaires aux modifications des heures d'ouverture.

Selon le résultat de l'étude de faisabilité et l'estimation du coût afférent à l'extension d'ouverture (estimation faite sur la base des principes et prix unitaire indiqués au chapitre 6 du DRR), SNCF Réseau pourra répondre favorablement ou non à la demande. En cas de réponse favorable, SNCF Réseau soumettra un devis chiffré correspondant au demandeur pour prise en charge financière.

Si le devis est accepté par le demandeur, la prestation d'ouverture supplémentaire est réalisée dans les conditions fixées par l'étude de faisabilité, et donne lieu à facturation.

Le référentiel d'ouverture des lignes, gares et postes est alors mis à jour dans OLGA. Suivant le cas, soit le demandeur peut procéder à une nouvelle demande de sillon, qui sera traitée en tenant compte des nouveaux horaires d'ouverture, soit le GI traite dans les meilleurs délais la demande déjà initialisée.

A noter que l'extension de l'ouverture des lignes, gares ou postes en période d'adaptation est limitée au service annuel en cours. Si le demandeur souhaite que sa demande soit reconduite au service annuel suivant, celui-ci devra faire sa demande de sillon au service.

1.3.2. Fenêtres, Plages travaux et Limitations Temporaire de Vitesse

Le Plan Général des Fenêtres (PlanGF), reprenant la description des objets travaux (fenêtres ou capacité travaux sur les sections ou/ voies sans fenêtres) est mis à disposition des demandeurs par l'intermédiaire du Système d'Information TCap, à mi-décembre de A-2. Les objets travaux sont également consultables dans l'application DISCO Consultation (fenêtres) et See-Trains (planches journalières).

Au-delà de mi-décembre de A-2, des évolutions des besoins de capacité pour travaux sont possibles notamment pour cause de travaux inopinés ou n'ayant pu être programmés. Ces évolutions font l'objet d'une concertation avec les demandeurs impactés selon les modalités indiquées au chapitre 4 du DRR, et décrites dans le « Guide du dialogue industriel » AR30124. Les évolutions des objets travaux, une fois validées, sont accessibles aux demandeurs via TCap. Elles sont également visibles via l'application DISCO Consultation (mise à jour quotidienne des objets travaux pour l'horaire de service en cours, hebdomadaire sur l'horaire de service de l'année suivante).

1.4. Les études de faisabilité internationales

Des études de faisabilité peuvent être demandées pour des besoins particuliers relatifs aux circulations internationales, dans le respect des dates indiquées dans le DRR au chapitre 4.

Sont exclues dans ce chapitre les demandes d'études de faisabilité revendiquant tout ou partie des sillons relevant d'un OSS de corridor.

Les demandes d'études de faisabilité sont adressées à SNCF Réseau :

- via l'outil PCS,
- ou à titre exceptionnel, par l'utilisation du formulaire RNE transmis par e-mail à l'adresse suivante : sillon.guichet@reseau.sncff.fr.

Les résultats des études de faisabilité sont transmis :

- Via l'outil PCS si la demande a été effectuée dans PCS,
- Via une fiche RNE si la demande a été effectuée via une fiche RNE.

Les résultats de ces études de faisabilité peuvent être utilisés lors de la commande de sillon.

Si la commande est effectuée via GESICO (ou via un SI interfacé avec GESICO), le demandeur doit alors mentionner la référence de l'étude de faisabilité concernée dans le champ « observations » de la demande de sillon.

Il est rappelé qu'une réponse à une demande de faisabilité ne constitue pas un engagement ferme de réponse à l'identique à l'issue de la construction du service, toutes les demandes de sillons n'étant pas connues dans cette phase d'anticipation.

1.5. Les demandes d'études de tracé de sillons

A partir de la publication de l'horaire de service (septembre de A-1) et jusqu'à la fin du service de l'année A, le demandeur peut formuler une demande d'étude de tracé de sillons via GESICO pour des sillons qu'il prévoit de commander pour le SA de l'année A.

Cette demande doit être effectuée au minimum 60 jours avant le premier jour de circulation souhaité.

La réponse sera apportée dans GESICO, et pourra être utilisée par le demandeur pour procéder à la demande de sillons correspondante.

Les modalités de demande et de traitement des demandes d'étude de tracé de sillons sont décrites dans le « Guide du dialogue industriel » (AR30124).

2. La formulation des demandes sillons

Les règles de principe pour la formulation des demandes ainsi que le processus d'attribution des sillons sont décrits au chapitre 4 du DRR. La lecture de ce chapitre est requise avant la formulation de demande de sillon.

Pour une demande de sillon national, le demandeur exprime son besoin de capacité commerciale en déposant sa demande via les applications GESICO ou DSDM.

Une demande de sillon international peut être déposée au Guichet unique (« One Stop Shop » ou OSS) de n'importe quel gestionnaire d'infrastructure européen (voir le site web de Rail Net Europe www.rne.eu).

Le présent chapitre ne traite pas des demandes de sillons présentées à un OSS de corridor (ou Corridor OSS dans la suite du document). Ces demandes relèvent des procédures définies par les corridors et sont publiées à leur initiative.

2.1. Les espaces de demande

Pour commander un sillon pour l'horaire de service de l'année suivante ou l'horaire de service en cours, en fonction des échéances et du type de trafic (national ou international), trois canaux se présentent aux demandeurs :

- le système d'information GESICO (ou via un SI interfacé avec GESICO) pour une demande de sillon national, jusqu'à J-8 inclus, J étant le premier jour de circulation du train (cas général),
- le système d'information DSDM (ou via un SI interfacé avec DSDM), pour une demande de sillon national de dernière minute à partir de J-7,
- le système d'information Path Coordination System (PCS) ou, à défaut, la Fiche RNE, pour une demande de sillon international, revendiqué le cas échéant par plusieurs entreprises ferroviaires successives sur des tronçons successifs, et dont le tracé est souhaité coordonné entre gestionnaires d'infrastructure.

Unicité des demandes :

Les demandes de sillons internationaux au service doivent être formulées par les demandeurs soit dans PCS soit dans GESICO. SNCF Réseau préconise l'utilisation de PCS afin d'optimiser la coordination internationale. Dans le cas où des demandes internationales pour un même service de transport sont déposées par un demandeur à la fois dans PCS et dans GESICO, SNCF Réseau considère que la demande formulée directement dans GESICO est irrecevable, et y apporte une réponse dans ce sens.

Pour le cas particulier des sillons préétablis des corridors fret européen, la demande doit être formulée uniquement dans l'outil PCS.

2.2. Demandes de sillon national (sauf sillon de dernière minute)

Comme indiqué au DRR au chapitre 4, selon la date de la demande, on distingue :

- La demande pour la phase de construction de l'horaire (demande au service),
- La demande tardive (DTS) et la demande en adaptation (DSA) pour la phase d'adaptation de l'horaire (y compris SDM).

Ce chapitre ne traite pas des demandes de SDM. Les modalités de traitement de ces demandes sont décrites dans le document « Capacité de dernière minute » (AR3001).

2.2.1. Le cycle de vie d'une demande

Les demandes de sillon national jusqu'à J-8 inclus s'effectuent par l'intermédiaire du système d'information GESICO, accessible dans l'espace clients à l'adresse suivante : <https://gesico.rff.fr>.

Les demandes reçues font l'objet d'un classement automatique en fonction des échéances du calendrier (demandes au service, demandes tardives).

Pour chaque demande, la réponse commerciale est disponible dans GESICO (le cas échéant envoyé dans un fichier) avec adjonction de la fiche de tracé (voir en Annexe 1) correspondante et/ou de la fiche Train Type Houat (TTH), sauf dans le cas où la demande ne pourrait être traitée avant J-8 (Cf article 4.6).

Dans le cas de demandes tardives, SNCF Réseau invite les demandeurs à transmettre leurs demandes au plus tôt afin d'en faciliter le traitement et de permettre une meilleure qualité de réponse.

2.2.2. Elaboration de la demande du sillon par le demandeur

Le demandeur élabore la demande de sillon sous sa responsabilité, et doit donc vérifier un certain nombre d'éléments selon les modalités précisées au chapitre 4 du DRR avant d'effectuer sa demande.

En ce qui concerne une demande initiale de sillon, le demandeur doit effectuer une demande de « création de sillon » dans GESICO.

Le demandeur initialise sa demande de sillon par saisie directe dans l'application GESICO, ou par transfert de fichier dans le cas où il existe une interface entre son application informatique et l'application GESICO.

L'application attribue automatiquement une référence de Vie Du Sillon (VDS), et une référence sur 6 caractères à chaque demande. Cette dernière est l'identifiant unique de la demande et ne peut plus être modifiée après avoir été attribuée. Elle servira de référence lors de toute communication entre le demandeur et SNCF Réseau.

Lors d'une demande de création, le formulaire de demande doit être intégralement rempli (à l'exception du champ « numéro de sillon souhaité », qui n'est pas obligatoire).

Chaque demande est constituée des informations sur :

- le demandeur,
- le parcours revendiqué,
 - la gare d'origine (PR de la gare, relais ou chantier origine, heure de départ souhaitée, tolérance, sillon antérieur dans les cas d'enchaînements, temps de manœuvres et de stationnement sur VP...), le cas échéant point de passage quand le point d'entrée sur le réseau n'est pas une gare (parcours urbain/rail, sortie des ports ...),
 - le ou les arrêts intermédiaires (gare, type d'arrêt, temps de stationnement mini ou heures d'arrivée et de départ souhaitées, ...) ; le demandeur précisera, outre la nature de l'arrêt (menu déroulant de GESICO), sa durée lorsque pertinent, ainsi que les éléments permettant de le qualifier (plein de la locomotive, coupe/accroche, prend/laisse, tête à queue, ...),
 - la gare d'arrivée (PR de la gare, relais ou chantier destination, sillon postérieur, heure d'arrivée souhaitée, tolérance, temps de manœuvres et de stationnement sur VP...), le cas échéant point de passage quand le point de sortie sur le réseau n'est pas une gare (parcours urbain/rail, sortie des ports ...),
 - revendication d'un « via »,
- les caractéristiques du convoi demandées (tonnage, engin de calcul et de référence, indice code composition, code matériel, longueur du train, nombre d'éléments moteurs, indicateur US/UM, pour chaque jalon catégorie statistique, TCT, UI, particularités décrites dans la suite de ce document),
- le régime demandé.

A toute demande incomplète (item ci-dessus non ou mal renseigné), il sera répondu « Irrecevable ».

Il est rappelé qu'une demande doit être faite pour chaque type de sillon demandé : ainsi, si le demandeur souhaite demander des sillons pour effectuer un parcours avec une partie en haut le pied (HLP) et une partie en charge, deux demandes distinctes sont nécessaires.

Afin de pouvoir apporter la réponse la plus pertinente possible à la demande, les demandeurs sont invités à apporter le maximum de précisions à leurs demandes.

2.2.2.1. Revendication d'un sillon préconstruit

Le demandeur a la possibilité de revendiquer un (ou plusieurs) sillon préconstruit. Pour cela, il va identifier un sillon existant de type préconstruit avec les caractéristiques (O/D ...) qui l'intéressent.

S'il ne souhaite pas le revendiquer strictement, il a ensuite la possibilité d'en modifier une ou plusieurs caractéristiques. Dans ce cas, SNCF Réseau s'efforcera de tracer un sillon sur mesure sans qu'une réponse proche du sillon préconstruit revendiqué ne puisse être garantie. Il est par ailleurs possible qu'aucune solution technique ne puisse être trouvée pour répondre à cette demande.

2.2.2.2. Tolérances des horaires dans la demande

Le demandeur doit impérativement mentionner dans sa demande les tolérances horaires de départ (en + et en -) et d'arrivée (en + et en -), en minutes, afin d'encadrer la demande et permettre aux services horaires de rechercher une réponse pertinente tenant compte de l'environnement graphique (les services horaires peuvent le cas échéant demander des précisions).

Lorsque le demandeur omet de renseigner les tolérances, l'outil de commande GESICO considère que la tolérance demandée est de zéro, ce qui a pour conséquence de contraindre la demande et de diminuer les chances qu'une réponse positive y soit apportée.

Le demandeur est également invité à apporter des commentaires précis pour tenir compte des impératifs réels de production : contraintes locales du client final (arrêté préfectoral, par exemple), heures ouverture/fermeture usine, temps de parcours détendus par rapport à une marche type...

L'indication de tolérances sera de la même façon utile lors de la revendication d'un sillon préconstruit, dans le cas où celui-ci ne serait pas attribué.

2.2.2.3. Variantes de parcours ou d'itinéraire

Lorsque le demandeur a identifié préalablement à sa demande une problématique liée à la disponibilité de l'infrastructure (fenêtre travaux, horaires d'ouverture, ...), il lui est possible de préciser dans sa demande les préconisations souhaitées pour le traitement de celle-ci dans de tels cas.

Afin de permettre le meilleur traitement de sa demande, le demandeur précise dans le champ « observations » de GESICO les éléments suivants :

- identification de la problématique lorsqu'elle est connue (référence de l'objet travaux, période d'application),
- détails de la préconisation : limitation de parcours, changement d'engin moteur, désheurement, itinéraire de détournement,
- dans le cas où un itinéraire de détournement serait souhaité : indication exhaustive des points de jalonnement et des arrêts de service souhaités.

Le demandeur est invité à privilégier ce type de demande unique, avec indication des préconisations en observation. Dans le cas où le demandeur procéderait à des demandes distinctes, il lui est demandé de regrouper ces demandes au sein d'une même Vie Du Sillon, afin d'en faciliter le traitement (risque de chevauchement des régimes).

Il est également recommandé au demandeur de limiter le recours aux variantes d'itinéraires dans le cas de l'existence d'itinéraires alternatifs reconnus comme tels, et pour lesquels les ordonnancements travaux prévoient la libération effective de l'un ou de l'autre itinéraire.

Dans les autres cas, le demandeur est invité à se rapprocher du chargé de concertation afin que soit pris en charge la recherche de solutions pertinentes dans le cadre du dialogue industriel.

2.2.2.4. Demande de sillon avec des matériels différents selon les jours de circulation

Afin de permettre aux services horaires de traiter ce type de demande à partir d'une information claire, le demandeur doit formaliser une demande pour chacun des matériels différents utilisés, en précisant à chaque fois le régime de circulation applicable. Les différentes demandes doivent être rattachées au même regroupement Vie du Sillon dans l'application GESICO.

Une exception à cette règle est permise dans le cas d'une demande de sillon pour un train assuré avec des matériels différents selon les jours de circulation, à condition que les autres caractéristiques (dont celles correspondant aux catégories décrites au 203.4) soient identiques ; il est alors possible au demandeur de ne présenter qu'une seule demande avec la marche horaire la plus péjorante. Le demandeur doit alors indiquer dans le champ « observations » le type de matériel pour les jours où il est différent de celui de la marche type demandée

2.2.2.5. Lien entre tracé des sillons et occupation des voies en gare

Hormis les cas où les programmes d'exploitation ont été transmis en parallèle à ses demandes de sillons, le demandeur s'engage à libérer les voies 20 minutes après l'heure d'arrivée pour chacun des trains circulant au titre des réponses accordées. Dans le cas où il souhaite disposer d'un temps de stationnement supplémentaire, il doit en faire la demande explicite.

2.2.2.6. Lien entre tracé des sillons et manœuvres sur voies principales

Dans le cas où le demandeur a besoin d'effectuer des manœuvres sur voies principales avant l'heure de départ ou après l'heure d'arrivée du sillon demandé, il doit impérativement renseigner sa demande avec l'ensemble des informations concernant ces manœuvres (voie(s) principale(s) concernée(s), durée d'occupation, ...).

2.2.2.7. Lien entre plusieurs sillons

Dans le cas de demandes de sillons :

- en plusieurs tranches (avec coupe et/ou accroche) aussi bien pour les activités de transport de fret que de voyageurs,
- avec correspondance impérative pour le transport de voyageurs et fret.

S'il n'utilise pas un SI interfacé avec GESICO, le demandeur doit lier les différentes demandes, une fois saisies dans GESICO, au sein d'un même dossier (fonctionnalité « demandes liées »).

Dans tous les cas, le demandeur doit préciser dans le champ « Commentaire » du dossier les éléments suivants :

- le temps nécessaire pour les enchaînements entre les sillons,
- dans le cas d'une correspondance, le temps de correspondance minimum impératif,
- tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension des enchaînements.

2.2.3. Identification d'une particularité

Il est de la responsabilité du demandeur de signaler lors des demandes de capacité les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon ou les conditions d'utilisation du réseau. Il doit pour ce faire utiliser les champs prévus à cet effet ou à défaut le champ « observations » du module de « création de sillon » de GESICO.

2.2.3.1. Identification du caractère « Accord cadre » de la demande de sillon

Lorsqu'une demande de sillon vise à la construction d'un sillon faisant partie d'un accord-cadre avec SNCF Réseau, le demandeur doit spécifier ce caractère « Accord cadre » en utilisant la catégorie statistique ou la TCT appropriée dans le formulaire de demande de sillon de l'application GESICO. Le demandeur précisera le numéro d'accord cadre correspondant dans le champ ad hoc.

Une prochaine version de GESICO permettra, courant 2014, de sélectionner le numéro d'accord-cadre correspondant.

SNCF Réseau invite également le demandeur à revendiquer le sillon préconstruit correspondant.

2.2.3.2. Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie

Le demandeur doit signaler ces circulations.

Pour cela, le demandeur doit indiquer la catégorie de la circulation dans le champ "Train mauvais shunter", ces catégories étant définies dans le document « Mesures à prendre vis-à-vis des circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie » (RFN-CG-SE 06 A-00-n°004). Un menu déroulant lui propose les différentes catégories possibles (A, B, C).

2.2.3.3. Transports exceptionnels

Le demandeur doit lors de sa demande :

- cocher la case indiquant la présence de transport exceptionnel dans le convoi (y compris dans le cas où la demande est formulée via un SI interfacé avec GESICO),
- mentionner la référence de l'ATE, lequel doit être demandé et établi au préalable comme indiqué dans le DRR,
- renseigner la date de fin de validité de l'ATE (étant entendu qu'un ATE valide le jour de la circulation doit avoir été établi pour permettre cette circulation).

Dans le cas où la durée de validité de l'ATE (limitée par construction) ne permettrait pas au demandeur de disposer d'un ATE valide pour la période de circulation demandée à la date de la demande, le demandeur indiquera dans sa demande le numéro d'ATE (valide à la date de la demande) devant être utilisé pour le tracé du sillon correspondant.

Il revient au demandeur de s'assurer par la suite de la prorogation de l'ATE correspondant, et de demander, le cas échéant, la modification du sillon afin de tenir compte des évolutions éventuelles de restrictions. A défaut, le demandeur risque que la procédure d'incorporation de l'ATE ne puisse aboutir le jour de la circulation.

NB : La procédure spécifique de demande d'ATE est indiquée à l'Article 2.4.

2.2.3.4. Marchandises dangereuses

Le demandeur doit lors de sa demande :

- indiquer la présence de marchandises dangereuses en cochant la case appropriée dans GESICO. La mention « susceptible de contenir de la MD » dans le champ « observations » est inexploitable,
- renseigner, comme stipulé au DRR, la zone « Marche de sécurité » dans GESICO, pour le transport de marchandises dangereuses de plus de 9 wagons.

Ne sont pas pris en compte les wagons transportant des engrais solides ainsi que les wagons vides ayant transporté des marchandises dangereuses et conservant des gaz et reliquats non vidangeables.

Le demandeur n'a donc plus besoin de préciser la mention « Marche de sécurité : oui / non » et/ou « Marchandise dangereuse : oui / non » dans le champ « observations ».

Les dispositions visées ci-dessus ne font pas obstacle à l'application des obligations imposées lors de la circulation effective sur le réseau ferré national des trains acheminant lesdits transports, conformément à la réglementation en vigueur.

2.2.3.5. Matières radioactives

En cas de présence de matières radioactives, la mention « train soumis à l'arrêté du 18/08/2010 (train nucléaire) » doit être indiquée dans le champ « observations » de GESICO.

2.2.3.6. Trains militaires

Dans le cadre de la convention sur le transport ferroviaire des forces armées pour les besoins de défense dans l'urgence (convention OPEX) liant SNCF Réseau au Ministère de la Défense, les demandes de sillons des trains militaires demandés dans le cadre de cette convention font l'objet d'une priorité de traitement et d'attribution.

Le demandeur doit indiquer dans le champ « observations » l'application de la convention OPEX.

2.2.3.7. Autres cas

Le demandeur doit indiquer dans le champ « observations » de GESICO, le cas échéant :

- L'utilisation de matériel équipé de freins à courant de Foucault,
- Les trains soumis à limitation de vitesse en raison de leur chargement (LRS, ...), en précisant les limitations de vitesse à respecter ainsi que les PR d'application de ces limitations de vitesse,
- Sur les lignes exploitées en double voie et à une voie banalisée, pour les trains transportant des voyageurs, la lettre « D » pour chaque point d'arrêt desservi, lorsque le départ du train est à la charge de l'EF.

2.2.4. Particularités liées aux voies uniques

Il existe des limites de capacité (nombre maximal de sillons journaliers) sur les lignes à voie unique suivantes :

- Voie unique à signalisation ordinaire avec cantonnement téléphonique (VUSO),
- Voie unique à signalisation simplifiée (VUSS),
- Voie unique à trafic restreint (VUTR),
- Voie unique gérée par consigne SE04C.

Ces limites de capacité sont définies en application de critères évalués en début de chaque année. Ces limitations de capacité sont indépendantes des limitations liées à l'application de normes de tracé.

La liste des lignes concernées, ainsi que les limites de capacité correspondantes applicables pour le service de l'année A, sont communiquées par le PNTC aux entreprises ferroviaires et candidats autorisés au premier trimestre de l'année A-1

2.2.4.1. Traitements des demandes

Dans les cas où, en phase de construction du service, le nombre de sillons demandés excéderait la capacité définie ci-dessus, SNCF Réseau pourra procéder, après évaluation du besoin en concertation avec les demandeurs, et lorsque les conditions d'exploitation et de sécurité le permettent, à des études en vue d'étendre la capacité au-delà des niveaux définis. La réponse définitive (« attribution » ou « irréalisable ») est formulée à l'issue de l'étude autorisant l'extension de capacité permettant de tracer des sillons supplémentaires. Si le résultat de l'étude n'est pas obtenu à temps, la réponse à la demande de sillon est provisoirement « tracé en attente de validation ».

Le document détaillant les seuils de capacité des lignes à voie unique sera mis à jour en tenant compte des résultats de ces études, et communiqué aux demandeurs par le PNTC.

En phase d'adaptation, les demandes sont traitées jusqu'à atteinte de la limite de capacité. Lorsque cette limite est atteinte, les demandes se voient répondre « Irréalisable ».

2.2.4.1.1. Cas particulier des lignes VUSS et VUSO avec normes de tracé

Sur certaines lignes VUSO ou VUSS, des règles de construction du graphique et des critères spécifiques ont été définis pour permettre la construction de sillons au-delà des seuils fixés. Ces règles sont intégrées dans les Normes de tracé disponibles sur le site internet de SNCF Réseau. Le tracé des sillons doit alors respecter les normes définies lors de la conception de chaque service horaire, de son adaptation et en phase opérationnelle.

Les lignes concernées par ces normes sont :

- Dol – St Brieuc (RT 3064),
- Auray – Quiberon (RT 3966),
- Bayonne – St Jean Pied de Port (RT 4039),
- Nexon – Brive la Gaillarde (RT 4045),
- Besançon-Viotte – Le Locle (RT 5035),
- Andelot – Nurieux (RT 5036),
- Elne - Le Boulou (RT 5311).

2.2.4.1.2. Cas particulier des lignes avec des sillons mis à disposition de la circulation ferroviaire

Sur certaines lignes, la variabilité liée aux circulations fret peut conduire d'une part à des tableaux de succession des trains (TST) très chargés et d'autre part à un recours massif à des trains à marche indéterminée.

Afin d'apporter des solutions à ces difficultés tout en assurant une offre satisfaisante aux demandeurs de capacité commerciale, il a été décidé de mettre en place sur ces lignes des sillons facultatifs, mis à la disposition de la circulation ferroviaire en vue de les régulariser en réponse aux demandes formulées. Par principe et sauf exception, il n'y a pas d'attribution de capacité autre que les sillons facultatifs.

Les règles d'exploitation des lignes à voie unique restent toujours applicables.

Les lignes concernées sont :

- EIC Languedoc – Roussillon : Elne – Le Boulou.
- EIC Centre-Val-de-Loire : demandes à formuler à partir de J-7 (dans DSDM uniquement)
 - Chartres – Courtalain ,
 - Voves – Patay zone Voves à Fains-la-Folie,
 - Voves – Patay zone Orgères à Patay,
 - Ligne St Pierre des Corps – Châteaudun,
 - Ligne St Pierre des Corps – Reignac,
 - Chartres - Voves.
- EIC Centre-Val-de-Loire, Etoile des Aubrais : demandes à formuler à partir de J-35
 - Les Aubrais – Patay,
 - Les Aubrais – Pithiviers,
 - Pithiviers – Engenville,
 - Les Aubrais – St Denis Jargeau.

Construction du catalogue de sillons facultatifs :

Les BHR concernés élaborent, en phase de construction du service, et en concertation avec les demandeurs, un catalogue de sillons à régime facultatif. Ces sillons sont tracés avec une masse et une série de tracé, une numérotation particulière et le code statistique ITA.

Il est donc impératif que les demandeurs se mettent en capacité de respecter le sillon et les normes d'exploitation de la ligne sous peine de se voir refuser l'attribution du sillon.

La liste et les caractéristiques de ces sillons facultatifs sont communiquées aux demandeurs à l'issue de la phase de construction et de concertation.

Ces sillons facultatifs peuvent faire l'objet d'une régularisation pour le compte de toute EF.

Demandes et traitement des demandes :

Lorsque la demande de régularisation est faite à l'initiative de l'EF via les applications GESICO ou DSDM (selon l'horizon de temps correspondant), il revient à l'EF de vérifier que les caractéristiques du convoi correspondent aux caractéristiques du sillon.

Si le sillon est disponible (principe « premier arrivé – premier servi »), la régularisation du sillon facultatif sera alors effectuée. Dès lors, le sillon deviendra régulier et sera alloué au demandeur (qui en sera avisé via l'application correspondante).

Les horaristes peuvent d'eux-mêmes allouer ces sillons FAC (par régularisation) en réponse à une demande de création (même si l'EF ne revendique pas un tel sillon), après avoir vérifié que les caractéristiques du sillon permettent l'inscription du sillon demandé par l'EF.

Note : un délai de prévenance est mis en place sur la ligne Les Aubrais – Pithiviers – Engenville. Les demandes doivent être formulées avant J-9 afin de pouvoir commander les agents nécessaires (PN et circulation). Une demande formulée après J-9 ne pourra avoir une réponse positive que sous réserve de disponibilité des agents.

Restitution de capacité :

Dans l'hypothèse où l'EF n'aurait plus l'utilité du sillon attribué, elle se doit de le restituer dès que possible en demandant la dérégularisation du sillon. Dès lors, le sillon redeviendra facultatif et sera de nouveau disponible.

Rappel : d'un point de vue capacitaire, lors d'une restitution de sillons, il faut bien penser à « dérégulariser » le sillon et non pas le « supprimer ».

Cas d'exception :

Dans l'hypothèse où aucun sillons ne peut répondre à une demande (sillon avec particularités par exemple), le demandeur adresse une demande au BHR afin de concevoir un Avis Régional Train (ART).

Cette demande doit parvenir au plus tôt afin de permettre la conception et la diffusion de l'ART. Cet ART mentionnera les sillons facultatifs interdits sur la période d'application afin de ne pas dépasser le seuil admissible de sillons sur la ligne considérée.

2.2.4.1.3. Cas particulier des lignes 22 et 26 en Champagne-Ardenne

Les deux lignes concernées sont :

- Oiry – Esternay (aussi dénommée ligne 22, consigne de ligne en cours de réécriture),
- Nuisement – Charmont / km 75,2 (aussi dénommée ligne 26, consigne de ligne LORCA-CE-SE 04C-00-n°001).

Principe d'allocation limitée en phase d'adaptation :

- Aucun sillon n'est alloué sur ces lignes lors de la phase de construction du service ,
- Les demandes de sillons doivent être formulées à partir de J-35 seulement et avant J-1 17h00, les sillons étant alloués dans le respect du principe « premier arrivé – premier servi ».

Les demandeurs sont invités à tenir compte du régime d'ouverture des gares, dimensionnant la capacité disponible, et à préciser dans leurs demandes tous les éléments nécessaires au tracé (tolérances horaires, sillons en continuité, contraintes de desserte, ...).

Il est toutefois possible que l'organisation de certaines dessertes nécessite l'allocation de sillons avant J-35 (trains militaires, campagnes sucrières ou granulats, ...).

L'allocation des sillons correspondants sera conditionnée par la validation préalable de SNCF Réseau, qui s'assurera du caractère justifié de cette demande, ainsi que de l'utilisation effective des sillons alloués.

2.2.5. Particularités liées aux demandes de sillons pour les besoins propres de SNCF Réseau

2.2.5.1. Trains d'approvisionnement de chantiers

Ces demandes de sillons sont faites pour desservir les chantiers.

Dans ce cadre, des demandes peuvent être effectuées pour la circulation de trains travaux et engins, dont le parcours sera effectué en tout ou partie à l'intérieur de fenêtres ou capacité travaux.

Ces demandes de sillons pourront ne pas être traitées lors de la phase de construction de l'horaire de service, mais être traitées ultérieurement en même temps que le traitement du chantier.

Pour des raisons de sécurité, ces demandes de sillons « travaux » doivent être renseignées avec les données suivantes :

- Le code catégorie statistique ITO ou ITA (le sillon conservera cette catégorie statistique sur tout son parcours) ,
- La mention « du chantier ... » ou « pour chantier ... » dans le champ « observations » en indiquant la référence TCAP du chantier (exemple fictif : CHA15_000370) ,
- L'une des trois mentions suivantes dans le champ « observations » : « Sillon pour DFV avec TTX déclencheur », « Sillon pour DFV avec restitution occupée », « Sillon pour GEq avec TTX ».

L'absence d'une donnée pourra entraîner la non recevabilité de la demande.

2.2.5.2. Particularités liées aux trains autorisés à circuler dans les fenêtres

Certains trains de SNCF Réseau (code catégorie statistique IES, IEM, IET, IEA et IEE) sont autorisés à circuler dans les fenêtres de surveillance ou pour maintenance corrective sur ligne classique , et y compris de nuit sur LGV (rame IRIS 320). Le demandeur précisera en observations de la demande de sillon « Sillon autorisé à circuler dans les fenêtres de surveillance ou correctives ».

Lors du traitement de la demande, les sillons sont tracés d'office dans les fenêtres, un renvoi précisant le numéro de la ou des fenêtres concernées : « Sillon autorisé à circuler dans les fenêtres de surveillance ou correctives n°xxxxxxx ».

Le demandeur avisera les Infrapôles concernés en précisant le numéro des fenêtres touchées. En cas de difficulté sur une fenêtre et de refus de l'Infrapôle, le demandeur a la responsabilité de supprimer ou demander une modification du sillon correspondant afin de ne pas circuler dans la fenêtre concernée par le refus d'autorisation.

Le tracé de sillons pour ces trains dans les fenêtres génériques (ou capacités travaux) est quant à lui normalement interdit. Cependant, il pourra être exceptionnellement autorisé à la condition de l'accord formel préalable de l'Infrapôle concerné. Le demandeur devra alors préciser les numéros des fenêtres concernées en observations de la demande de sillon : « Sillon autorisé à circuler dans la fenêtre générique (ou capacité travaux) n°xxxxxxx ».

2.2.5.3. Circulation des trains Mauzin sur lignes à compteur d'essieux

Les circulations comprenant dans leur composition une voiture Mauzin peuvent perturber le fonctionnement des compteurs d'essieux sur les lignes qui en sont équipées. Une procédure est à suivre par l'agent circulation, pour remettre, en cas de besoin, à zéro les compteurs d'essieux et permettre de faire circuler le train succédant un train Mauzin. Cette procédure nécessite un certain temps (réarmement manuel à pied d'œuvre, reconnaissance du train complet par l'agent circulation), variable selon les lignes et les moyens mis en œuvre (de 5 minutes à plus de 40 minutes).

Les Infrapôles sont invités à mentionner ce temps nécessaire dans la commande de ces sillons afin que l'horairiste trace au plus juste la demande. Sans indication précise, un temps forfaitaire de 30 minutes après le passage d'une circulation Mauzin sera appliqué.

2.2.6. Demande de sillon dans le cadre des exercices organisés par SNCF Réseau

Dans le cadre des exercices multifonctionnels réalisés par SNCF Réseau le sillon devra être demandé en code TCT Infra. La demande devra donc être formulée dans ce sens par le mainteneur.

2.3. Demande de sillons internationaux

Le demandeur d'un sillon international (ne revendiquant pas un sillon fret relevant d'un Corridor OSS) peut soit :

- Effectuer une demande de bout en bout via l'outil PCS, ou à défaut via la fiche RNE,
- Opter pour une segmentation de ses demandes (au préalable harmonisées dans le cas où plusieurs demandeurs sont impliqués) qu'il dépose auprès de chaque gestionnaire de l'infrastructure (GI) concerné.

SNCF RÉSEAU invite néanmoins le demandeur à opter pour une demande de bout en bout, l'objectif étant une meilleure efficacité de traitement de sa demande sur la totalité du parcours (concertation entre GI et entre EF enregistrées, ...).

La procédure de demande et d'attribution de sillons corridors est détaillée dans les documents d'information des corridors mis en ligne sur les sites Internet de chacun des corridors. Les demandes faites à des corridors de Fret européens via leur OSS sont prises en charge par les gestionnaires de corridor dans l'outil PCS.

2.3.1. Demande internationale via le processus RNE (hors corridors Fret)

Les modalités de la demande sont définies dans la documentation établie par Rail Net Europe (RNE), toutes précisions utiles étant disponibles sur ce site www.rne.eu.

La demande s'effectue soit :

- Via l'outil PCS (solution préconisée),
- Via une fiche RNE qui, si elle est adressée à SNCF Réseau directement doit être envoyée à l'adresse suivante : sillon.guichet@reseau.sncff.fr.

Un sillon demandé auprès de SNCF Réseau ou de tout autre OSS étranger, via l'outil PCS ou la fiche RNE, et nécessitant un tracé sur le territoire national français, fait l'objet d'une coordination entre les gestionnaires d'infrastructure concernés par l'itinéraire. Le gestionnaire d'infrastructure ayant reçu la demande de sillon est « coordinateur » de l'élaboration de la réponse globale.

Pour chaque demande, une réponse internationale complète est fournie :

- Via l'outil PCS si la demande a été effectuée dans PCS,
- Via une fiche RNE si la demande a été effectuée via une fiche RNE.

Les réponses formelles à la demande sont effectuées réseau par réseau selon les règles applicables dans chaque pays. La réponse pour la partie du parcours effectuée sur le RFN est fournie via l'outil GESICO (ou via un SI interfacé avec GESICO), et les réponses possibles sont les mêmes que pour une demande nationale.

Il est préconisé pour chaque demande formulée dans PCS de suivre le principe RNE « un train par dossier PCS », un train se définissant par une origine, une destination, un point frontière et un horaire fixe sur un de ces trois points.

2.3.2. Demande formulée via le SI de demande nationale

Il s'agit d'un sillon demandé via l'outil GESICO, sur la partie française de l'itinéraire et dont l'origine et/ou la destination se trouve à un point de contact entre GI, celui-ci pouvant être en France ou dans le GI.

Les réponses formelles à la demande sont effectuées réseau par réseau selon les règles applicables dans chaque pays. La réponse pour la partie du parcours effectuée sur le RFN est fournie via l'outil GESICO (ou via un SI interfacé avec GESICO), et les réponses possibles sont les mêmes que pour une demande nationale.

SNCF Réseau s'efforce de coordonner la réponse avec le ou les GI voisin(s), avec les éléments disponibles dans la demande. Dans le cas où les GI, après concertation préalable, ne sont pas en mesure, par défaut d'information de la part des demandeurs, de coordonner ces demandes séparées (débutant/s'arrêtant à un point frontière de contact), ils présenteront les réponses aux demandeurs (avec information impérative à l'autre GI) comme suit :

- heures d'arrivée au point frontière de contact, en provenance du réseau A, pas plus tard que l'horaire demandé,
- heures de départ depuis le point frontière de contact, à destination du réseau A, pas plus tôt que l'horaire demandé,
- en accord avec le calendrier international commun et des jours ouvrables précis arrêtés dans chaque pays.

En cas d'impossibilité technique à remplir les conditions indiquées ci-dessus, le demandeur est contacté afin de voir s'il est possible qu'il modifie sa demande pour permettre le tracé d'un sillon. Si ce n'est pas le cas, la demande sera répondue « irréalizable ».

Cette procédure, dont l'application doit être exceptionnelle par rapport à celle indiquée au point 2.3.1, permettra aux demandeurs de construire sans incohérence le tracé complet de leurs trains internationaux, élaboré d'après la succession des sillons sur les parcours nationaux.

Identification du caractère international de la demande de sillon

Lorsqu'une demande de sillon national vise à la construction d'un train international, le demandeur doit :

- Mentionner dans le champ « observations » :
 - Le caractère « international » de la circulation,
 - l'origine et la destination finale du parcours ainsi que les pays traversés,
 - le nom de l'entreprise ferroviaire reprenant le sillon,.
- Indiquer le numéro du sillon de reprise dans le champ « sillon postérieur » prévu à cet effet (si ce numéro a déjà été attribué), ou revendiquer un numéro identique sur l'ensemble du parcours international auprès de chacun des GI,.

- Dans le cas d'une commande de sillons fret, indiquer le type de transport (train de transport combiné, trains de lotissement (wagons isolés), trains complets à chargement uniforme)

Par ailleurs, pour toute demande de sillon circulant sur une section frontière, le demandeur doit préciser l'entreprise ferroviaire opérant le cas échéant en complémentarité géographique avec lui sur la section frontière. Une demande non renseignée sur ce point est considérée comme sous responsabilité du demandeur sur l'ensemble de son trajet.

2.3.3. Numérotation des sillons Fret et Voyageur internationaux

La gestion des numéros de sillons internationaux est assurée par SNCF Réseau conformément aux dispositions des fiches UIC 419-1 O et 419-2 O (numérotation systématique des trains de fret internationaux), et en s'appuyant sur la base européenne de numérotation des trains de fret internationaux (ITNDB) administrée par RNE.

Des séries de numéros sont dédiées à la numérotation des sillons internationaux. Le demandeur précisera dans sa demande la nature du chargement pour les trains de fret, afin de permettre l'attribution du numéro de sillon dans la tranche correspondante : trains d'une autoroute ferroviaire (sauf ceux de l'autoroute alpine), trains du trafic combiné, trains de lotissement, trains entiers ou HLP.

L'indication du pays d'origine, des pays traversés et du pays de destination est également nécessaire.

En aucun cas un numéro international ne peut être attribué de façon définitive en amont de la commande de sillon.

Le demandeur peut émettre un souhait de numérotation internationale pour son trafic dans la demande sans toutefois que l'attribution de ce numéro soit garantie. SNCF Réseau alloue un numéro à partir des données figurant dans la demande sous réserve que :

- le numéro souhaité appartient à la liste des numéros consacrés aux sillons internationaux,
- le numéro souhaité n'est pas déjà attribué dans les pays traversés par le convoi et ne fait pas déjà l'objet d'une demande en cours de traitement,
- le numéro souhaité est le même sur l'ensemble du tracé du sillon.

SNCF Réseau effectue les concertations nécessaires avec le demandeur et les GI concernés par la demande (ou l'OSS du Corridor s'il s'agit d'un sillon Corridor).

2.4. Transport exceptionnel – Procédure précédant la demande de sillon

L'arrêté du 19 mars 2012 définit un transport exceptionnel comme un chargement ou véhicule ferroviaire dont les dimensions, la masse ou le conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire. Il est rappelé que l'accès des transports exceptionnels au réseau ferré, est soumis au respect des dispositions particulières stipulées dans le DRR.

Il s'agit entre autre :

- des gabarits et limites d'encombrements à respecter pour l'ensemble représenté par le wagon et le chargement,
- des limites de charges concernant la masse maximale admise par essieu et la masse admissible pour les matériels moteurs.

Le transport ne peut être admis que sous des conditions techniques et d'exploitation particulières. Il pourra lui être imposé des restrictions telles que l'interdiction de croisement, de stationnement, la limitation de vitesse ou l'interdiction de circuler certains jours.

Ces trains acheminant des transports exceptionnels ne pourront circuler qu'après étude préalable par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) pour vérifier la faisabilité de ce transport, et après délivrance (également par le BTE) au demandeur d'un avis de transport exceptionnel (ATE) valide au dépôt de la demande et pour le ou les jours de la circulation.

Les demandeurs sont donc invités à bien anticiper leurs demandes d'étude et d'ATE afin de permettre par la suite l'application des procédures de traitement des demandes de sillons.

2.4.1. Etudes de faisabilité préalables

Les demandes d'études de faisabilité préalables sont à adresser au BTE de SNCF Réseau en fournissant l'ensemble des renseignements indiqués dans la fiche en Annexe 2.

Afin de permettre les études nécessaires, le demandeur précisera notamment et ce de façon obligatoire, si le matériel dispose d'une autorisation de circulation sur le RFN ou non. De même, le demandeur apportera toutes les précisions relatives à la description du matériel (conformité à la fiche UIC 505-1, points critiques, etc...).

Les délais de réponse au demandeur sont :

- de 7 jours calendaires pour les études TE « classique » (type TE). La réponse consiste :
 - soit en l'émission d'une acceptation (réponse totale), avec ou sans restriction de circulation,
 - soit en l'émission d'une acceptation sous réserve (réponse partielle) dans le cas d'une consultation des services techniques de SNCF Réseau,
 - soit en l'émission d'un refus, accompagné de la justification,

- de 22 jours calendaires en moyenne pour les études TE particulièrement encombrants (TEPE). La réponse consiste soit en l'émission d'un refus, accompagné de la justification, soit d'une acceptation sous réserve (réponse partielle) dans le cas d'une consultation des services techniques de SNCF Réseau.

Lorsqu'une consultation des services techniques de SNCF Réseau est nécessaire, ces délais sont à majorer (le demandeur est avisé du délai supplémentaire) de celui nécessaire à la réception de l'ensemble des renseignements attendus. Dans ce cas, le demandeur est avisé de la nécessité de cette consultation, et après confirmation de sa demande, une acceptation sous réserve lui est envoyée. A réception des éléments demandés aux services techniques de SNCF Réseau, soit une acceptation (réponse totale), avec ou sans restriction de circulation, soit un refus justifié est alors émis.

2.4.2. Demandes d'ATE (émission, actualisation ou réédition)

Une fois que l'étude de faisabilité a fait l'objet d'une émission d'acceptation, le demandeur dispose d'un délai d'un an pour formuler une demande d'ATE. Il l'adresse au BTE de SNCF Réseau en confirmant l'ensemble des renseignements indiqués dans la fiche en Annexe 2 (à noter : l'itinéraire revendiqué lors de la demande d'étude de faisabilité ne peut être modifié).

Dans le cas d'une demande d'ATE arrivant 6 mois après la réponse à une étude de faisabilité ayant fait l'objet d'une consultation aux services techniques de SNCF Réseau, une nouvelle consultation de ces services est effectuée avant la mise en place de l'ATE.

Les délais de réponse au demandeur sont :

- de 7 jours calendaires pour les ATE (types TE). La réponse consiste soit en l'émission d'un ATE, ou de sa réédition, soit de l'émission d'un refus, accompagné de la justification,
- de 22 jours calendaires en moyenne pour les ATE (types TEPE). La réponse consiste soit en l'émission d'un ATE, de son rectificatif ou de sa réédition, soit en l'émission d'un refus, accompagné de la justification.

3. Les procédures de modification et d'annulation des demandes

3.1. Demandes nationales

Une fonctionnalité de GESICO permet de suivre la vie d'un sillon depuis sa demande de création jusqu'à sa date d'utilisation.

Cette fonctionnalité permet de visualiser :

- La demande de sillon initiale,
- Toutes les demandes d'évolutions affectant ce sillon (demandes de modification / demandes de suppression).

3.1.1. Annulation d'une demande par le demandeur

3.1.1.1. Demande n'ayant pas fait l'objet d'une réponse

Dans le cas où le demandeur souhaite abandonner sa demande après l'avoir transmise à SNCF Réseau, et si cette demande n'a pas encore fait l'objet d'une réponse par SNCF Réseau transmise au demandeur, celui-ci doit :

- Annuler sa demande via GESICO,
- Dans le cas où cela ne serait pas possible car celle-ci a déjà été prise en charge par les services horaires (un message d'erreur est affiché), ou parce que le demandeur utilise un SI interfacé avec GESICO, adresser un message à sillon.guichet@reseau.sncf.fr en indiquant le numéro de la demande à annuler ainsi que le motif.

Le demandeur peut également, s'il le souhaite, procéder au retrait de la totalité des jours demandés par demande de modification.

3.1.1.2. Demande ayant déjà été répondue

Le demandeur peut, à tout moment du service, renoncer à un sillon qui lui a déjà été attribué et demander sa suppression.

Le traitement de cette demande est prioritaire, car il libère de la capacité. La suppression est réalisée et la réponse est faite dans les plus brefs délais, en général dans les 24h.

La capacité ainsi libérée au graphique est alors remise à disposition de manière irréversible pour toute autre attribution.

Pour une demande de suppression d'un sillon qui lui a été préalablement attribué, le demandeur utilise la fonctionnalité « Créer une demande de suppression » de GESICO au sein du regroupe Vie du sillon.

Le demandeur doit alors choisir parmi la liste des sillons qui lui ont été attribués, celui qu'il souhaite supprimer. Il visualise alors l'ensemble des informations relatives au sillon en question (ce qui lui permet de vérifier qu'il s'agit bien du sillon qu'il souhaite supprimer) et confirme la demande de suppression.

Rappel : il est interdit de formuler une demande de suppression d'un sillon après son heure de départ planifiée. En cas de non circulation, le demandeur dispose de 24h après la date de départ théorique pour formuler une déclaration de non circulation via l'interface GESICO.

3.1.2. Modification d'une demande par le demandeur

Lorsque le titulaire d'un sillon est confronté à une évolution de ses besoins, il lui est possible de demander une modification de sillon.

Une modification de sillon peut porter sur :

- une demande de sillon en cours de traitement,
- un sillon déjà attribué,

reconnu(e) comme tels dans l'application GESICO.

A défaut, la demande de modification est refusée du fait de son caractère irréalisable, et les sillons initiaux ne sont alors pas annulés.

Pour une toute demande de modification d'un sillon, le demandeur utilise la fonctionnalité correspondante de GESICO au sein de son regroupement Vie Du Sillon.

Le demandeur remplit entièrement le formulaire de demande. La saisie du numéro de sillon à modifier est obligatoire. Le système contrôle la validité et l'appartenance du sillon à modifier

Demande de modification de la composition du convoi

Les demandes de modification d'un sillon visant à changer la composition du convoi, ou à changer le matériel utilisé, ne seront traitées que dans le cadre des rectificatifs de l'horaire de service. Aucun avis-train ne sera établi pour modification de composition.

Les modifications qui n'auront pas pu être prises en compte dans le cadre d'un rectificatif devront faire l'objet d'une demande de non-conformité, adressée au COGC avant la circulation.

3.2. Demandes internationales

Pour les sillons internationaux, la modification ou la suppression d'une demande, si elle est formulée avant la date limite des demandes au service, doit se faire par le même canal que celui utilisé pour formuler la demande initiale.

Les demandes formulées via le processus RNE peuvent faire l'objet d'une demande de suppression durant la période de construction du service. Elles ne peuvent par contre pas faire l'objet d'une demande de modification.

Les demandes de modification ou de suppression d'un sillon qui a été attribué peuvent être formulées aussi bien via le processus RNE que via le SI de demande nationale.

3.2.1. Demande internationale via le processus RNE

Les modalités d'annulation/modification de la demande sont définies dans la documentation établie par Rail Net Europe, toutes précisions utiles étant disponibles sur ce site www.rne.eu et sur les sites de chacun des Corridors.

La demande s'effectue soit :

- Via l'outil PCS (solution préférable à la fiche RNE) sous réserve que le statut de la demande le permette,
- Via une fiche RNE qui, si elle est adressée à SNCF Réseau directement doit être envoyée à l'adresse suivante sillon.quichet@reseau.sncf.fr

Les modalités de traitement et de réponses sont les mêmes que celles spécifiées pour les demandes à l'article 3.1

3.2.2. Demande formulée via le SI de demande nationale

Les modalités de suppression/modification sont identiques à celles indiquées à l'article 3.1

4. Les réponses apportées aux demandes

4.1. Traitement de la demande par SNCF Réseau

Pour toute demande de sillon, SNCF Réseau produit une réponse.

Les délais de réponse selon le type de demande sont indiqués au chapitre 4 du DRR.

Les différents types de réponses qui sont apportées à une demande de sillon sont décrits au chapitre 4 du DRR.

Ces réponses concernent toutes les demandes sur le RFN, y compris celles correspondant à des services de transport internationaux.

4.2. Transmission des réponses via GESICO

L'application GESICO constitue automatiquement la réponse en y incluant :

- le type de réponse et sa catégorie,
- le commentaire de SNCF Réseau à destination de l'entreprise ferroviaire,
- la ou les fiche(s) de tracé dans le cas d'une réponse de type « Attribution... »,
- la ou les fiche(s) Train Type Houat (TTH) dans le cas d'une réponse de type « Attribution... »,
- une éventuelle pièce jointe.

Pour toute réponse de type « Attribution... », comme indiqué ci-dessus, il est associé à la demande de sillon une ou plusieurs fiches de tracé et une ou plusieurs fiches train Type Houat (TTH) (fiches de jalonnement). Le demandeur visualise la réponse directement dans GESICO.

De plus il reçoit quotidiennement un tableau récapitulatif des réponses apportées au format Excel, ainsi que toutes les fiches de jalonnement associées, par email ou par transfert de fichier dans le cas d'une interface informatique.

La fiche de jalonnement Houat mise à disposition dans GESICO ne doit pas être utilisée comme Fiche Train.

4.3. Base descriptive des sillons attribués, système d'information

Les sillons attribués sont communicables à tout demandeur à partir de la communication du projet de l'horaire de service annuel et jusqu'à la fin de ce service.

Lors de la communication aux demandeurs du projet d'horaire de service (début juillet de A-1), SNCF Réseau met à la disposition des demandeurs :

- l'accès à E-Houat permettant de visualiser l'ensemble des sillons du projet d'horaire de service (tous demandeurs confondus),

- l'accès à DISCO Consultation permettant de visualiser l'ensemble des sillons du projet d'horaire de service (tous demandeurs confondus),
- les réponses « projet » dans GESICO (et envoyées le cas échéant dans un fichier à l'application interfacée avec GESICO),
- l'accès aux fiches TTH et aux projets de fiches de tracé THOR (restreint par demandeur) via l'application GESICO.

Lors de la communication aux demandeurs des propositions définitives de sillon (début août de A-1) ainsi que lors de l'arrêté de l'horaire définitif, SNCF Réseau met à la disposition des demandeurs :

- l'accès à E-Houat permettant de visualiser l'ensemble des sillons (tous demandeurs confondus),
- l'accès à DISCO Consultation permettant de visualiser l'ensemble des sillons de l'horaire définitif (tous demandeurs confondus),
- les réponses « projet » dans GESICO (et envoyées le cas échéant dans un fichier à l'application interfacée avec GESICO),
- l'accès aux fiches TTH et aux projets de fiches de tracé THOR (restreint par demandeur) via la base sillons de GESICO.

Au-delà de la publication de l'horaire définitif (début septembre de A-1) et tout au long de l'horaire de service, SNCF Réseau met à la disposition des demandeurs :

- l'accès à E-Houat pour le service en cours avec tous les sillons (tous demandeurs confondus),
- l'accès à DISCO Consultation permettant de visualiser l'ensemble des sillons de l'horaire de service (tous demandeurs confondus),
- les réponses amorties dans GESICO (et envoyées le cas échéant dans un fichier), avec la (ou les) fiche(s) de tracé THOR au format csv ou txt (restreint par demandeur),
- l'accès aux fiches TTH de l'horaire de service en cours (restreint par demandeur) via la base sillons de GESICO

4.4. Procédure en cas de mise en réserve

La réponse « mise en réserve » est une réponse provisoire, utilisée par SNCF Réseau lors de la phase de construction du service, lorsque plusieurs demandeurs se sont manifestés pour un sillon analogue correspondant à un seul et même flux de trafic (et donc in fine un seul train – le champ d'application aujourd'hui est le trafic fret).

Il est demandé aux entreprises ferroviaires de préciser dans leur demande de sillon (champ « observations ») si elles se trouvent dans le cadre d'un appel d'offres afin de faciliter le travail d'identification des cas potentiels de mise en réserve.

Le PNTC organise les itérations nécessaires pour permettre l'attribution finale du sillon au demandeur qui a remporté l'appel d'offres (décision du chargeur...).

4.4.1. Visibilité du sillon pendant la période de mise en réserve

Pendant la période de mise en réserve, le sillon est attribué à SNCF Réseau dans les outils. Ce sillon est visible dans E-Houat, GESICO ainsi que dans les extractions Houat fournies sous les catégories statistiques de SNCF Réseau (RFF et RFV) aussi bien :

- Lors de la communication du projet d'horaire de service,
- Lors de la communication des propositions définitives de sillon,
- Lors de la publication de l'horaire de service définitif.

4.4.2. Modalités de la concertation avec les demandeurs

Ces modalités sont décrites dans le « Guide du dialogue industriel » (AR30124).

4.4.3. Attribution du sillon au demandeur retenu

Lorsqu'un demandeur et un seul est retenu par SNCF Réseau après concertation, la réponse au demandeur retenu sera une « Attribution » et le ou les autres se verront répondre « Irréalisable ».

4.5. Suivi des sillons à l'étude

Comme indiqué au chapitre 4 du DRR, un sillon peut présenter pour certains jours de circulation un conflit avec un ou plusieurs objets travaux alloués sur le réseau ferré national, sans que SNCF Réseau n'ait été en mesure de résoudre le conflit à la publication de l'horaire définitif. Pour chacun des jours impactés, le sillon jour est dit « à l'étude ».

Au mois de septembre, SNCF Réseau communique au client sur la base de la publication de l'horaire de service définitif effectuée début septembre, un état des lieux hebdomadaire indiquant pour chaque sillon jour à l'étude son statut :

- Sillon-jour attribué,
- Sillon-jour à l'étude,
- Sillon-jour non attribué,
- Sillon-jour demandé en modification ou suppression par le demandeur

L'ensemble de ces données est consultable par le demandeur :

- Via l'application GESICO,
- Via une extraction issue de cette application.

4.6. Demandes de sillons non traitées à J-8

Jusqu'à J-8, pour les demandes nationales, les demandeurs déposent leurs demandes de sillons (Demandes à l'adaptation) auprès de SNCF Réseau via GESICO. Ces demandes sont traitées par les horairistes de la DCS ou des bureaux horaires régionaux. En principe, toute demande reçoit une réponse. En cas de demande de capacité non satisfaite à J-8, si le besoin subsiste, le demandeur devra effectuer une demande de sillon de dernière minute via l'application DSDM.

5. L'expression des observations

La phase d'observations permet aux demandeurs de remonter à SNCF Réseau les anomalies identifiées sur les propositions de sillons transmises au Projet d'horaire de service.

Pour faciliter la saisie de ces observations, SNCF Réseau fournit un tableau à chaque demandeur avec l'ensemble des demandes le concernant incluant les propositions de réponses disponibles au moment du Projet.

Ce tableau respecte un formalisme commun à tous les demandeurs de sillons.

Ce formalisme doit être respecté par tous les demandeurs afin de faciliter et d'homogénéiser le traitement de ces observations.

Ce tableau remplit plusieurs fonctions :

- Communication au demandeur des caractéristiques du sillon demandé et de la proposition de sillon obtenue,
- Saisie des observations par le demandeur de sillon,
- Tri de l'ensemble des observations selon des types d'anomalies prédéfinis,
- Suivi des observations au cours de leur traitement jusqu'à la réponse apportée par SNCF Réseau au demandeur.

Le tableau est au format Excel avec la structure de données suivante :

- Sillon Demandé,
- Sillon Obtenu,
- Récapitulatif,
- Observations du demandeur,
- Traitement SNCF Réseau.

5.1. Les étapes du processus national

Les principales étapes du calendrier des étapes du processus sont indiquées au chapitre 4 du DRR.

En complément de ce calendrier, le tableau avec des réponses aux observations (état à date) est envoyé début septembre A-1.

Pour les demandes auxquelles SNCF Réseau ne pourrait apporter une réponse pour le projet d'horaire de service, le demandeur recevra, à titre dérogatoire, un nouveau tableau pré-rempli incluant les demandes répondues postérieurement à la publication du projet d'horaire de service.

Ce tableau qui reprend les mêmes caractéristiques, vise à permettre au demandeur d'effectuer des observations sur les demandes concernées, suivant les échéances fixées ci-dessous.

Calendrier dérogatoire pour la phase d'observation	
Mi- Août	Transmission du tableau pré-rempli pour les demandes non répondues au projet horaire de service
Fin Août	Envoi des observations par les Demandeurs à SNCF Réseau pour les demandes non répondues au projet horaire de service

5.1.1. Transmission d'un tableau pré-rempli au demandeur en vue des observations

Pour chaque demandeur, SNCF Réseau initialise un tableau au format Excel listant toutes ses demandes de sillons, dans une seule feuille de données, à partir d'une extraction de GESICO – champs « Sillon demandé ».

Pour chaque demande de sillon, SNCF Réseau fournit des informations sur la proposition de sillon dans son état à la date de publication du projet d'horaire de service afin de faciliter l'analyse du demandeur. Ces données sont issues d'une analyse informatique de ce qui a été tracé dans THOR – champs « Sillon attribué ».

Dans le cas où des variantes ont été tracées, les caractéristiques de ces propositions de variantes sont séparées par des sauts de ligne.

Nota : les extractions disponibles à l'heure actuelle dans les outils utilisés ne permettent pas d'exporter automatiquement les données relatives aux arrêts intermédiaires des demandes, à l'exception du nombre d'arrêt(s).

Champs « Sillon obtenu »	
Sillon attribué	N° du sillon attribué
Régime obtenu	Description du régime du sillon attribué
Origine obtenue	Gare de départ du sillon attribué
Horaire de départ obtenu	Horaire de départ du sillon attribué
Destination obtenue	Gare d'arrivée du sillon attribué
Horaire d'arrivée obtenu	Horaire d'arrivée du sillon attribué
Composition obtenue	Composition obtenue (code)
Engin obtenu	Type d'engin
Tonnage obtenu	Tonnage obtenu (en tonnes)
Longueur obtenue	Longueur obtenue (en mètres)
Catégorie statistique obtenue	Catégorie statistique du sillon attribué
Nombre d'arrêts obtenus	Nombre d'arrêts du sillon attribué
Commentaire Production	Etat de la demande Type de réponse Catégorie de la réponse Commentaire éventuel de la production relatif à l'attribution de ce sillon

Pour chaque demande, SNCF Réseau fournit également le récapitulatif du sillon demandé, du sillon préconstruit revendiqué lorsque tel a été le cas et de proposition de sillon attribué, ces informations étant disposées côte à côte afin de faciliter l'analyse de l'écart éventuel entre la commande et le projet de réponse – champs « Récapitulatif ». Lorsque plusieurs sillons sont attribués, ou lorsque plusieurs sillons préconstruits sont revendiqués, les caractéristiques sont séparées par des sauts de ligne.

Les éventuels écarts entre la commande et la réponse, et qui auraient déjà été constatés par SNCF Réseau, sont inscrits dans le champ « Constats SNCF Réseau ». Le demandeur peut, s'il le souhaite, appuyer son observation sur ces constats.

Champs « Récapitulatif »	
Détail du sillon pré-construit revendiqué	Agrégation des caractéristiques du sillon préconstruit revendiqué
Détail de la commande	Agrégation des caractéristiques de la commande
Détail du sillon alloué	Agrégation des caractéristiques du sillon attribué
Constats SNCF Réseau	Ecart constatés par SNCF Réseau, entre la commande et le sillon attribué

Les tableaux pré-remplis pour la saisie des observations sont envoyés par courrier électronique aux demandeurs, adressés à la ou les personnes identifiées par les demandeurs sur sollicitation de SNCF Réseau, comme interlocuteurs de SNCF Réseau sur ce sujet.

5.1.2. Saisie des observations par le demandeur

Le tableau fourni par SNCF Réseau contient la liste de l'ensemble des demandes au service ayant fait l'objet d'une réponse à l'Horaire de Service.

Après analyse des anomalies éventuelles, les champs de la catégorie « Observation du client » peuvent être complétés par le demandeur, pour renseigner ses observations vis-à-vis de la réponse apportée à la demande.

5.1.2.1. Formulation d'une observation

Les types d'anomalies ont été définis de manière à ce que chaque demandeur puisse catégoriser facilement les anomalies qu'il aura identifiées.

Types d'anomalies (code et libellé)	
P	Parcours non-conforme
H	Horaire non-conforme
DM	Dates manquantes
NC	Dates non commandées
C	Catégorie Statistique non-conforme
L	Caractéristiques du convoi non-conformes
T	Tonnage non-conforme
A	Autre observation

Cette liste est indicative, la liste précise est communiquée aux demandeurs lors de la publication du projet d'horaire de service.

La formulation d'une observation consiste à :

indiquer par une croix dans la/les colonne(s) appropriée(s) le ou les types d'anomalies constatés,

à rédiger des commentaires explicites sur cette/ces anomalie(s).

Champs « Observation du client » obligatoires	
Types d'anomalies	Liste des types d'anomalies prédéfinies, à cocher (X)
Commentaires	Précisions sur la ou les anomalies constatées

Toutes les observations correspondant à la même demande doivent être regroupées dans le même champ de description, le cas échéant en cochant la ou les catégorie(s) d'anomalies prédéfinies.

Si plusieurs anomalies sont constatées pour la même demande, il est nécessaire de préciser chacune de ces anomalies dans le champ « Commentaires » en respectant les conventions suivantes :

- pour chaque type d'anomalie coché, préciser en quoi consiste l'anomalie,
- s'il y a plusieurs anomalies, les lister sous forme d'énumération, avec saut de ligne pour plus de visibilité, en rappelant en début de ligne le code de l'anomalie,
- si les anomalies devaient concerner plusieurs sillons tracés pour la même demande, notamment dans le cas de variantes, préciser le N° de sillon auquel se rapporte l'anomalie listée.

Nota : s'il s'agit d'un champ en texte libre, aussi toute information permettant d'analyser plus rapidement l'observation est la bienvenue.

Exemple de champ « Commentaires » avec plusieurs anomalies :

L – Longueur à 600m au lieu de 700m alors que les RT indiquent 700m si 1755T

H – Arrivée à 13h05 au lieu de 7h33 demandé

Exemple de champ « Commentaires » avec des anomalies sur deux sillons tracés pour la même demande (sillon principal et une variante) :

25987 :

DM – Période manquante du jj/mm/aaaa au jj/mm/aaaa

25987[1] :

NC – Non commandé le jj/mm/aaaa

5.1.2.2. Observations formulées via PCS

Les demandeurs ayant fait leurs commandes dans PCS ont la possibilité de formuler leurs observations dans cet outil, en respectant le calendrier international spécifique.

Toutefois, SNCF Réseau offre la possibilité d'identifier les anomalies de production dans le tableau générique fourni début Juillet : **une colonne spécifique mentionne le numéro du dossier PCS.**

De façon transitoire, dans l'attente du développement de fonctionnalités spécifiques, il est recommandé aux demandeurs d'utiliser ce tableau générique.

5.1.3. Envoi des observations à SNCF Réseau

L'envoi des tableaux complétés à SNCF Réseau se fait par courrier électronique, à l'adresse suivante : service.annuel@reseau.sncf.fr.

Chaque tableau doit être retourné par le demandeur en une seule fois.

Compte tenu des délais très courts pour traiter et répondre à ces observations, il est fortement recommandé aux demandeurs de transmettre les tableaux complétés dans les plus brefs délais.

Règles d'intégrité sur les tableaux échangés
Le tableau retourné par le demandeur ne contient qu'une seule feuille Excel et n'est pas scindé en plusieurs feuilles (onglets), sa structure doit être inchangée (sauf suppression de ligne(s)),
Le tableau retourné par le demandeur doit contenir une seule ligne par demande. Il ne faut pas dupliquer la ligne correspondant à une demande pour faire plusieurs observations,
Le tableau retourné par le demandeur ne doit contenir que des demandes qui font l'objet d'une observation. Les lignes avec les demandes sans observations devront être supprimées par le demandeur.

5.1.4. Réponses de SNCF Réseau aux observations

SNCF Réseau communique un état à date au demandeur (selon le calendrier défini au DRR et à l'article 5.1) avec le statut de la réponse apportée à l'observation formulée. La réponse à une observation reprend l'un des cas suivants :

Types de réponse à une Observation	
Sillon repris	Observation prise en compte et traitée par SNCF Réseau : son traitement a donné lieu à une modification de la proposition de sillon (tracé et/ou caractéristiques)
Sillon repris partiellement	Observation (comportant plusieurs anomalies) prise en compte et traitée par SNCF Réseau : seule une partie des anomalies de la proposition sillon a donné lieu à une modification (tracé et/ou caractéristiques), alors que l'autre partie a été examinée mais n'a pas donné lieu à une reprise de la proposition de sillon
Maintien de la position	Observation prise en compte par SNCF Réseau, mais après étude, son traitement ne donne pas lieu à une modification à la proposition de sillon
Sillon en cours de production	Observation prise en compte par SNCF Réseau, mais dont la demande initiale est encore en cours de traitement par SNCF Réseau
Traitement dans le cadre du Dialogue industriel	Observation prise en compte par SNCF Réseau et traitée dans le cadre du dialogue industriel
Non pris en compte	Observation examinée par SNCF Réseau, mais non prise en compte car non fondée: elle s'apparente à une demande de modification de la commande initiale, ou s'est déjà traduite par une DTS qui modifie les caractéristiques de la demande initiale
En cours de traitement	Observation prise en compte par SNCF Réseau et en cours de traitement

5.1.5. Suivi des observations dans le cadre du dialogue industriel

Afin de faciliter le traitement de certaines observations, il peut être nécessaire d'engager une phase de dialogue industriel afin de permettre une réponse coordonnée qui, in fine, devra figurer dans l'horaire de service.

A cette fin, SNCF Réseau met en place des réunions bilatérales spécifiques avec les demandeurs, pour :

- déterminer les observations entrant dans le cadre de ce processus,
- assurer le suivi du traitement, en respectant un échéancier concerté.

Le format est fixé en accord avec les chargés de dialogue industriel, qui assurent le lien avec la Direction de la Production de la DCS.

Ces modalités sont inscrites dans le « Guide du dialogue industriel » (AR30124).

5.2. Les étapes du processus international

5.2.1. Saisie des observations par le demandeur

A l'issue de la publication de la proposition de sillons internationaux en projet, les demandeurs peuvent formuler des observations selon le calendrier du DRR.

Pour les demandes internationales transmises par Path Coordination System (PCS), les observations peuvent être formulées soit en suivant le processus national (à privilégier, voir 5.1), soit dans PCS.

Dans la mesure où la solution PCS ne permet pas un traitement en masse des observations, il est demandé aux demandeurs de préciser la mention « SNCF Réseau » pour les observations devant être prises en compte par SNCF Réseau, et de rédiger ces observations en français ou en anglais.

5.2.2. Réponses de SNCF Réseau aux observations

Pour les observations ayant répondu aux dispositions de l'article 5.2.1. , une réponse sera apportée dans le tableau au format Excel du processus national (Cf. §5.1).

5.2.3. Acceptation de la réponse suite aux observations

Suite aux éventuelles observations, le demandeur doit :

- Soit accepter la réponse proposée par SNCF Réseau, pour que la capacité lui soit définitivement attribuée,
- Soit la refuser.

Cette action finalise le traitement de la demande, et doit respecter la date limite fixée par RNE (5 jours ouvrables à l'issue de la publication de la proposition définitive de sillons).

Une fois la date limite dépassée, toute réponse non refusée est considérée comme acceptée par le demandeur.

6. Intervention de SNCF Réseau sur des sillons déjà attribués

6.1. Suppression de sillons insuffisamment utilisés

Comme indiqué au chapitre 4 du DRR, RFFSNCF Réseau peut être amené à supprimer un sillon attribué pour la période qui reste à courir jusqu'à la fin de l'horaire de service, lorsque le coefficient d'utilisation d'un sillon réservé est inférieur à 0,75 pour un mois calendaire.

L'application de cette disposition est précédée d'un préavis de 15 jours et d'une concertation avec le demandeur de capacité concerné.

6.2. Reprise de trafic entre demandeurs

6.2.1. Entre deux entreprises ferroviaires

La rétrocession de sillons directement entre demandeurs est interdite.

Dans le cas d'un accord entre deux demandeurs de capacité pour que le premier cesse un trafic au moment où le suivant va le commencer, les demandeurs informent impérativement le PNTC pour que celui-ci coordonne l'opération de la manière suivante, afin de garantir le transfert de capacité via SNCF Réseau :

- le demandeur qui cesse le trafic doit faire une demande de suppression du sillon,
- celui qui démarre le trafic doit faire une demande de création de sillon en respectant les caractéristiques principales du sillon attribué (origine, destination, horaires, arrêts intermédiaires, le tonnage, la longueur, etc.) en indiquant le n° de sillon antérieurement utilisé dans la rubrique « sillon souhaité » de GESICO,
- SNCF Réseau, dès réception des deux demandes, donne les directives aux horaristes pour entériner le changement.

6.2.2. Changement d'entreprise ferroviaire demandé par un candidat autorisé

Dans le cas où un candidat autorisé souhaite changer d'entreprise ferroviaire, celui-ci doit faire une demande de modification de sillon de type modification de la catégorie statistique (correspondant à l'entreprise ferroviaire retenue) au minimum 30 jours avant la date prévue de circulation.

6.3. Traitement des demandes dérogatoires pour travaux inopinés ou n'ayant pu être programmés

Au cours de l'application de l'horaire de service, SNCF Réseau peut être amené à modifier la capacité travaux planifiée sur le RFN, ce qui peut impacter la capacité commerciale allouée. Certains sillons-jours peuvent alors être soit supprimés, soit modifiés.

Les modalités de concertation et de traitement de ces conflits entre travaux et sillons sont décrites dans le « Guide du dialogue industriel » (AR30124).

6.4. Cas d'urgence ou de nécessité absolue

En cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment à la suite de tout fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, SNCF Réseau supprime ou modifie, sans préavis, les sillons-jours attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations.

Lorsque les circulations utilisant les sillons concernés doivent être détournées de l'itinéraire normalement prévu, une concertation avec le demandeur est assurée par les entités de gestion opérationnelle des circulations afin d'examiner les possibilités de détournement et les conditions de sa réalisation.

7. Demande de mise en circulation des trains

La gestion opérationnelle de la circulation nécessite une connaissance exhaustive et actualisée des trains devant effectivement circuler.

Cette connaissance est assurée :

- par défaut, par convention de lecture du graphique de circulation,
- au cas par cas, lorsque les titulaires de sillons informent le gestionnaire de la circulation ferroviaire des modifications apportées à une circulation.

Afin d'assurer cette connaissance, un certain nombre d'obligations incombent aux titulaires de sillons attribués.

7.1. Connaissance implicite de la circulation

Lorsque les sillons demandés sont qualifiés « FAC » (pour facultatifs), cette qualification portant le cas échéant seulement sur une partie du régime de validité du sillon, le demandeur de capacité signifie implicitement au service gestionnaire de la circulation ferroviaire qu'il n'y inscrit pas de train, jusqu'à avis contraire.

A l'inverse, lorsque les sillons sont demandés sans être qualifiés FAC, ces sillons sont considérés comme « réguliers », le demandeur de capacité signifiant ainsi au service gestionnaire de la circulation ferroviaire qu'il y inscrit un train, jusqu'à avis contraire.

Cette convention permet aux gestionnaires de la circulation d'acquiescer implicitement par défaut la connaissance de la circulation effective des trains.

7.2. Obligation incombant au titulaire de sillons

La procédure conventionnelle exposée ci-avant impose au demandeur, qui entend utiliser différemment son sillon (par rapport à ce qui est initialement prévu), d'en informer explicitement le service gestionnaire de la circulation ferroviaire :

Sillon régulier dans lequel le demandeur ne prévoit plus d'inscrire un train : si le demandeur entend conserver la capacité attribuée et se réserver ainsi le droit d'y rétablir l'inscription d'un train, le demandeur recourt à une demande de dérégularisation ,

Sillon facultatif dans lequel le demandeur prévoit d'inscrire un train : celui-ci recourt à une demande de régularisation.

Les modalités des demandes de régularisation/dérégularisation sont décrites dans le document « Capacité de dernière minute » (AR3001).

Il est également rappelé, comme stipulé au chapitre 4 du DRR, que les demandeurs ayant obtenu des sillons en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'ils organisent doivent informer SNCF Réseau du nom de la ou des entreprises ferroviaires à qui ils ont mis les sillons à disposition **au plus tard un mois avant** toute circulation afférente.

8. Les points de contact à la disposition du demandeur

8.1. La Direction Marketing et Commerciale

8.1.1. Le « Guichet Unique » SNCF Réseau

La fonction « Guichet Unique » mise en œuvre par le Service Relations Clients de la Direction Marketing et Commerciale de SNCF Réseau assure la relation commerciale avec les demandeurs de sillons. Son rôle est de :

- conseiller et informer sur la gamme des produits et services offerts par les gestionnaires d'infrastructure,
- donner l'information requise pour accéder aux infrastructures des gestionnaires d'infrastructure et pour les utiliser,
- finaliser les contrats,
- assister le client dans les procédures de facturation et de paiement.

Le site Internet www.rne.eu peut être consulté pour obtenir les coordonnées des autres guichets uniques européens.

Toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute partie intéressée qui souhaite obtenir des informations pour accéder au réseau ferré national français peut s'adresser à SNCF Réseau par :

- Adresse postale : SNCF Réseau Direction Marketing et Commerciale - Guichet Unique, 174 avenue de France 75013 PARIS ;

- Télécopie : Guichet Unique 01 53 94 38 22 (national) ou +33 1 53 94 38 22 (international) ;

- Courriel : guichetunique@reseau.sncf.fr;

- Téléphone: 01 53 94 10 11 (national) ou +33 1 53 94 10 11 (international).

8.1.2. Le PNTC

Le PNTC est principalement composé de chargés de dialogue industriel, de chargés de compte et de coordinateurs d'axes.

Chaque portefeuille client est suivi par un chargé de dialogue industriel.

Il constitue le point d'entrée technico-commercial du client et est l'interlocuteur des EF/CA pour les problématiques capacité.

Il est également porteur des enjeux du client en matière d'allocation de capacité. Il a pour principales responsabilités :

- donner aux EF/CA la visibilité d'ensemble sur le statut de leurs demandes de sillons et être le point d'entrée privilégié du client pour la gestion technico-commerciale de toute demande ayant trait aux sillons,
- accompagner les nouvelles EF/CA dans leurs activités de planification/réservation de la capacité,
- réaliser le suivi de l'instruction des questions/réclamations clients.

Les principales missions des **chargés de compte** sont les suivantes :

- assurer un accompagnement customisé dans la fiabilisation de leur plan transport depuis le A-2 (pré-construction) jusqu'à la circulation (SDM) en lien avec le dialogue industriel,
- assurer le suivi contractuel CP CUI, CSI, Accord Cadre, AQS, et les besoins COT, CUT en lien avec la PSEF,
- piloter l'ensemble des projets Clients dans le cadre des développements de trafics,
- accompagner l'ensemble des demandes commerciales : besoins en VS, ouverture de gares, besoins domaniaux,
- assurer l'interface sur les sujets sensibles pour porter les justificatifs clients : réclamations, admission matériel roulant, défaut de balance âgée...
- assurer une information interne pour la bonne compréhension de l'activité du client (fiche client /plan de compte).

Le **coordinateur d'axe** (COCAX) est le point d'entrée sur les problématiques d'axe. Sa principale responsabilité est de mettre en adéquation les contraintes et les besoins entre les clients (entreprise ferroviaire et candidats autorisés), la production horaire, les besoins de l'infrastructure (Travaux LTV/LPV) et certains aspects du métier circulation (DCF).

Le COCAX intervient sur les enjeux majeurs (Travaux, Nouvelle LGV, Evénements particuliers, Robustesse des graphiques ...) du réseau de A-3 jusqu'au service en cours.

Les clients régionaux sont suivis par les directions territoriales SNCF Réseau.

8.2. La Direction de la Capacité et des Sillons

8.2.1. L'unité « Administration des demandes »

Le rôle de l'unité vis-à-vis des demandeurs de capacité d'infrastructure est :

- de traiter les demandes de sillons internationaux en collaboration avec les GI des autres pays,
- de s'assurer que les demandes de sillons sont dûment prises en compte lors du processus annuel d'établissement des horaires,
- d'assurer le suivi des demandes de sillons nationaux et internationaux,
- d'assister les demandeurs à l'utilisation des processus et outils de gestion de demande,
- de répondre aux questions sur l'attribution et la consommation de la capacité pour l'horaire de service.

Pour

- **La transmission d'une demande de sillon international via fiche RNE**
- **Le suivi d'une demande de sillon national ou international,**
- **L'utilisation de l'outil de gestion de demande (GESICO, DSDM),**
- **Les éventuelles questions sur l'attribution et la consommation de la capacité sillon,**

Adressez votre question auprès de l'unité « Administration des Demandes » à sillon.quichet@reseau.sncf.fr ou au 01 53 94 37 55.

8.2.2. Le service « Construction et Pilotage du Service Annuel » pour le traitement des observations

C'est ce service qui gère le processus d'observations suite aux réponses apportées aux demandes dans les délais, tel que décrit en détail au chapitre 5 de ce document.

Pour le processus d'observations

Adressez vos observations au Service « Construction et Pilotage du Service Annuel » à service.annuel@reseau.sncf.fr .

8.2.3. La cellule « Etudes Prospectives » du service « Adaptation du Service » pour le traitement des demandes d'études de tracé de sillons

Cette cellule procède au traitement des demandes d'études de tracé de sillons.

Pour une demande d'étude de tracé de sillons :

Adressez votre demande à la cellule « Etudes Prospectives » du service « Adaptation du Service » à cellule.etudes@reseau.sncf.fr.

8.2.4. Le Bureau des Transports Exceptionnels

Pour les correspondances relatives aux demandes d'études de faisabilité transport exceptionnel et demandes d'ATE.

Adressez votre demande au Bureau des Transports Exceptionnels à : bteetude@sncf.fr.

8.2.5. Remarque concernant les contacts avec les horairistes

Les interlocuteurs étant définis au chapitre 8.2, les horairistes du GI, en charge du tracé des sillons ne sont donc pas (sauf cas explicitement prévus), les interlocuteurs à qui s'adresser pour les demandeurs.

Ils ne reçoivent pas les demandeurs, et ne doivent pas être sollicités directement par ceux-ci.

Les horairistes sont toutefois susceptibles de contacter un demandeur de capacité pour obtenir toute précision utile à la performance de la réponse apportée. Tout contact à l'initiative d'un demandeur de capacité doit se faire exclusivement par l'intermédiaire de son chargé de concertation, dans le respect des règles fixées par le « Guide du dialogue industriel » (AR30124).

8.3. Les autres points de contact en support pour les demandeurs

Pour la préparation des trames de base (réticulaires), 3 ans avant un horaire de service.

Concernant le SA 20XX :

Adressez votre demande au Service Répartition de la Capacité à :
sa20XX@reseau.sncf.fr

Ex : pour le SA2021, l'adresse est sa2021@reseau.sncf.fr

Pour :

- la préparation des sillons préconstruits,
- une étude de faisabilité concernant l'allocation de capacité de trafics internationaux à demander à l'horaire de service.

Pour le SA 20XX :

Adressez votre demande au Service Programmation 24h à :
sa20XX@reseau.sncf.fr

Ex : pour le SA2020, l'adresse est sa2020@reseau.sncf.fr

8.4. S.O.S. Informatique

Pour tout dysfonctionnement concernant le système d'information de gestion de commande GESICO ou DSDM, adressez votre question auprès de notre support : SUP-portclients.SI@reseau.sncf.fr ou au 0810 007 821 (8h à 18h les jours ouvrés).

COPIE non tenue à jour du 27/09/2018

Annexe 1 : La fiche de tracé

COMPTE19 TORC03 FTA1346: I(IMP05...)

File Edit Commands Options Print Help

.[9w]

FICHE DE TRACE - JALONNEMENT DETAILLE

PARCOURS	01	TXTH	02	RE	MARGH	MARGRE	IC	03	DATE	12/12/04	PARCOURS DE	LIMOGES BENE	P	871641	07	8a	8b																				
LIMOGES BENE BRIVE LA GAI	ID	4.5	D	4.7	4	4	+	RES	AT	DU	REFERENCE FICHE-SILLON	TOULOUSE MAT																									
BRIVE LA GAI MONTAUBAN	ID	4.5	D	4.6	7	7	+																														
MONTAUBAN TOULOUSE MAT	ID	4.5	D	8.8	2	+	4	FAN	VOI	POUR	FICHE	1/1	04	09a	09b																						
POINTS BEN	10	TRAIN						REGIME			VOI	LIM	IC	VIT	VOI	COMP	ICAT	MATERIEL	REF	ENG	REF	REF	ENG	CAL	IT	CAL	22										
LIMOGES BENE BV	871641										12	V160		13	14	150	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32				
BRIVE LA GAI BV																																					
14204-1;4205-1;4207-1;																																					
POINTS REMARQUABLES	24	VOIES	IPH		HORAIRES			02			POINTS REMARQUABLES		VOIES	IPH		HORAIRES																					
LIMOGES BENE BV BV		IVI	/V1		06 20		0	0			DEGAGNAC	00	PLD		08 21		0	+	0																		
LIMOGES BENE/		/	/VI	0							THEDIRAC PEY	BV	BV	PLD		08 24		0	+	0																	
LIMOGES BENE PK BIF PER					06 22		0	+	0		ST DENIS PRE	00	PLD		08 29		0	+	1																		
SOLIGNAC LE 00	PLD				06 29		0	+	1		ESPERE CAILL	BV	BV	PLD		08 33		0	+	0																	
PIERRE BUFFI 00	PLD				06 34		0	+	0		CAHORS	BV	BV	PLD		08 38		0	+	0																	
MAGNAC VICQ 00	PLD				06 40		0	+	0		CAHORS	BC	BIF	CAP		08 41		0	+	0																	
ST GERMAIN L 00	PLD				06 42		0	+	0		CIEURAC(LOT)	00	PLD		08 48		0	+	0																		
LA PORCHERIE 00	PLD				06 46		0	+	0		LALBENQUE FO	BV	BV	PLD		08 51		0	+	0																	
MASSERET 00	PLD				06 49		0	+	0		MONTPEZAT	00	PLD		08 55		0	+	0																		
SALON LA TOU 00	PL				06 51		0	+	0		CAUSSADE(TAR)	00	PLD		09 04		09 05		0	+	0																
UZERCHE 00					06 56		06 57		0	+	0	ALBIAS	00	PLD		09 11		0	+	1																	
VIGEUIS 00	[D][PL]				07 04		07 05		0	+	1	MONTAUBAN	BV	BV	IC	09 20		09 22		0	+	2															
FESTIVAUX 00	PL				07 10		0	+	0		MONTBARTIER	BV	BV	PLD		09 28		0	+	1																	
HALLASSAC 00	[D][PL]				07 15		07 16		0	+	0	IPCS MONTBHR	00	PLD		09 29		0	+	0																	
MONZENAC 00	PL				07 19		0	+	0		DEUPENTALE	BV	BV	PLD		09 31		0	+	0																	
BRIVE LA GAI PA BIF PER		IVI	/VA		07 25		0	+	1		IPCS POMPIGN	00			09 35		0	+	0																		
BRIVE LA GAI/		/	/VB	0							CASTELNAU D	00	PLD		09 36		0	+	0																		
BRIVE LA GAI BV BV		IVA	/V1	IC	07 27		07 34		0	+	0	CASTELNAU D	P1	POSTE	1		09 37		0	+	0																
NOAILLES(COR 00	PL				07 39		0	+	0		ST JORY	10	POSTE	1		09 40		0	+	0																	
IGNAC CRESS BV BV	PLD				07 46		0	+	0		ST JORY	12	POSTE	1		09 41		0	+	0																	
SOUILLAC BV BV					07 56		07 58		1	+	0	ST JORY	15	POSTE	1		09 42		0	+	0																
LAMOTHE FENE 00	PLD				08 05		0	+	0		TOULOUSE MAT	P1	POSTE	1	!V1 /V6	09 46		0	+	1																	
ANGLARS NOZA 00	PLD				08 08		0	+	0		TOULOUSE RAY/				/TRI	0																					
GOURDON BV BV					08 12		08 13		0	+	0	TOULOUSE MAT	BV	BV	IC	09 49		0	+	0																	
ST CLAIR 00	PLD				08 18		0	+	0																												

01/03/04 09:38

.[1w]

ligne:00048 de 00048 colonne:0001 de 0186 fichier:\$14DGA220.[SCRATCH]FT-871641...0_121204.FIN:1

01	Parcours de concentration de la marge
02	Mode et taux de régularité de la marge (prorata distance ou temps)
03	Réseau d'appartenance du train ou IR
04	Famille
05	Provenance, destination (champ libre pour enchaînement)
6a	Date d'application (service ou rectific.)
6b	Numéro de page
07	Origine, destination du train
8a	Type du sillon (P ou V)
8b	Numero du sillon avec double parité éventuelle, numéro de variante.....
09a	Référence de la Fiche-Sillon
09b	Code mission (pour banlieue, ex:BALI), indexation (pour itinéraire), n° ligne (RER)
10	Point remarquable origine plus PR intermédiaires éventuels
11	Régime
12	Vitesses limites éventuelles
13	Code vitesse (données Infra. pour calcul)
14	Particularités de réception (VO, BJ, KV....)
15	Indice COMPO (ne peut changer en cours de route)
16	code catégorie statistique
17	code du matériel utilisé
18	type de confort (CL, AC ou SC)
19	engin de référence
20	tonnage de référence
21	Engin de calcul (données INFRA. pour calcul, courbe engin)
22	Tonnage de calcul
23	N° des FH - sens empruntés par le train
24	Points remarquables avec signes conventionnels permanents
25	Itinéraire de calcul du train (voies locales)
26	Point horaire (M, C ou NC)
27	Horaire (départ, arrivée/départ, passage, terminus), codification des arrêts (S,[C]....)
28	Signes conventionnels particuliers au train
29	Renvois standards ou libres (en cours de rafraîchissement par RFRC)
30	PR avec N° des trains croiseurs/dépasseurs
31	Commentaire horariste (texte libre non éditable sur les FH)
32	Date et heure du calcul

Annexe 2 :
Renseignements à fournir
pour une étude de
transport exceptionnel

Liste fournie à titre indicatif – se référer à la dernière version disponible auprès du BTE.

0) référence de l'autorisation de circulation du matériel roulant sur RFN	
1) Nature de la marchandise, description sommaire du transport	Obligatoire
2) Wagon utilisé (description sommaire)	Obligatoire
3) Ecartement des essieux extrêmes ou pivots de bogies (mm)	Obligatoire
4) Ecartement des essieux de bogies (mm)	Obligatoire
5) Nombre d'essieux (si plus de 2 bogies, fournir un schéma du wagon)	Obligatoire
Répartition des essieux (uniquement en cas de dépassement de la masse sur rails autorisée)	
Masse par mètre, pour un couplage prendre en compte les deux éléments (t/m)	Obligatoire
Masse de l'essieu le plus chargé (t)	Obligatoire
Distance entre front de tampon et essieux le plus proche (mm)	Obligatoire
Distance minimale entre 2 essieux d'un bogie (mm)	Obligatoire
Distance maximale entre 2 essieux consécutifs (mm)	Obligatoire
6) Longueur totale hors tampons (mm)	Obligatoire
7) Tare du wagon utilisé (t)	Obligatoire
8) Masse du chargement (t)	Obligatoire
Points critiques (uniquement en cas de dépassement du gabarit autorisé)	
12a) Distance du point par rapport à l'axe de la voie, point situé à gauche de l'axe (mm)	Obligatoire
12b) Distance du point par rapport à l'axe de la voie, point situé à droite de l'axe (mm)	Obligatoire
13) Hauteur du point par rapport au plan de roulement (mm)	Obligatoire
14) Distance du point par rapport au pivot le plus proche, point situé entre les pivots (mm)	Obligatoire
15) Distance du point par rapport au pivot le plus proche, point situé à l'extérieur des pivots (mm)	Obligatoire
19) Observations	
Référence de la demande	Obligatoire
Coordonnées de la personne à contacter	Obligatoire
Acheminement par marche spéciale	Le cas échéant
Restrictions de manœuvre (pousse, passage en bosse...)	Le cas échéant
Textes divers à faire figurer dans l'ATE	Le cas échéant
Numéros d'accord des réseaux étrangers	Le cas échéant
21) Gare expéditrice (le cas échéant, ITE ou voie de départ)	Obligatoire
Point d'entrée sur le RFN	Le cas échéant
22) Gare destinataire (le cas échéant, ITE ou voie de réception)	Obligatoire
Point de sortie du RFN	Le cas échéant
23) Description de l'itinéraire (numéro de marche, arrêts revendiqués...)	Obligatoire
24) Vitesse maximale d'acheminement	Obligatoire

COPIE non tenue à jour du 27/09/2018

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	Manuel du demandeur de capacité commerciale
<i>Référentiel</i>	Référentiel Accès Réseau
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Organisation et méthode Interne SNCF RESEAU
<i>Sécurité</i>	Non
<i>Émetteur</i>	Direction de la Capacité et des Sillons
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	AR03004 (TR1A)
<i>Date d'édition</i>	12-02-2018
<i>Version en cours / date</i>	Version 01 du 12-02-2018
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 20-02-2018
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
CORTES ROJO David	08-02-2018	BUCHE Benoit	09-02-2018	QUESNEL Gilles	12-02-2018

Texte remplacé

- AR03004 (ex OP03004 texte RFN-IG-TR 01 A-00-n°002) « Manuel du demandeur de capacité commerciale », Version 8 du 11.04.2014.

Textes de référence

- Document de Référence du Réseau ferré national ;
- AR3001 « Capacité de dernière minute » ;

INTERNE SNCF RESEAU

- AR30124 « Guide du dialogue industriel » ;
- Fiches UIC 419-1 O et 419-2 O ;
- Documents d'information des corridors mis en ligne sur les sites Internet de chacun des corridors ;
- Guides RNE (disponibles à l'adresse <http://www.rne.eu>).

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
01/09/2010	Version 08	11/04/2014	21/05/2014 (sous la ref. OP03004)
12-02-2018	Version 01	12-02-2018	20-12-2018

Mise à disposition / distribution

Type de média : intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	AR MC
<i>Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif</i>	AR CS, DTN
<i>Entités supra régionales et territoriales</i>	
<i>Sièges régionaux</i>	
<i>Établissements</i>	EE, EEBH
<i>Organismes rattachés</i>	
<i>Collections individuelles</i>	
<i>Entités concernées</i>	Toutes.
<i>Particularités de distribution</i>	

Services chargés de la distribution

Pas de distribution papier pour ce texte

Résumé

Le présent manuel a pour objet de décrire les procédures de demandes de sillons et leur traitement. Ce produit est offert à l'attribution par SNCF Réseau en vue de la circulation des trains sur le réseau ferré national.

Accompagnement du texte

Ce document doit faire l'objet d'un accompagnement de la hiérarchie auprès de la chaîne horaire.

INTERNE SNCF RESEAU