

---

---

# **CHARTRE DU RESEAU**

**Version du 13 décembre 2017**

---

---

*En application de l'article L.2100-4 du Code des transports issu de la loi portant réforme ferroviaire*

## Préambule

---

---

Depuis novembre 2015, les parties prenantes du système ferroviaire, réunis dans le cadre du Comité des Opérateurs du Réseau (COOPERE) institué par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ont travaillé à l'élaboration d'une Charte du réseau visant à faciliter les relations entre les parties prenantes du système ferroviaire, ainsi qu'à favoriser une utilisation optimale du réseau ferré, dans un souci d'efficacité économique et sociale et d'optimisation du service rendu aux utilisateurs.

Une démarche pragmatique et progressive de co-construction est conduite, portant jusqu'à présent sur quatre thèmes identifiés comme pertinents par le COOPERE :

- La programmation amont des travaux et de la capacité ;
- La priorisation des sillons et des circulations ;
- La compatibilité du matériel roulant à l'infrastructure ;
- L'optimisation des voies de services.

A la suite de la concertation menée par SNCF Réseau au sujet de la trame horaire systématique dans le cadre d'un groupe de travail du COOPERE, il a été proposé aux membres d'intégrer les recommandations issues de cette concertation dans la charte du réseau.

La Charte du réseau étant par nature évolutive, elle aura vocation à s'enrichir en fonction de l'avancement des travaux du COOPERE.

Le présent document décrit dans un premier temps l'organisation des relations entre les membres du COOPERE ayant permis d'aboutir à la production de la Charte du Réseau est ensuite décrite ; et dans un deuxième temps, la synthèse des règles opérationnelles de bonne conduite élaborées dans le cadre du COOPERE. Les détails des travaux menés en groupe de travail sont par ailleurs disponibles en annexe.

Les travaux conduits témoignent de la capacité des acteurs du ferroviaire à mener une démarche commune au service de l'utilisation optimisée du réseau.

## Organisation des relations entre les membres du COOPERE

### **Le COOPERE, une instance de consultation et de concertation entre les différents acteurs du réseau**

Le COOPERE est régi par l'article L.2100-4 du Code des transports et le décret n° 2015-844 du 10 juillet 2015 relatif au comité des opérateurs du réseau ferré national et à la charte du réseau.

Le COOPERE a pour mission principale d'adopter une Charte du réseau destinée à faciliter les relations entre les membres du comité et à favoriser une optimisation de l'utilisation du réseau.

La Charte du réseau prévoit, à titre de recommandations, et dans le respect des règles relatives à l'utilisation du réseau ferré national, notamment des documents de référence du réseau :

- Les règles opérationnelles de bonne conduite pour l'utilisation du réseau ;
- L'organisation des relations entre les membres du comité des opérateurs du réseau.

La Charte du réseau, et les modifications qui y sont apportées, sont soumises pour avis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

Sans préjudice des compétences exercées par l'ARAFER ou des voies de recours prévues par les lois, règlements et contrats, le COOPERE peut être saisi, à fin de règlement amiable, des différends afférents à l'interprétation et à l'application de la Charte du réseau.

Conformément à l'article 2 du décret n° 2015-844 du 10 juillet 2015, le COOPERE reçoit communication, dans le respect du secret des affaires, de la part de ses membres de toute information utile à ses missions, et, est en particulier informé des choix stratégiques des gestionnaires d'infrastructure relatifs à l'accès au réseau ferré national et à son optimisation opérationnelle, ainsi que des projets d'évolution significative de leurs procédures ou de leurs outils.

Le contrat mentionné à l'article L.2111-10 du code des transports est transmis au COOPERE par SNCF Réseau dans les deux mois suivant sa conclusion.

### **Le COOPERE est composé de trois familles : gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, et, autorités organisatrices de transport et autres candidats (hors entreprises ferroviaires)**

Le COOPERE est constitué d'un Président et de 30 membres, répartis en trois familles représentant :

- Les gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article L.2111-1 du code des transports et les exploitants d'installations de service : 8 membres (dont au maximum 4 représentant SNCF Réseau) ;
- Les entreprises ferroviaires : 12 membres ;
- Les autorités organisatrices de transport et autres candidats, hors entreprises ferroviaires : 10 membres (dont 6 membres représentant les Conseil régionaux).

La Présidence du COOPERE et son Secrétariat sont assurés par SNCF Réseau.

Les membres du COOPERE sont désignés par SNCF Réseau pour deux ans renouvelables, après consultation des associations représentatives des différentes catégories d'acteurs citées par l'article L.2100-4 du Code des transports.

La liste des membres est rendue publique sur le site de SNCF Réseau et est tenue à jour par le Secrétariat du COOPERE.

Les principales associations professionnelles (AFRA, AGIFI, ARF, AUTF, GNTC, Objectif OFF, UPF, UTP) sont invitées à participer au COOPERE en tant qu'observateurs.

Le fonctionnement du COOPERE est régi par un règlement intérieur approuvé par l'Arrêté du 26 août 2016 de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Les décisions du COOPERE sont prises par consensus, à l'exception des décisions d'adoption de la Charte du réseau, de modification du règlement intérieur et d'adoption de la Charte du réseau qui sont soumises à un vote.

Le COOPERE se réunit au moins quatre fois par an selon un calendrier annuel fixé à l'avance.

Ces réunions permettent au COOPERE de piloter l'avancement de groupes thématiques visant à alimenter le contenu de la Charte du réseau.

Plus largement, ces réunions permettent d'aborder des sujets clés relatifs au fonctionnement du réseau. A titre d'illustration, les sujets suivants ont été abordés lors des premières réunions du COOPERE :

- Indicateurs clés du système ferroviaire (présentés sous forme de tableau de bord) ;
- Plan de gestion des informations confidentielles ;
- Sujets d'actualité (mouvements sociaux, quatrième paquet ferroviaire).

Le COOPERE n'étant pas une instance réglementaire, les discussions et débats du COOPERE ne sont pas opposables. Ils sont cependant fondamentaux pour trouver des solutions concrètes aux problèmes d'accès au réseau.

### Choix des thèmes de la Charte du Réseau

L'élaboration de la Charte du réseau est entreprise dans le cadre de différents groupes thématiques installés et pilotés par le COOPERE.

De manière pragmatique, et afin de tirer un maximum parti du COOPERE, ses membres ont décidé de choisir des thèmes de travail ne substituant pas aux thèmes abordés par le Haut Comité du Système ferroviaire.

Le COOPERE pourra néanmoins être amené à aborder des sujets opérationnels faisant l'objet de travaux dans le cadre d'autres instances, dès lors qu'il lui apparaît nécessaire de les inscrire dans une réflexion autour des bonnes pratiques du secteur ferroviaire.

Un échange a été effectué avec la quasi-totalité des membres du COOPERE et certains observateurs afin d'évoquer les différents sujets qui pourraient faire l'objet des groupes de travail thématiques (les thèmes envisagés figurent en annexe de la présente Charte du réseau).

Quatre thèmes de travail ont été choisis par le COOPERE, afin de prioriser les travaux à conduire. Il a ainsi été choisi de travailler sur :

- La programmation amont des travaux et de la capacité ;
- La priorisation des sillons et des circulations ;
- La compatibilité du matériel roulant à l'infrastructure ;
- L'optimisation des voies de services.

La partie suivante présente les résultats des travaux des différents groupes de travail thématiques, et notamment, des premières règles opérationnelles de bonne conduite préconisées par le COOPERE.

## Règles opérationnelles de bonne conduite

---

---

### I. La programmation amont des travaux et de la capacité

#### 1. Renforcement des échanges préalables au processus de détermination des capacités allouées aux travaux

Afin d'améliorer le niveau d'information amont de ses clients et partenaires, SNCF Réseau organisera annuellement, pour quelques axes structurants identifiés de manière consensuelle en fonction de leur importance stratégique, une réunion avant les revues d'axe macro de fin A-3 afin de présenter sa vision à date des besoins de capacités travaux de l'axe en amont de A-3 jusqu'à A-8. Ces présentations comprendront un projet de macro-ordonnancement pour la première année en amont du processus capacitaire et des orientations à caractère provisoire pour les périodes ultérieures. Elles pourront par ailleurs se concentrer sur quelques opérations majeures voire faire l'objet de réunions spécifiques de pré-concertation.

De leur côté, les entreprises ferroviaires, les candidats, les autorités organisatrices de transports ainsi que les Ports transmettront à SNCF Réseau le plus en amont possible leurs attentes par rapport au plan de transport et les évolutions d'importance les concernant (introduction d'un nouveau matériel roulant afin d'en vérifier la compatibilité, révision de la politique de desserte, etc.). Ces éléments encore indicatifs seront transmis à date avec un caractère provisoire et pourront par ailleurs être ajustés.

SNCF Réseau précise que seront communiquées lors de ces réunions d'information des données brutes non définitives. Par exemple, la notion de besoin capacitaire brut ne présage pas des arbitrages et des alignements (mises à l'ombre), faisant ainsi apparaître des besoins capacitaires élevés. A titre informatif, SNCF Réseau apportera une précision sur l'état à date des week-ends bloquants de l'axe concerné, et ce pour la première année de présentation des travaux.

Cette information préalable à la concertation permettra de favoriser l'anticipation et de partager les attentes des utilisateurs du réseau, notamment celles des entreprises ferroviaires, des candidats, des autorités organisatrices de transports et des gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau, autres GI nationaux et internationaux, ports). Ces parties prenantes rechercheront dans le cadre de ces échanges des solutions partagées profitables au système ferroviaire. L'objectif est de donner de la visibilité à SNCF Réseau et aux acteurs mentionnés ci-dessus dans une recherche de performance globale incluant la capacité de l'infrastructure, le niveau de service et la robustesse des plans de transport, le coût de réalisation des travaux et les impacts financiers pour l'ensemble des acteurs.

En complément de ces éléments d'information, ces réunions pourront être l'occasion d'échanger sur les règles de circulation en vigueur sur l'axe concerné, notamment les itinéraires alternatifs ou les autres solutions de détournement, sur les cumuls LTV à l'état brut, ainsi que sur le positionnement temporel de déroulement des travaux.

### II. La trame horaire systématique

#### 1. Augmentation du volume de sillons préconstruits fret et articulation avec le graphique 24h

Suite aux difficultés observées pour inscrire les sillons fret en trame du fait de leur faible répétitivité dans une même journée, SNCF Réseau et les différentes parties prenantes des trafics fret poursuivront leur collaboration pour les flux identifiés comme potentiellement éligibles en trame.

Pour les autres sillons fret réguliers, l'augmentation du volume de sillons préconstruits et/ou de l'enveloppe kilométrique du catalogue fret pourra s'avérer être une solution plus pertinente pour améliorer la réservation des capacités allouées aux sillons fret dans le « graphique 24H ».

SNCF Réseau se montrera attentif aux évolutions commerciales des parties prenantes, ce qui implique, en retour, une information vers le gestionnaire d'infrastructure la plus en amont possible.

#### 2. Optimisation des parcours des sillons en et hors trame

SNCF Réseau et les parties prenantes travailleront à améliorer le parcours de certains sillons susceptibles d'être optimisés. Les parties prenantes pourront saisir en ce sens SNCF Réseau de cas concrets qu'elles auront identifiés.

SNCF Réseau et les parties prenantes étudieront les modalités pour aboutir à une meilleure articulation entre la trame horaire systématique et les sillons longs parcours fret. L'intégration des sillons longs parcours fret en trame 2h pourra être étudiée, dès lors qu'elle semblera être une condition de faisabilité et de maintien de la qualité des autres sillons de la trame.

### **3. Modalités de concertation et renforcement de la prise de décisions**

SNCF Réseau poursuivra les échanges et la concertation avec les parties prenantes lors des concertations en Comités de Pilotage (COPIL) et Comités Techniques (COTECH) en place au niveau national et régional. Afin d'en favoriser l'efficacité, il est convenu que pendant ces instances de concertation :

- Les parties prenantes s'engageront à se faire représenter par des personnes dûment mandatées dans ces instances programmées conformément au calendrier mentionné au Document de référence du réseau. SNCF Réseau fixera les dates de ces comités de manière à permettre aux personnes mandatées de participer sans toutefois mettre en risque le respect du calendrier global ;
- SNCF Réseau favorisera les présentations pédagogiques et expliquant la rationalité de ses propositions techniques. A ce titre, SNCF Réseau mettra davantage en avant les choix et contraintes techniques qui ont amené aux résultats présentés afin de faciliter la prise de décisions.

### **4. Coordination avec les GI frontaliers**

SNCF Réseau continuera à collaborer avec ses homologues européens pour aligner les processus avec les gestionnaires d'infrastructures frontaliers. Cette démarche pourra s'inscrire dans la coordination des corridors de fret européens.

## **III. La priorisation des circulations**

### **1. Dispositif de gestion des situations perturbées en cas de crise grave applicable au trafic de fret**

Les modalités d'application de ce dispositif (développées en annexe) précisent les étapes de reconnaissance de la gravité de la crise (grève d'ampleur nationale ou intempéries d'ampleur exceptionnelle restreignant la capacité du RFN) et le fonctionnement des téléconférences permettant la diffusion des informations (prévisions de tenue des postes, conditions d'accès aux chantiers, mesures opérationnelles déployées, etc.).

### **2. Protocole permettant la mise en place de retours d'expérience communs**

Ce dispositif vise à partager en COOPERE un retour d'expérience de situations fortement perturbées (1 ou 2 sujets au maximum par an) afin de tirer des enseignements permettant d'alimenter la présente Charte du Réseau, ou de préconiser des évolutions du Document de Référence du Réseau. Ce dispositif se traduit concrètement par le protocole suivant :

- Choix tous les ans par le COOPERE d'une ou deux situations à analyser et validation du cadre de l'analyse (méthodologie et calendrier) ;
- Mise en œuvre de l'analyse par SNCF Réseau, qui peut interroger les différentes parties prenantes directement concernées ;
- Restitution des travaux en COOPERE.

SNCF Réseau est partie prenante à plusieurs dispositifs visant à établir des retours d'expérience issus de situations perturbées, notamment prévus par l'annexe n°5 du Document de référence du réseau (DRR). Ces dispositifs doivent être complémentaires, non redondants et tournés vers l'efficacité. Leurs modalités d'application sont décrites ci-dessous :

Type de REX	Annexe 5 du DRR	Charte du Réseau
Fréquence	Réunions d'échanges avec chaque EF au moins une fois par an	1 ou 2 REX par an dans le cadre du GT COOPERE
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Examiner <i>a posteriori</i> les conditions dans lesquelles la circulation s'est réellement effectuée sur le réseau et les écarts constatés par rapport au graphique théorique.</li> <li>▪ Analyser de manière commune les conclusions des enquêtes et rapports effectués par les différents acteurs lors d'incidents conséquents,</li> <li>▪ Mettre au point des plans d'actions ayant pour objectif l'amélioration de la qualité de la circulation sur le réseau et les conditions de leur mise en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analyser les situations fortement perturbées</li> <li>▪ Alimenter, via les enseignements, la Charte du Réseau</li> <li>▪ Préconiser des évolutions du DRR</li> </ul>

SNCF Réseau veillera en particulier à la bonne complémentarité de ces exercices avec ceux réalisés dans le cadre des dispositions du document de référence « Coordination de la gestion des situations de crise du système ferroviaire » de l'EPIC SNCF.

### 3. Diffusion d'informations autour des « nuits rouges »

Les « nuits rouges » désignent des travaux à très grands enjeux pour le réseau, insécables, présentant peu de marge, et pour lesquelles les travaux ne peuvent pas être décalés au-delà de 15 minutes, en cohérence avec les règles de circulations prévues par le Document de référence du réseau, notamment son annexe n°5.

Les gestionnaires d'infrastructure s'engagent à diffuser les impacts sur les circulations des « nuits rouges » plus largement (y compris aux Autorités Organisatrices), et plus en amont. SNCF Réseau diffusera les informations relatives à l'organisation des travaux de type « nuits rouges » de manière hebdomadaire et en fournissant une vision glissante à 3 semaines. Les informations communiquées pour les 7 prochains jours sont réputées fermes.

Un protocole détaillé sera produit par les différents gestionnaires d'infrastructure pour expliciter les modalités de mise à disposition de ces informations. La rédaction de ce protocole sera pilotée par SNCF Réseau.

### 4. Modalités de priorisation des trains de surveillance.

Les règles de priorisation opérationnelles pour ce type de train ne sont pas différentes de celles des autres trains. Néanmoins, si l'infrastructure de l'un des gestionnaires d'infrastructure se trouvait dans des limites de tolérance telles que l'absence de passage d'un train de surveillance causerait une baisse préjudiciable de performance, les gestionnaires d'infrastructure pourrait accorder en opérationnel un niveau de priorisation des trains favorisant la circulation des trains de surveillance.

## IV. Le processus de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure

### 1. Edition d'une carte de la compatibilité pour chaque matériel roulant

Afin de permettre de visualiser les sections du réseau utilisables par les matériels roulants, objets du processus de vérification, SNCF Réseau éditera une carte de la comptabilité des matériels roulants sur base des Attestations de Compatibilité complètes déjà délivrées en fonction des demandes des clients.

### 2. Echanges anticipés entre le demandeur et SNCF Réseau avant l'envoi de la demande d'Attestation de Compatibilité

Le demandeur initiera des échanges avec SNCF Réseau, bien avant l'envoi de la première Demande d'Attestations de Compatibilité, pour :

- Bénéficier d'une proportion de lignes du RFN compatibles la plus élevée ;
- Minimiser les risques d'incompatibilités : armement de la voie, Ouvrage d'Art, gabarits, alimentation électrique (puissance et Section de Séparation des Phases ou Section de Séparation des Systèmes);
- Alléger le traitement des analyses précédant la délivrance des Attestation de Compatibilité.

### 3. Amélioration de la complétude et de la qualité du Dossier Technique venant à l'appui de la demande d'Attestation de compatibilité

SNCF Réseau et le demandeur chercheront à améliorer la qualité et la complétude du Dossier Technique – détaillé à l'annexe 2.2 du Document de Référence du réseau relative à la vérification de la compatibilité du matériel roulant à l'infrastructure – pour éviter les problèmes suivants dans la rédaction et/ou l'usage du Dossier Technique :

- L'allongement des échanges portant sur la rédaction du Cahier des Charges des Vérifications Particulières ;
- La modification des règles décrites dans le Cahier des Charges des Vérifications Particulières suite à l'évolution de l'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale; l'impact d'une telle situation sera plus ou moins élevé en fonction de la proportion du réseau ferré national déjà analysée.

Le demandeur pourra recourir aux solutions suivantes pour améliorer la complétude du Dossier Technique :

- Faire rédiger le Dossier technique par le constructeur du matériel roulant en même temps que le Dossier de Sécurité ou le Dossier Technique de Sécurité constitué pour obtenir l' l'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale ;
- Questionner suffisamment SNCF Réseau pendant la rédaction du Dossier Technique ;
- Adresser le Dossier Technique à SNCF Réseau quand le Dossier de Sécurité est adressé à l'EPSF ou à l'EURA.

### 4. Amélioration de la complétude et de la qualité de la Demande d'Attestation de Compatibilité

Le demandeur améliorera la qualité et la complétude des Demandes d'Attestations de Compatibilité pour éviter de rencontrer les problèmes suivants dans l'établissement des sections de lignes pour laquelle une Attestation de Compatibilité est demandée:

- Les Demandes d'Attestation de Compatibilité sont souvent itératives, très rapprochées entre elles et pas assez anticipées par rapport aux dates des premières circulations;
- La formulation par le client de ses besoins via des Renseignements Techniques et/ou Consignes Locales d'Exploitation va au-delà du « périmètre » strictement nécessaire;
- L'usage des Renseignements Techniques et des Consignes Locales d'Exploitation nécessite un travail complémentaire très chronophage pour s'assurer qu'aucune section de ligne ne manquera par la suite.



Le demandeur pourra recourir aux solutions suivantes pour améliorer la complétude et de la qualité de la Demande d'Attestation de Compatibilité:

- Anticiper dès la première Demande d'Attestation de Compatibilité les circulations prévues d'être réalisées sur six mois d'activité par les premiers matériels roulants livrés;
- Remplacer l'usage des Renseignements Techniques par des listes de lignes et les valeurs kilométriques des extrémités des sections de lignes réellement utiles ;
- Sélectionner les sections de lignes par le biais d'une application cartographique.

### **5. Amélioration de la forme de l'Attestation de Compatibilité**

SNCF Réseau améliorera la forme d'une Attestation de Compatibilité afin de mieux maîtriser son utilisation et éviter les problèmes suivants dans l'utilisation d'une Attestation de Compatibilité :

- Les tableaux des Attestation de Compatibilité comportent un très grand nombre de lignes dû à leur « structuration » par Renseignements Techniques, et dans certains cas, par Consignes Locales d'Exploitation;
- Les tableaux des Attestation de Compatibilité comportent un trop grand nombre de lignes dû à un découpage par point kilométrique, voire localités, dont l'intérêt n'est pas avéré;
- Les tableaux des Attestation de Compatibilité ne « parlent » pas aux opérateurs des services « production des trains » des entreprises ferroviaires.

SNCF Réseau pourra recourir aux solutions suivantes pour améliorer la forme de l'Attestation de Compatibilité:

- Structurer les tableaux des Attestation de Compatibilité par N° de lignes et points kilométriques croissants;
- Réaliser des découpages aux débuts et fins de zones concernées par des restrictions;
- Réaliser des découpages au droit des sections communes à plusieurs Renseignements Techniques;
- Supprimer tous les autres découpages, en particulier, ceux induits uniquement par la mention d'une localité sans autre raison;
- Fournir une carte (avec zoom possible pour pouvoir vérifier par ex. l'accès à un embranché en pleine voie) qui visualisera avec 3 couleurs, le domaine étudié.

### **6. Etablissement d'un indicateur permettant à chaque demandeur de mesurer le pourcentage de traitement de sa Demande d'Attestation de Compatibilité**

SNCF Réseau tiendra à disposition de chaque demandeur d'attestation un indicateur permettant de mesurer le pourcentage de traitement de sa Demande d'Attestation de Compatibilité :

- Si le demandeur souhaite disposer d'un pourcentage d'avancée du traitement de la Demande d'Attestation de Compatibilité pour un itinéraire donné, il devra établir une Demande d'Attestation de Compatibilité portant exclusivement sur cet itinéraire ;
- Si le demandeur souhaite disposer d'un pourcentage d'avancée du traitement de la Demande d'Attestation de Compatibilité pour un client ou une affaire donnés, il devra établir une Demande d'Attestation de Compatibilité portant sur le périmètre lié à ce client ou à cette affaire.

## Annexe n°1 : Détails des travaux menés par les groupes de travail

### Groupe de travail « Programmation amont des travaux et de la capacité »

#### Contexte et enjeux

Dès le grand amont, la planification des travaux et la détermination des capacités s'établissent en fonction des principes et du calendrier suivants :

- Jusqu'à A-6/A-5 : Les axes sont choisis, sur la base du réseau structurant et notamment en fonction du Grand Plan de Modernisation du Réseau, ce qui se traduit par des schémas directeurs établissant une première volumétrie des travaux et de la capacité.
- De A-5 à A-3 : Période consacrée à la planification prévisionnelle pour la réalisation des travaux en intégrant les moyens nécessaires et les problématiques capacitaires.
- A partir de fin A-3 : Entrée dans le processus capacitaire, tel que décrit au Document de référence du réseau, avec ses moments de concertation par logique d'axe. En parallèle, une concertation individuelle est menée pour les chantiers via les RP0 (soit actuellement, environ 1000 par an).

Les échanges préparatoires à la constitution du Comité des opérateurs du réseau, fin 2015, ont fait état de la volonté des membres du COOPERE d'améliorer l'information amont relative aux travaux et à la capacité. Sans préjudice de la pertinence des instances d'information et de concertation mise en place par SNCF Réseau avec ses clients et partenaires (revues d'axe, RP0, etc.), le groupe de travail a pour objectif de travailler à l'identification de modalités pour renforcer ces instants de concertation en ciblant l'horizon A-3/A-5 qui en est relativement dépourvu.

SNCF Réseau a pu alors exprimer les contraintes en termes de maintenance, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et des impératifs travaux sur les axes ; en revanche les différentes parties prenantes ont pu évoquer leurs contraintes et leurs attentes, en amont du processus capacitaire.

#### Déroulement des travaux

Le groupe de travail s'est réuni une première fois le 20 mai 2016 afin de présenter les travaux relatifs à cette thématique qui avaient été conduits dans le cadre de la constitution des règles de bonnes conduites opérationnelles avec l'UTP jusqu'en 2015. A cette occasion, une présentation des besoins de capacité travaux à A-4/A-8 a été réalisée pour l'axe Paris-Belgique, utilisant la méthodologie Pi Axe.

Il a été décidé en séance que le groupe de travail serait alimenté par des présentations pour 6 axes supplémentaires, choisis de manière partagée par SNCF Réseau et ses partenaires.

Le premier semestre 2017 fut l'occasion d'organiser 5 réunions du groupe de travail :

- Le 19 janvier : Axe Paris-Dijon ;
- Le 2 mars : Axes POLT et Paris-La Rochelle ;
- Le 19 avril : Premier échange consacré à l'identification des bonnes pratiques ;
- Le 24 mai : Axes Marseille-Vintimille et Ambérieu-Modane ;
- Le 1er juin : Axe Paris-Le Havre et validation de la proposition de contribution à la charte.

## Groupe de travail « Trame horaire systématique »

### Contexte et enjeux

Entre A-5 et A-2, SNCF Réseau structure la capacité du graphique et définit les principes d'organisation du plan de sillons et de la capacité travaux, sur la base des expressions de besoins commerciaux préalablement communiquées par les demandeurs de capacité. En ce qui concerne la capacité commerciale, SNCF Réseau intègre dans un document préparatoire les besoins de sillons se répétant plusieurs fois par jour afin d'avoir une référence dans la structuration des horaires. Celle-ci constitue une base dans la préparation des phases de pré-construction puis de construction de l'horaire de service. De ce fait, elle n'a pas vocation à intégrer tous les sillons susceptibles de circuler dans la journée.

Fondée sur les principes du cadencement en réseau, la trame horaire systématique est un plan de sillons cohérents entre eux et autour des nœuds, bâti sur un intervalle horaire de 2 heures. Elle cherche à répondre au plus près des besoins exprimés, tout en maximisant l'utilisation de la capacité commerciale du réseau. Cette maximisation repose sur un compromis entre acteurs et vise à garder une capacité résiduelle. A défaut de compromis, la décision finale revient à SNCF Réseau.

Par l'établissement de la trame horaire systématique, SNCF Réseau, en réponse aux besoins exprimés par les demandeurs de capacités, vise à optimiser la capacité et structurer la demande de capacité dans un système robuste, reproductible tout au long de la journée, et proposant une résolution industrielle des conflits potentiels entre sillons fréquents. Les parties prenantes conviennent que la trame soit un moyen de bâtir un système prenant en compte la diversité des circulations, performant, et adapté aux besoins commerciaux.

La trame horaire systématique ne crée ni droits, ni obligations, que ce soit pour SNCF Réseau ou pour les demandeurs de capacité tel qu'explicité par l'ARAFER. Le régulateur, dans sa décision n°2016-011 de l'ARAFER du 3 février 2016 du 3 février 2016, expose que « *la trame horaire systématique sert de base avec le graphique « 24 heures » et les prévisions de travaux, à la construction de l'horaire de service annuel* ».

### Déroulement des travaux

Faisant suite à la décision mentionnée ci-dessus, une concertation a été menée par SNCF Réseau entre avril et novembre 2016 au sujet de la trame horaire systématique. Celle-ci s'est déroulée dans le cadre d'un Groupe de travail du Comité des opérateurs du réseau, permettant aux représentants des membres volontaires ainsi qu'aux associations professionnelles d'y prendre part. Ce fut le cas d'entreprises ferroviaires fret et voyageurs, d'autorités organisatrices de transports, de gestionnaires d'infrastructure, de ports, d'opérateurs de transports combinés, et d'autres candidats à l'accès au réseau.

A la suite des 4 réunions de travail dédiées (14 avril, 28 juin, 23 septembre et 18 novembre 2016), les participants se sont majoritairement accordés sur un texte partagé dit « synthèse des échanges » qui détaille des principes et des recommandations pour les actions de SNCF Réseau et des parties prenantes. Il a été proposé que ces règles puissent être insérées dans le projet de Document de référence du réseau, en ce qu'il s'agit des principes, et dans la présente charte, en ce qu'il s'agit des recommandations.

## Groupe de travail « Priorisation des circulations »

### Contexte et enjeux

Le Document de Référence du Réseau pose un cadre en matière de priorisation des circulations en phase opérationnelle. Cependant, plusieurs membres du COOPERE ont indiqué que dans certains cas opérationnels (par exemple, lors de travaux importants, ou lors de mouvements sociaux), les règles de priorisation des circulations pourraient être davantage partagées et précisées.

Dans ce contexte, le COOPERE a décidé d'installer un Groupe de Travail thématique spécifique sur la priorisation des circulations afin de favoriser la co-construction de dispositifs visant à compléter ou faire évoluer les règles de priorité en situation opérationnelle.

Les travaux de ce groupe de travail n'avaient pas vocation à remplacer la consultation réglementaire relative au Document de Référence du Réseau et au Document de Référence des Gares. Par ailleurs, le périmètre du groupe de travail était centré sur les situations opérationnelles, il n'a donc pas traité de la construction horaire.

### Déroulement des travaux

Le groupe de travail constitué sur ce sujet s'est réuni à trois reprises (20 juin 2016, 6 septembre 2016 et 24 novembre 2016) en rassemblant des représentants de l'ensemble des familles ferroviaires (GI, EF et AOT), du GNTC, de l'ARAFER et de l'UTP. Les travaux se sont déroulés en trois temps :

- Un premier temps d'échange autour de situations opérationnelles et de cas d'usages ;
- Un second temps de partage des travaux associant l'UTP et SNCF Réseau et ayant abouti à la production des Règles de Bonne Conduite Opérationnelles (RBCO) publiées en juin 2015 ;
- Un dernier temps d'identification des éléments à faire figurer dans la présente Charte du Réseau.

En application de la présente charte du réseau, le groupe de travail est amené à se réunir une à deux fois par an pour réaliser le retour d'expérience d'une situation fortement perturbée. Dans ce cadre, le groupe de travail a analysé le 18 mai 2017 les perturbations liées à la grève des 23 et 24 janvier sur la Grande Ceinture Nord.

### 1) Echange autour de situations opérationnelles

Les travaux ont débuté par un partage des règles en vigueur sur le Réseau Ferré National et en Europe, permettant d'appréhender les spécificités françaises.

Les échanges qui ont suivi ont permis d'identifier plusieurs pistes de travail, et notamment :

- **Informations sur les impacts sur les circulations des « nuits rouges ».** Les Entreprises Ferroviaires et les Autorités Organisatrices des Transports ont exprimé le besoin d'une diffusion plus large des impacts sur les circulations des programmes des « nuits rouges » (nuits pendant lesquelles des travaux d'envergure sont réalisés) afin de davantage anticiper la planification des circulations ;
- **Modalités de priorisation des trains ouvrant les travaux** qui peuvent se retrouver bloqués ou retardés par des plages travaux en cas de retard (y compris quand celui-ci n'est pas imputable aux Entreprises Ferroviaires). Les membres du groupe de travail ont souligné la complexité d'établir des règles de priorisation spécifiques en raison de la grande diversité des situations à traiter (en fonction de la nature des travaux, de la nature du retard, et du type de train concerné) ;
- **Modalités de priorisation des trains dédoublés.** La séparation de deux trains d'un train dédoublé peut entraîner une perte de priorité de l'une des deux rames. A l'heure actuelle, sauf arbitrage au sein d'une Entreprise Ferroviaire, le principe général est qu'un train en retard ne doit pas pénaliser un train à l'heure ;
- **Modalités de priorisation des trains de surveillance.** Sur ce sujet, il n'y a pas de spécificité particulière en termes de priorisation des trains. Les membres du groupe de travail ont néanmoins noté que si l'infrastructure se trouvait dans des limites de tolérance telles que l'absence de passage d'un train de surveillance causerait

une baisse préjudiciable de performance, les gestionnaires d'infrastructure pourraient accorder en opérationnel un niveau de priorisation favorisant la circulation des trains de surveillance ;

- **Développement de l'information transfrontalière.** Des améliorations sont nécessaires en ce qui concerne le partage d'information entre les différents gestionnaires d'infrastructure européens. Sur ce sujet, SNCF Réseau a indiqué qu'une étude était en cours pour déployer des systèmes d'information développés par RailNetEurope facilitant les échanges entre les gestionnaires d'infrastructure. De plus, SNCF Réseau conduit actuellement un projet majeur de refonte des systèmes d'information de gestion opérationnelle des circulations (projet « GOC 2.0 ») qui permettra de renforcer les échanges avec les gestionnaires d'infrastructure étrangers ;
- **Scénarii de secours lors de situations perturbées entraînant des détournements.** Les membres du groupe de travail ont échangé sur l'opportunité de généraliser la production de scénarii de secours en cas de situations perturbées. Actuellement, les Entreprises Ferroviaires impactées par une perturbation sont informées. Cependant, il n'existe pas systématiquement de scénarii partagés visant à faciliter la prise de décision sur la priorisation des trains. Les membres du groupe de travail ont convenu que ce type d'analyse était plus particulièrement pertinent pour des situations fréquentes qui concernent des services répétitifs.

### 2) Balayage des Règles de Bonne Conduite Opérationnelles (RBCO)

Dans un second temps, les membres du groupe de travail ont échangé sur le dispositif mis en place dans le cadre des RBCO (publication partagée entre SNCF Réseau et l'UTP en juin 2015).

Ce dispositif applicable au trafic de fret (détaillé en annexe) vise à faciliter la gestion des situations perturbées en cas de crise grave. Il ne modifie aucune des règles et procédures relatives au service garanti des trains de voyageurs en cas de grève ou en cas d'autres perturbations prévisibles du trafic prévues par la loi n°2007-1224 du 21 août 2007. Les axes définis dans ce dispositif permettent de renforcer la prise en compte des besoins spécifiques du fret tels que les accès aux lignes et aux sites du réseau ferré national y compris les postes-frontières, par référence à la « Carte orientée Fret ».

### 3) Identification des éléments à faire figurer dans la présente Charte du Réseau.

Les échanges du groupe de travail « Priorisation des circulations » ont finalement permis de valider l'opportunité de faire figurer le dispositif RBCO de gestion de crise pour les circulations fret dans la Charte du Réseau.

Ils ont également permis de valider d'autres règles à faire figurer dans la Charte du Réseau, relatives notamment à la mise en place de retours d'expériences communs sur des situations perturbées, et à l'information des impacts des travaux sur les circulations lors des nuits rouges.

Le sujet de la construction de scénarii de gestion des situations perturbées n'a pas fait l'objet de règles spécifiques à ce stade.

### 4) Préconisation de modification du Document de référence du réseau

Suite au retour d'expérience du 18 mai 2017, le groupe de travail propose de compléter les règles de l'annexe n°5 du Document de référence du réseau avec les principes suivants lors des situations perturbées:

- Priorisation des trains de fret ayant une importance d'intérêt général pour la nation – notamment pour l'industrie (risque d'arrêt), pour les personnes (besoins alimentaires de première nécessité, notamment les produits frais), pour la santé (risque d'épidémie lié à l'usage de l'eau, etc.) – ou comportant des contraintes de sûreté (marchandises dangereuses).
- Ces passages se font en cohérence avec les ouvertures des postes d'aiguillage, occasionnant en accord avec les entreprises ferroviaires concernées de possibles regroupements des trains en batterie ou sur des périodes limitées.

### Groupe de travail « Admission du matériel roulant »

#### Contexte et enjeux

Le processus d'étude de compatibilité du matériel roulant à l'infrastructure est une étape stratégique pour toute entreprise ferroviaire désireuse de circuler sur le réseau ferré national.

Fort de ce constat SNCF Réseau et les parties prenantes, ayant conscience des écarts susceptibles d'exister entre les caractéristiques réelles et nominales des composantes de l'infrastructure, des contraintes exportées par le matériel roulant généralement conçu sur base de standards européens en constante évolution, ont décidé de lancer un groupe de travail dont l'objectif est d'identifier des pratiques pouvant réduire les délais de traitement du processus actuel.

Ce groupe de travail est par ailleurs nécessaire pour sensibiliser les entreprises ferroviaires et l'ensemble des parties prenantes intéressées aux règles qui devront être mises en œuvre pour l'application des paramètres du RINF et de leur complément en application du quatrième paquet ferroviaire.

#### Déroulement des travaux

Les six premières réunions ont permis d'identifier et valider au sein du groupes de travail, six règles opérationnelles de bonne conduite dans le cadre du dispositif actuel d'admission du matériel roulant prévu au DRR. Les réunions à venir permettront d'exposer les autres règles nécessaires à la mise en œuvre des paramètres du RINF (passages à niveaux, signalisation, Gabarit, Ouvrage d'art, Installations fixes de tractions électriques...).

## Annexe n°2 : Processus opérationnel de gestion des situations perturbées en cas de crise grave

### Dispositif d'information mis en œuvre par le SGTC en cas d'application de la loi sur la continuité de service<sup>1</sup>

#### Les mouvements sociaux

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

Ainsi :

1. Dès que le préavis national est connu, un avis est lancé par les Etablissements Infra Circulation (EIC) au niveau local auprès des entreprises présentes sur leur territoire, et par le CNOC au niveau national auprès de l'ensemble des Entreprises Ferroviaires, informant du dépôt d'un préavis de grève ;
2. Quotidiennement et pendant toute sa durée, une téléconférence nationale dédiée aux Entreprises Ferroviaires Fret est organisée. Au-delà des prévisions concernant les grands postes d'aiguillage dont la tenue est dimensionnante pour l'accès au Réseau Ferré National (RFN), cette téléconférence a pour but de délivrer aux Entreprises Ferroviaires des informations complètes, détaillées et actualisées sur les prévisions de tenue des postes et d'accès aux chantiers « stratégiques » pour leur production et notamment pour la préparation, l'expédition et la réception de leurs trains prioritaires ;
3. Au fur et à mesure que les EIC ont connaissance des ressources disponibles, ils renseignent des tableaux (construits sous EXCEL) qui génèrent des cartographies régionales détaillées sur l'ouverture ou non à la circulation des sections de ligne commandées par les postes et installations qu'ils gèrent. L'ensemble de ces informations donne lieu à l'édition a minima une fois par jour, à un(e) cartographie nationale consultable par l'ensemble des Entreprises Ferroviaires et Candidats Autorisés.

#### Les incidents entraînant une réduction de capacité importante

En situation d'un incident ayant pour conséquence une réduction de capacité ne permettant plus l'écoulement du trafic ferroviaire dans des conditions normales, notamment les incidents pour lesquels un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance, les Entreprises Ferroviaires sont conviées à participer à des audio conférences quotidiennes visant à les tenir informées :

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

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

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

## Annexe n°3 : Synthèse des échanges issue de la concertation relative à la trame horaire systématique (avril-novembre 2016)

La concertation relative à la trame horaire systématique a abouti à un document partagé construit avec l'ensemble des participants sur le principe du consensus. Ce document a alimenté plusieurs documents : il a été repris dans la Charte du réseau en ce qui concerne les éléments relevant des bonnes pratiques opérationnelles ; et a servi de base pour SNCF Réseau aux évolutions apportées sur cette thématique au Document de référence du réseau (DRR 2019) et au Manuel du demandeur de capacité commerciale (en cours de révision au 13 décembre 2017).

Pour des raisons de lisibilité, il a été décidé d'ajouter la synthèse des échanges en indiquant le support – Document de référence du réseau, Manuel du demandeur des capacités commerciales et Charte du réseau – de reprise de ces éléments.

Texte	Support de reprise des éléments
<b>Déroulement des travaux</b>	
<p>Suite à la décision n°2016-011 de l'ARAFER du 3 février 2016, une concertation a été menée par SNCF Réseau entre avril et septembre 2016 au sujet de la trame horaire systématique. Celle-ci s'est déroulée dans le cadre d'un Groupe de travail du Comité des opérateurs du Réseau, permettant aux représentants des membres volontaires ainsi qu'aux associations professionnelles d'y prendre part. Ce fut le cas d'entreprises ferroviaires fret et voyageurs, d'autorités organisatrices de transports, de gestionnaires d'infrastructure, de ports, d'opérateurs de transports combinés, et d'autres candidats à l'accès au réseau.</p> <p>Les parties prenantes à la concertation sont les entreprises ferroviaires et les autres candidats à l'accès au réseau<sup>2</sup>, les autorités organisatrices de transport et les autres gestionnaires d'infrastructure notamment les Grands ports maritimes.</p> <p>L'ensemble des acteurs souhaitent, une fois le consensus obtenu et validé en réunion plénière du COOPERE, que les principes et règles ci-dessous puissent être repris dans le DRR et/ou, en tant que de besoin, dans la Charte du réseau.</p>	<p><b>Charte du réseau</b> Annexe/Déroulement des travaux / §1</p> <p><b>Non repris</b></p> <p><b>Charte du réseau</b> Annexe/Déroulement des travaux / §2 (adapté)</p>
<b>Contenu de la trame horaire systématique</b>	
<p>Entre A-5 et A-2, SNCF Réseau structure la capacité du graphique et définit les principes d'organisation du plan de sillons et de la capacité travaux, sur la base des expressions de besoins commerciaux préalablement communiquées par les demandeurs de capacité. En ce qui concerne la capacité commerciale, SNCF Réseau intègre dans un document préparatoire les besoins de sillons se répétant plusieurs fois par jour afin d'avoir une référence dans la structuration des horaires. Celle-ci constitue une base dans la préparation des phases de pré-construction puis de construction de l'horaire de service. De ce fait, elle n'a pas vocation à intégrer tous les sillons susceptibles de circuler dans la journée.</p> <p>Fondée sur les principes du cadencement en réseau, la trame horaire systématique est un plan de sillons cohérents entre eux et autour des nœuds, bâti sur un intervalle horaire de 2 heures. Elle cherche à répondre au plus près des besoins exprimés, tout en maximisant l'utilisation de la capacité commerciale du réseau. Cette maximisation repose sur un compromis entre acteurs et vise à garder une capacité résiduelle. A défaut de compromis, la décision finale revient à SNCF Réseau.</p>	<p><b>Document de référence du réseau (DRR)</b> Point 4.2.2.1 <b>et Charte du réseau</b> Annexe/Contexte et enjeux / §1</p> <p><b>Charte du réseau</b> Annexe/Contexte et enjeux / §2</p>

<sup>2</sup> Tels que définis par la Directive 2012/34/UE, qu'ils activent ou non leur faculté de commander des sillons



La trame horaire systématique ne crée ni droits, ni obligations, que ce soit pour SNCF Réseau ou pour les demandeurs de capacité tel qu'explicité par l'ARAFER. L'ARAFER, dans sa décision du 3 février 2016 portant règlement du différend entre la Région Rhône Alpes et SNCF Réseau, expose que « *la trame horaire systématique sert de base avec le graphique « 24 heures » et les prévisions de travaux, à la construction de l'horaire de service annuel (...)* ».

**Charte du réseau**  
Annexe/Contexte et enjeux / §4

**Synthèse des échanges**

*Objectifs de la trame*

Par l'établissement de la trame horaire systématique, SNCF Réseau, en réponse aux besoins exprimés par les demandeurs de capacités, vise à optimiser la capacité et structurer la demande de capacité dans un système robuste, reproductible tout au long de la journée, et proposant une résolution industrielle des conflits potentiels entre sillons fréquents. Les parties prenantes conviennent que la trame soit un moyen de bâtir un système prenant en compte la diversité des circulations, performant, et adapté aux besoins commerciaux.

**Charte du réseau**  
Annexe/Contexte et enjeux / §3

*Calendrier nominal d'élaboration de la trame et refonte d'importance*

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 jusqu'à 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, décrites ultérieurement, en janvier et février A-2 ;
- Communication à toutes les parties prenantes de la trame par SNCF Réseau en avril 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.

**Manuel du demandeur de capacité commerciale (MDCC)**  
Point 101.1

*Conditions d'éligibilité*

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 (voir annexe n°1).

**Annexe n°1 : Catégorisation des flux en trame en fonction de leur fréquence horaire**

Besoin jour	Fréquence horaire
< 4 / jour / sens	Hors trame sauf exceptions documentées
4 ≤ x < 9 / jour / sens	1 / 2h
7 < x < 11 à 12 / jour / sens	1 / h
12 / jour / sens < x	2 / h

**MDCC**  
Point 101.2  
(avec compléments)

Suite aux difficultés observées actuellement pour inscrire les sillons fret en trame du fait de leur faible répétitivité dans une même journée, SNCF Réseau et les différentes parties prenantes des trafics fret poursuivront leur collaboration pour les flux identifiés

**Charte du réseau**  
BP n°1 / § 1 et 2

comme potentiellement éligibles en trame. Pour les autres sillons Fret réguliers, l'augmentation du volume de sillons préconstruits et/ou de l'enveloppe kilométrique du catalogue fret pourra s'avérer être une solution plus pertinente pour améliorer la réservation des capacités allouées aux sillons fret dans le « graphique 24H ».	
Chaque année, les critères d'éligibilité et le volume du catalogue Fret font l'objet d'une concertation avec les parties prenantes. Il en va de même des sillons voyageurs de long parcours et/ou internationaux.	<b>DRR</b> Point 4.2.2.2 (reformulé)
SNCF Réseau se montrera attentif aux évolutions commerciales des parties prenantes, ce qui implique en retour une information vers le gestionnaire d'infrastructure la plus en amont possible.	<b>Charte du réseau</b> BP n°1 / § 3

*Optimisation des parcours des sillons en et hors trame*

SNCF Réseau et les parties prenantes travailleront à améliorer le parcours de certains sillons susceptibles d'être optimisés. Les parties prenantes pourront saisir en ce sens SNCF Réseau de cas concrets qu'elles auront identifiés.	<b>Charte du réseau</b> BP n°2 / § 1 et 2 (reformulation en fin de paragraphe)
SNCF Réseau et les parties prenantes étudieront les modalités pour aboutir à une meilleure articulation entre la trame horaire systématique et les sillons longs parcours fret. L'intégration des sillons longs parcours fret en trame 2h pourra être étudiée, dès lors qu'elle semblera être une condition de sa faisabilité et que cela n'affectera pas la qualité d'autres sillons de la trame.	

*Critères d'analyse en cas de capacité contrainte*

SNCF Réseau s'efforce d'atteindre le 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 pourra, après analyse de la demande, être force de proposition auprès des parties prenantes pour concilier ces différents besoins (en utilisant notamment les leviers décrits en annexe n°2).	<b>DRR</b> Point 4.4.1.1. (principes)  <b>MDCC</b> Point 101.3 (principes et tableau)
--	---

**Annexe n°2 : Positions de SNCF Réseau concernant le traitement des sillons en trame**

Type de sillon	Objectif à tenir	Souplesse potentielle
<b>Sillon de base</b>	-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
<b>Sillons de renfort</b>	-Tenir le volume demandé dans la période de pointe	-Adapter la qualité commerciale (détente, politique d'arrêt, correspondances, temps de parcours, décalage horaire)
<b>Sillons occasionnels (4 à 6 par jour)</b>	-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
<b>Sillons ponctuels (1 à 3 par jour)</b>	-Mesurer la compatibilité du sillon avec les sillons de base et de renfort -Limiter les exclusions avec les sillons de base et de renfort	-Ne pas mettre le sillon en trame

SNCF Réseau aura recours, pour la construction des scénarios de desserte, à des critères d'appréciation qui ont fait l'objet d'échanges dans le groupe de travail, sans néanmoins introduire de pondération figée entre ces critères.

Le choix des scénarios de desserte de SNCF Réseau s'appuie en général sur des critères d'analyse, volontairement non priorisés par SNCF Réseau mais discutés avec les parties prenantes lors des concertations. Les critères d'analyse les plus régulièrement utilisés sont les suivants pour fonder la décision de SNCF Réseau sur le scénario définitif retenu pour publication de la trame : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficulté technique de tracé du sillon et « effets de bord » sur l'ensemble du montage horaire (existence de voie unique sur le parcours, traversée de nœuds de correspondance, circulation en Zone Dense, cisaillements potentiels,</li> </ul>	<b>DRR</b> Point 4.4.1.1.
--	------------------------------

<p>performance des lignes circulées, etc....) : à utiliser notamment pour des sillons « long parcours » nationaux ou internationaux traversant des nœuds ferroviaires aux heures de pointe ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Distance parcourue par le sillon ;</li> <li>- Nombre d'activations du sillon dans le 24H constaté lors des services précédents et projeté par le demandeur pour le SA considéré ;</li> <li>- Identification « base ou renfort » du sillon considéré ;</li> <li>- Enjeu commercial relatif du ou des sillons considérés pour l'activité demandeuse ;</li> <li>- Enjeu financier pour le gestionnaire d'infrastructure ;</li> <li>- Ecart entre la réponse du gestionnaire d'infrastructure et la demande initiale (temps de parcours, nombre d'arrêts, correspondances, fréquence, et positionnement horaire).</li> </ul>	
<p>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.</p>	<p><b>MDCC</b> Point 101.3</p>
<p>La trame horaire systématique s'inscrit dans la logique d'industrialisation des capacités instaurée par SNCF Réseau : elle est en cela la référence pour les étapes suivantes de la construction horaire. La trame permet notamment d'évaluer la saturation du graphique lors du traitement en 24h. A la suite des expressions de besoin en 24h, et dans les situations proches de la saturation, SNCF Réseau s'efforce de répondre aux besoins demandés en utilisant les tolérances, à la disposition du GI, indiquées par les demandeurs.</p> <p>Lors de l'étape de pré-construction du graphique, le respect de la trame n'est pas une obligation et ne conduit pas à rejeter une expression de besoin si elle est techniquement faisable ; en revanche, la conformité à la trame peut être considérée comme une bonne pratique qui favorise l'optimisation de l'utilisation de la capacité et l'efficacité du processus d'élaboration de l'horaire. Si des conflits sont détectés entre différentes expressions de besoins, une recherche de consensus entre les parties est effectuée pour laquelle SNCF Réseau propose des adaptations au plus près des demandes exprimées pour en assurer la faisabilité technique. Dans le cas où les échanges entre les parties concernées n'aboutissent pas, SNCF Réseau choisira la solution apparaissant comme la plus optimale en termes d'utilisation de la capacité disponible et la plus équitable par rapport aux demandeurs concernés (l'équité s'appréciant à partir des mêmes critères que ceux énoncés ci-dessus pour la trame).</p>	<p><b>DRR</b> Point 4.2.2.2. (reformulé)</p> <p><b>DRR</b> Point 4.4.1.2. (reformulé)</p>
<p><i>Instances de concertation</i></p>	
<p>SNCF Réseau poursuivra les échanges et la concertation avec les parties prenantes lors des concertations en Comités de Pilotage (COPIL) et Comités Techniques (COTECH) en place au niveau national et régional.</p>	<p><b>MDCC</b> Point 101.1 <b>Charte du réseau</b> BP n°3 / § 1</p>
<p>Pendant ces instances de concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les parties prenantes s'engageront à se faire représenter par des personnes dûment mandatées dans ces instances programmées conformément au calendrier défini supra. SNCF Réseau fixera les dates de ces comités de manière à permettre aux personnes mandatées de participer sans toutefois mettre en risque le respect du calendrier global ;</li> <li>- SNCF Réseau favorisera les présentations plus pédagogiques et démontrant la rationalité de ses propositions techniques. A ce titre, SNCF Réseau mettra davantage en avant les choix et contraintes techniques qui ont amené aux résultats présentés afin de faciliter la prise de décisions.</li> </ul>	<p><b>Charte du réseau</b> BP n°3 / § 2</p>
<p><i>Coordination avec les gestionnaires d'infrastructure voisins</i></p>	
<p>SNCF Réseau continuera à collaborer avec ses homologues européens pour aligner les processus avec les gestionnaires d'infrastructures frontaliers. Cette démarche pourra s'inscrire dans la coordination des corridors fret européens.</p>	<p><b>Charte du réseau</b> BP n°4</p>