

# Règles de la gestion opérationnelle des circulations

Document d'utilisation du réseau

Version 06 du 26-10-2018  
Applicable à partir du 17-12-2018

**SNCF**  
**RÉSEAU**

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





# Sommaire

---

Article 1. Préambule / Note pédagogique .....	1
1.1. Origine de la modification du document .....	1
1.2. Objet .....	1
1.3. Résumé des modifications .....	1
1.4. Domaine d'application .....	2
1.5. Terminologie/Définition/Abréviation .....	2
<b>CHAPITRE 1 : RELATIONS ENTRE EXPLOITANTS .....</b>	<b>4</b>
Article 101. Principes .....	4
Article 102. Les correspondants opérationnels .....	4
Article 103. Traçabilité des échanges entre les exploitants ferroviaires .....	5
103.1. Principes .....	5
103.2. Accès aux enregistrements des communications avec SGC .....	5
Article 104. Documentation à fournir .....	6
Article 105. Informations relatives au suivi des trains .....	7
105.1. Principes généraux .....	7
105.2. Information de localisation .....	7
105.2.1. Contenu .....	7
105.2.2. Support .....	7
105.2.3. Délai de mise à disposition .....	7
105.3. Information d'explication .....	8
105.3.1. Contenu .....	8
105.3.2. Support .....	8
105.3.3. Délai de mise à disposition .....	8
105.4. Information conjoncturelle et prévisionnelle .....	8
105.4.1. Contenu .....	8
105.4.2. Support .....	8
105.4.3. Délai de mise à disposition .....	9
<b>CHAPITRE 2 : OPERATIONS PREALABLES A LA CIRCULATION DU CONVOI .....</b>	<b>10</b>
Article 201. Informations relatives aux conditions de circulation .....	10
Article 202. Déclaration des caractéristiques réelles des convois .....	11
Article 203. Déclaration de train long .....	12
203.1. Processus simplifié (hors DINAMIC) .....	13
203.2. Annulation de la circulation train long ou remaniement en cours de route .....	14
203.3. Détournement d'un train long .....	14
Article 204. Train prêt .....	14
Article 205. Acceptation d'un train remis en retard du fait de l'EF, au départ de la gare origine du sillon .....	15
Article 206. Acceptation de la circulation en avance d'un train .....	16
Article 207. Demande d'Acceptation de Non-Conformité .....	16
<b>CHAPITRE 3 : GESTION DES CIRCULATIONS .....</b>	<b>18</b>
Article 301. Circulation conformément au sillon prévu .....	18
301.1. Généralités .....	18
301.2. Itinéraires équivalents - Dévoiements .....	18
Article 302. Anomalie en cours de route .....	19
302.1. Principe .....	19
302.2. Dégradation de la performance .....	19
302.3. Cas de non-respect des règles de sécurité .....	19
302.4. Anomalie sur le matériel roulant en cours de circulation .....	20
Article 303. Gestion des conflits de circulation .....	20
303.1. Priorité entre trains .....	20
303.1.1. Définition .....	20

303.1.2. Principes .....	21
303.1.3. Modalités d'application.....	22
303.1.4. Dérogation dans l'intérêt global du trafic.....	23
303.1.5. Cas particulier des trains long parcours désignés .....	23
303.2. Priorité entre trains et travaux.....	24
303.2.1. Définition .....	24
303.2.2. Principes .....	24
303.2.3. Report de l'accord.....	24
303.2.4. Situation exceptionnelle .....	24
Article 304. Gestion de situation perturbée .....	24
304.1. Règles de maintien de la disponibilité du réseau .....	25
304.1.1. Restriction liée à l'alimentation en énergie.....	25
304.1.2. Restrictions liées aux intempéries .....	25
304.1.3. Règle de mise à disposition de moyens propres aux EF pour rétablir la capacité d'infrastructure.....	26
304.2. Rétablissement de la capacité d'infrastructure.....	28
304.3. Gestion de la restriction de capacité.....	28
304.3.1. Garage d'un train .....	28
304.3.2. Détournements .....	29
304.3.3. Règle de restriction de capacité.....	31
Article 305. Situation perturbée pour fait de sûreté .....	31
305.1. Mesures permettant le maintien de l'exploitation même de façon dégradée .....	31
305.1.1. Colis ou objet oublié en gare .....	31
305.1.2. Colis ou objet oublié à bord d'un train de voyageurs .....	32
305.1.3. Colis ou objet découvert en pleine voie (ou à proximité de la voie).....	33
305.1.4. Alerte à la bombe.....	33
305.2. Règle de mise à disposition du SGC des moyens d'une EF .....	33
305.3. Numéro d'appel d'urgence et d'assistance.....	33
305.4. Fait de sûreté à bord d'un train, situation présentant un risque grave et imminent .....	34
305.5. Intervention coordonnée des forces de l'ordre et des secours pour prise en charge d'une personne agressive et vulnérable à bord d'un train .....	35
<b>CHAPITRE 4 : POST OPERATIONNEL .....</b>	<b>37</b>
Article 401. Management de la régularité.....	37
Article 402. Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation.....	37
Article 403. Anticipation des événements climatiques .....	37
Article 404. Rôle et missions du Responsable du Suivi des Ecart Exploitation – RSEE (« gendarme du réseau »).....	38
<b>CHAPITRE 5 : LES ANNEXES .....</b>	<b>39</b>
<b>ANNEXE 1 DEMANDE D'ECOUTE D'UN ENREGISTREMENT DE CONVERSATION RADIO SOL TRAIN OU TELEPHONIQUE .....</b>	<b>41</b>
<b>ANNEXE 2 FICHE DE DECLARATION DE COMPOSITION DE TRAIN LONG .....</b>	<b>43</b>
<b>ANNEXE 3 DEMANDE D'ACCEPTATION DE NON-CONFORMITE PAR RAPPORT AU SILLON RESERVE .....</b>	<b>45</b>
<b>ANNEXE 4 .....</b>	<b>47</b>
<b>FICHE EVENEMENT MATERIEL.....</b>	<b>47</b>
<b>ANNEXE 5 .....</b>	<b>49</b>
<b>RETABLISSEMENT URGENT DE LA CAPACITE D'INFRASTRUCTURE .....</b>	<b>49</b>
<b>ANNEXE 6 .....</b>	<b>51</b>
<b>MISE A DISPOSITION DE MOYENS D'ENTREPRISES FERROVIAIRES.....</b>	<b>51</b>
<b>ANNEXE 7 .....</b>	<b>53</b>

**DETOURNEMENT.....53**



# Article 1. Préambule / Note pédagogique

---

Le présent document est élaboré en complément des dispositions du Document de Référence du Réseau ferré national publié par SNCF RESEAU (en particulier son annexe 5) et tient compte notamment de l'expérience acquise.

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

## 1.1. Origine de la modification du document

---

Ce texte a été réécrit :

- pour préciser les modalités d'application des différents processus concernant l'exploitation de la gestion des circulations, suite au retour d'expérience,
- pour être en accord avec les évolutions décrites dans l'annexe 5 du DRR
- également pour rendre la lecture et l'application des règles plus compréhensible et pédagogique.

## 1.2. Objet

---

Ce document reprend les dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national et précise les principes définis dans le Document de Référence du Réseau ferré national. Ces dispositions comprennent l'ensemble des règles et procédures concourant à la gestion des circulations dans le cadre des relations réciproques entre le Service chargé de la Gestion des Circulations (SGC) et les autres exploitants ferroviaires.

## 1.3. Résumé des modifications

---

Les principales évolutions de ce texte sont :

- itinéraire équivalent-dévoisement => Ajout du détail des prescriptions reprises au §4 des RT.
- anomalie sur le matériel roulant en cours de circulation => Notion du délai de 15 minutes par rapport à la demande de secours à effectuer par le conducteur.
- garage d'un train => Notion de vérification dans Houat si doublon du sillon en cas de retard d'un train.
- détournement => évolution de l'article pour utilisation du sillon de référence en cas de détournement.
- création des articles situation perturbée pour fait de sûreté.
- création de l'article « rôle et mission du RSEE » (ex gendarme du réseau).

Pour rappel :



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



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

## 1.4. Domaine d'application

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

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

Il complète et précise les dispositions définies dans le DRR en vigueur, annexe 5 « Principes relatifs à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ».

Les dispositions relatives à la sécurité de l'exploitation ferroviaire ne rentrent pas dans le champ d'application de ce texte en particulier celles reprises en application de l'arrêté du 19 mars 2012.

## 1.5. Terminologie/Définition/Abréviation

ATE	Avis de Transport Exceptionnel
BEATT	Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre
CF	Opérateur Concourant à la Circulation Ferroviaire
CIL	Chef d'Incident Local
CNIL	Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés
CNOC	Centre National des Opérations Circulation
CODAX	Coordinateur d'axe
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
CMVOA	Centre Ministériel de Veille Opérationnelle et d'Alerte
DANC	Demande d'Acceptation de Non-Conformité
DNC	Dirigeant National Circulation
DNI	Dirigeant National Infrastructure
DNO	Dirigeant National des Opérations
DOS	Directeur des Opérations de Secours
DRC	Dirigeant Réseau Circulation
DRR	Document de Référence du Réseau ferré national
DTI	Dispositif Technique d'Intervention
EF	Entreprise Ferroviaire
EIC	Etablissement local du service chargé de la gestion des circulations
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
GG	Gestionnaire de Gares
GOC	Gestion Opérationnelle des Circulations
ISCHIA	Incidents de Sécurité Conservés et Historisés Informatiquement pour Analyse
LGV	Ligne à Grande Vitesse



REX	Retour d'EXpérience
RFN	Réseau Ferré National
RT	Renseignements Techniques
SGC	Service chargé de la Gestion des Circulations
SI	Système d'Information
STI OPE	Spécification Technique Interopérabilité Exploitation et gestion du trafic
VUTR	Voie Unique à Trafic Restreint
RSEE	Responsable du Suivi des Ecartés Exploitation
DGOP	Direction Générale des Opérations et Production
DGEX	Direction Générale Exploitation Système

# CHAPITRE 1 :

## Relations entre Exploitants

### Article 101. Principes

---

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

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

### Article 102. Les correspondants opérationnels

---

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

Les EF doivent assurer cette mise à jour par le biais de l'adresse électronique suivante : [correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr](mailto:correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr)

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

- ... National (CNOG),
- ... Territorial (COGC),
- ... ou Local (Centre Circulation).

Les coordonnées des correspondants locaux sont à reprendre dans les consignes locales d'exploitation correspondantes. La liste des correspondants nationaux (et territoriaux le cas échéant) est gérée au niveau national par la DGEX (Direction de la Transformation et des Compétences).



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

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

Toutefois, l'organisation de la production d'une EF pouvant être répartie entre plusieurs entités opérant chacune de manière plus ou moins autonome sur un service de transport (voyageurs ou fret), il est admis qu'elle puisse désigner un interlocuteur par service de transport auprès de chaque niveau de production du SGC.

Cette demande est à formuler par courrier auprès de la DGEX (Direction de la Transformation et des Compétences).

En circulation, le premier interlocuteur du conducteur est le correspondant opérationnel du SGC dont les coordonnées et les conditions d'appel figurent dans les documents réglementaires.

## Article 103. Traçabilité des échanges entre les exploitants ferroviaires

### 103.1. Principes

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



Un formalisme est requis lors de ces échanges lorsqu'ils résultent d'obligations d'information ou valent notification en vertu du présent document ou de la documentation d'exploitation. La traçabilité peut être obtenue par divers moyens : historique des SI, télécopie, messagerie électronique, enregistrements des communications, consignation par écrit, ...



### 103.2. Accès aux enregistrements des communications avec SGC

Toutes les communications en lien avec l'exploitation et réalisées avec des opérateurs circulation sont enregistrées.

Ces enregistrements ont fait l'objet des déclarations nécessaires au regard des dispositions légales auprès de la CNIL.

Dans l'objectif de concourir au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire, le SGC accepte que les représentants désignés par les entreprises ferroviaires puissent accéder à ces enregistrements dans les conditions suivantes :

- l'accès aux enregistrements est conditionné à des impératifs de sécurité de l'exploitation. Seules les demandes écrites circonstanciées et motivées sont traitées (modèle en annexe 1). Elles doivent avoir pour objet de mener des retours d'expérience directement liés à la survenance d'incidents ou d'accidents d'un ou plusieurs trains de l'EF concernée donnant lieu à l'établissement d'une fiche ISCHIA,
- les représentants des entreprises ferroviaires précisent, à ce titre, dans leur demande le jour et l'heure de l'incident ou accident concerné, le numéro de la fiche ISCHIA correspondante ainsi que la plage horaire des enregistrements de la Radio sol-train dont l'écoute est souhaitée,
- toute demande ne peut comporter qu'une plage horaire d'écoute qui n'excédera pas, par principe, une heure d'écoute continue,
- les représentants des entreprises ferroviaires doivent impérativement adresser leur demande à l'Etablissement Infra Circulation (EIC) territorialement compétent un mois au plus tard après la survenance dudit incident ou accident. En réponse, l'EIC concerné fixe un lieu, une date et une heure de rendez-vous dans le délai maximum d'un mois suivant la réception de la demande,

- les représentants des entreprises ferroviaires sont invités à venir écouter l'enregistrement sur les lieux du rendez-vous fixé par l'EIC et en présence d'un agent de cet établissement. Ils sont autorisés à prendre en note les conversations écoutées ainsi, qu'éventuellement, à les enregistrer par leurs propres moyens. Aucune copie des enregistrements ne sera donnée par l'EIC,
- l'EIC assure une traçabilité des accès aux enregistrements en faisant compléter et signer aux représentants des EF un imprimé type,
- les représentants des entreprises ferroviaires exploitent sous leur contrôle et sous leur entière responsabilité les conversations écoutées, notées ou enregistrées,
- il est précisé que toute demande ne répondant pas aux critères cités dans le présent article sera rejetée.

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

Il leur appartient donc de prendre toutes dispositions pour l'information de leur personnel.

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

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

## Article 104. Documentation à fournir

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

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



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

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

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

## Article 105. Informations relatives au suivi des trains

### 105.1. Principes généraux

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

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

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

Ce service peut être partiel pour :

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

Ce service n'est pas rendu pour :

- les Voies Uniques à Trafic Restreint (VUTR),
- les trains à marche indéterminée.

### 105.2. Information de localisation

#### 105.2.1. Contenu

Le service assuré comprend :

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

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



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

#### 105.2.2. Support

L'information est disponible dans l'outil E-BREHAT que SNCF RESEAU met à la disposition des entreprises ferroviaires.

#### 105.2.3. Délai de mise à disposition

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

## 105.3. Information d'explication

---

### 105.3.1. Contenu

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

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

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

### 105.3.2. Support

L'information est normalement disponible dans l'outil E-BREHAT.

### 105.3.3. Délai de mise à disposition

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

## 105.4. Information conjoncturelle et prévisionnelle

---

### 105.4.1. Contenu

Le SGC est tenu de fournir à toute EF des informations relatives aux incidents importants en cours sur le réseau et susceptibles d'affecter directement ou indirectement la circulation de ses trains.

L'information comprend :

- le lieu et la nature de l'incident,
- une estimation de la durée prévisible de l'incident,
- la liste des trains impactés,
- éventuellement, une ou plusieurs informations complémentaires (exemple schéma de situation,...),
- les principes retenus pour le rétablissement (détournement total ou partiel, ...), y compris préavis d'application de la règle de restriction de capacité,
- la désignation du pilote d'incident.
- Les notifications diverses (suppressions, mise à disposition de moyens, fixation de quotas d'admission, etc..) font l'objet d'autres procédures formelles.

### 105.4.2. Support

L'information est transmise à chaque EF (correspondants opérationnels visés à l'article 102) par tous moyens individuels ou collectifs : téléphone, fax, messagerie électronique, ... Avec le système d'information Excalibur, qui sera remplacé par Durandal 2, ces informations réactualisées seront transmises aux EF et la consultation sera possible en temps réel.

### ***105.4.3. Délai de mise à disposition***

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

L'information est diffusée au fil de l'eau dans dans l'outil informatique Excalibur, qui sera remplacé par Durandal 2.

# CHAPITRE 2 : Opérations préalables à la circulation du convoi

## Article 201. Informations relatives aux conditions de circulation

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

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

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

<b>Ecart</b>	<b>Mesure à prendre par l'EF</b>	<b>Observations</b>
Vitesse inférieure	DANC	
Arrêt supplémentaire	DANC	
Arrêt supprimé	DANC	
Temps d'arrêt différent de celui décrit dans le sillon alloué	DANC	
Longueur supérieure	Consultation du service local SGC concerné	
Longueur inférieure	Aucune	Information suffisante pour le SGC au travers de la déclaration de composition réelle
Manœuvres et évolutions non prévues	Consultation du service local SGC concerné	
Catégorie A et B	DANC	Cf. texte RFN CG SE 06 A -00-n°004
Changement de matériel voyageurs	Aucune	Informations diffusées dans la déclaration de composition réelle. Ex : Réversibilité, ordinaire pour spécialisé et inversement,...
Traction thermique au lieu de électrique	Aucune	Information suffisante pour le SGC au travers de la déclaration de composition réelle
Traction électrique au lieu de thermique	DANC	
HLP au lieu de train et inversement	l'EF doit avoir un sillon adapté au type de convoi qu'elle met en marche	Information suffisante pour le SGC au travers de la déclaration de composition réelle
Changement Origine ou terminus (y compris la suppression partielle)	DSDM	
Modification de l'itinéraire prévu au sillon théorique	DSDM	(si dans le même ensemble ferroviaire, voir article 207)





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

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

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

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

## Article 202. Déclaration des caractéristiques réelles des convois

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

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

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



*La déclaration de composition réelle doit s'effectuer suffisamment à temps pour permettre au SGC de prendre les éventuelles mesures de sécurité et circulation lui incombant et ainsi favoriser le départ du train dans de bonnes conditions.*

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



Lorsque certaines caractéristiques du convoi sont susceptibles de **modifier la performance du sillon** (exemple : vitesse inférieure à celle déclarée dans le sillon théorique), l'EF doit, **de plus, se conformer au processus de Demande d'Acceptation de Non-Conformité** (article 207).

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

## Article 203. Déclaration de train long

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

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

L'EF titulaire du sillon établit, et adresse au COGC origine de l'expédition du train long, une déclaration de composition de train long en utilisant le modèle figurant en annexe 2.



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

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

Cette déclaration est transmise par courriel ou par télécopie.



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

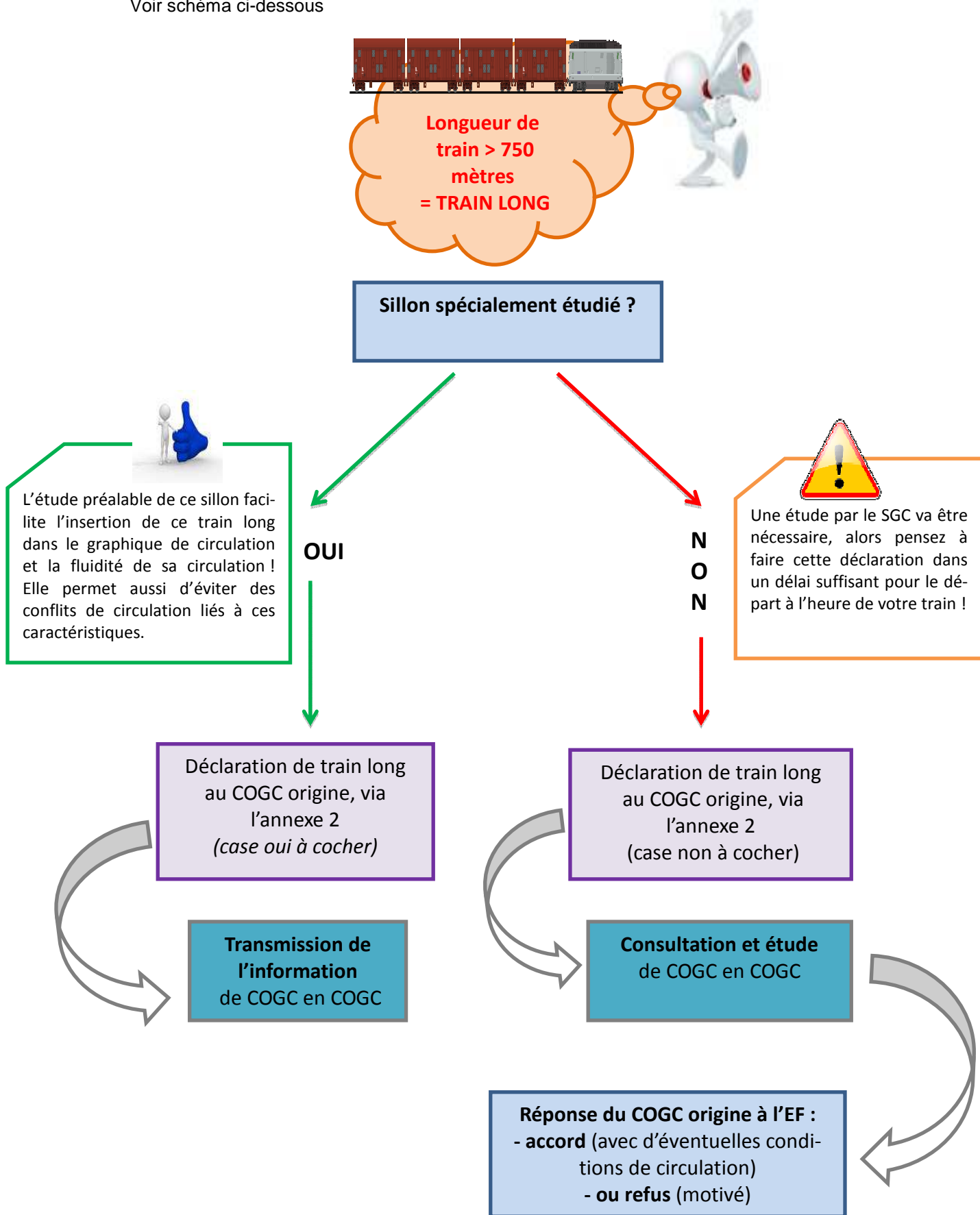
À réception d'une déclaration de composition de train long devant circuler dans un sillon qui n'a pas été spécialement étudié à cet effet, le COGC origine étudie l'insertion de ce sillon dans le graphique de circulation et sollicite les COGC concernés et situés en aval.

Après étude, le COGC origine peut décider :

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

## 203.1. Processus simplifié (hors DINAMIC)

Voir schéma ci-dessous



## 203.2. Annulation de la circulation train long ou remaniement en cours de route

---

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

Pour cela, la demande initiale est renvoyée au COGC concerné, barrée de 2 traits, avec la mention « annulé le (date) à ..h.. min » et signée par l'EF.

## 203.3. Détournement d'un train long

---



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

## Article 204. Train prêt

---

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

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

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

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

- pour l'EF :
  - de signifier que le train est conforme aux dispositions prévues par la réglementation technique de sécurité et la documentation d'exploitation,
  - de signifier que les obligations préalables à la mise en mouvement du train sont accomplies,
- pour le SGC :
  - d'éviter l'ouverture du signal de sortie provoquant le blocage de l'itinéraire préparé lorsque le train n'est pas encore prêt à être mis en mouvement.



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

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

## Article 205. Acceptation d'un train remis en retard du fait de l'EF, au départ de la gare origine du sillon

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

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



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

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

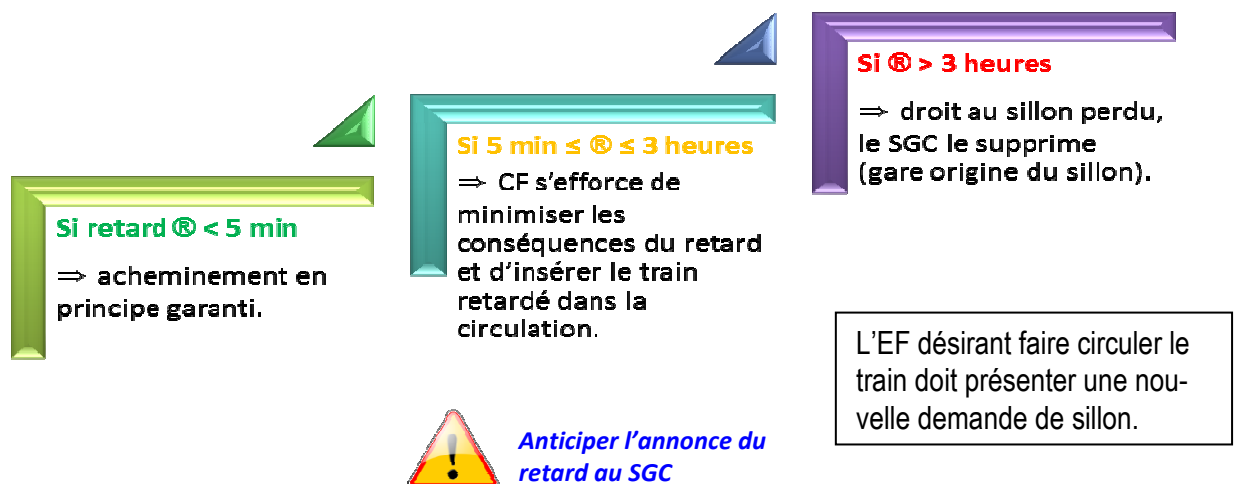
Le SGC peut, à la demande de l'EF, déterminer un horaire probable (non garanti) d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire dans les conditions ci-dessus.

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

**Lorsque le retard est supérieur à trois heures**, le droit au sillon est perdu et le SGC le supprime. Le demandeur de capacité désirant faire circuler le train doit alors présenter une demande d'un nouveau sillon. Cette règle n'est pas applicable aux trains en provenance du réseau ferré d'un autre pays et remis en retard au point de contact avec le réseau ferré national. Dans certains cas exceptionnels (transport de matières radioactives, ...), le coordonnateur national peut, après demande d'une EF, surseoir à l'application de la règle de suppression d'office en cas de retard supérieur à 3 heures, et aviser le COGC concerné.

Dans le cas d'un train en provenance d'un GI étranger et remis avec un retard maximum de 10 heures (18H à compté du 14-12-2019), le sillon n'est pas supprimé d'office et le SGC ne revendique pas une nouvelle demande de sillon. Toutefois, le SGC s'assurera que le numéro de sillon ne génère pas un doublon.

### Schéma simplifié



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

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

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

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



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

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

## Article 207. Demande d'Acceptation de Non-Conformité

Dès lors que l'EF détecte une modification de la performance du sillon, elle doit demander l'acceptation de la circulation de son convoi au SGC, au travers du processus de Demande d'Acceptation de Non-Conformité.

Cette demande doit préciser le type de non-conformité, les conséquences estimées par l'EF en termes de circulation du convoi.

La DANC doit être transmise dans un délai suffisant pour l'étude et la mise en œuvre des mesures utiles par les opérateurs Circulation concernés.



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

Une DANC doit être adressée au SGC principalement dans les cas suivants :

- vitesse inférieure à celle du sillon alloué,
- arrêt supplémentaire,
- suppression d'un arrêt,
- temps d'arrêt différent de celui décrit dans le sillon alloué
- train prévu en traction thermique assuré en traction électrique.
- remplacement inopiné d'un matériel par un matériel de catégorie A ou B.



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

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

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

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


Le processus de la DANC est instruit via DINAMIC. Le mode dégradé de DINAMIC est décrit dans l'annexe 3.

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

Après étude, le SGC peut décider :


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

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



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

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



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

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

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

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

# CHAPITRE 3 : Gestion des circulations

## Article 301. Circulation conformément au sillon prévu

---

### 301.1. Généralités

---

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

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

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

### 301.2. Itinéraires équivalents - Dévoiements

---

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

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

Pour ce faire, elles doivent se conformer aux prescriptions des renseignements techniques du Livret de la Marche des Trains de chaque ligne considérée, où entres autres, figures au paragraphe 4 les limites maximales sur les aspects suivants :

- freinage des trains
- conditions particulières de traction
- masse maximale des trains
- longueur maximale particulière des trains

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

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

- transportant des voyageurs, si l'itinéraire emprunté peut empêcher ou modifier la desserte de points d'arrêt intermédiaires,
- acheminant des chargements de matières radioactives circulant sous couvert d'un avis préalable,



- acheminant des chargements exceptionnels pour lesquels l'ATE ne précise pas la possibilité d'emprunter l'itinéraire équivalent ; dans ce cas, l'EF doit, si elle souhaite donner son accord, s'assurer au préalable de la possibilité d'emprunter l'itinéraire équivalent en interrogeant l'entité qui a délivré l'Avis de Transport Exceptionnel pour l'itinéraire initial.

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

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



*Ne pas confondre itinéraire équivalent sans procédure particulière et itinéraire de détournement dont la procédure est reprise à l'article 304.3.2.*

## Article 302. Anomalie en cours de route



*Par définition un train est « en cours de route » (ou « en circulation ») dès sa mise en mouvement depuis le point origine de son parcours jusqu'à l'arrêt de son convoi au point terminus.*

### 302.1. Principe

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

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

### 302.2. Dégradation de la performance

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

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

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

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

En application du décret 2006- 1279, le SGC peut, à titre conservatoire, décider de garer ou arrêter un train qui présente un risque grave ou imminent pour la sécurité des personnes, des biens, des circulations ferroviaires et de l'environnement ou pour l'intégrité des infrastructures.

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

- l'EF concernée,
- le coordonnateur national.

Le CNOC avise selon les cas l'EPSF.

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

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

## Article 303. Gestion des conflits de circulation

### 303.1. Priorité entre trains

#### 303.1.1. Définition

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

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

### 303.1.2. Principes

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



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

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

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

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

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

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

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

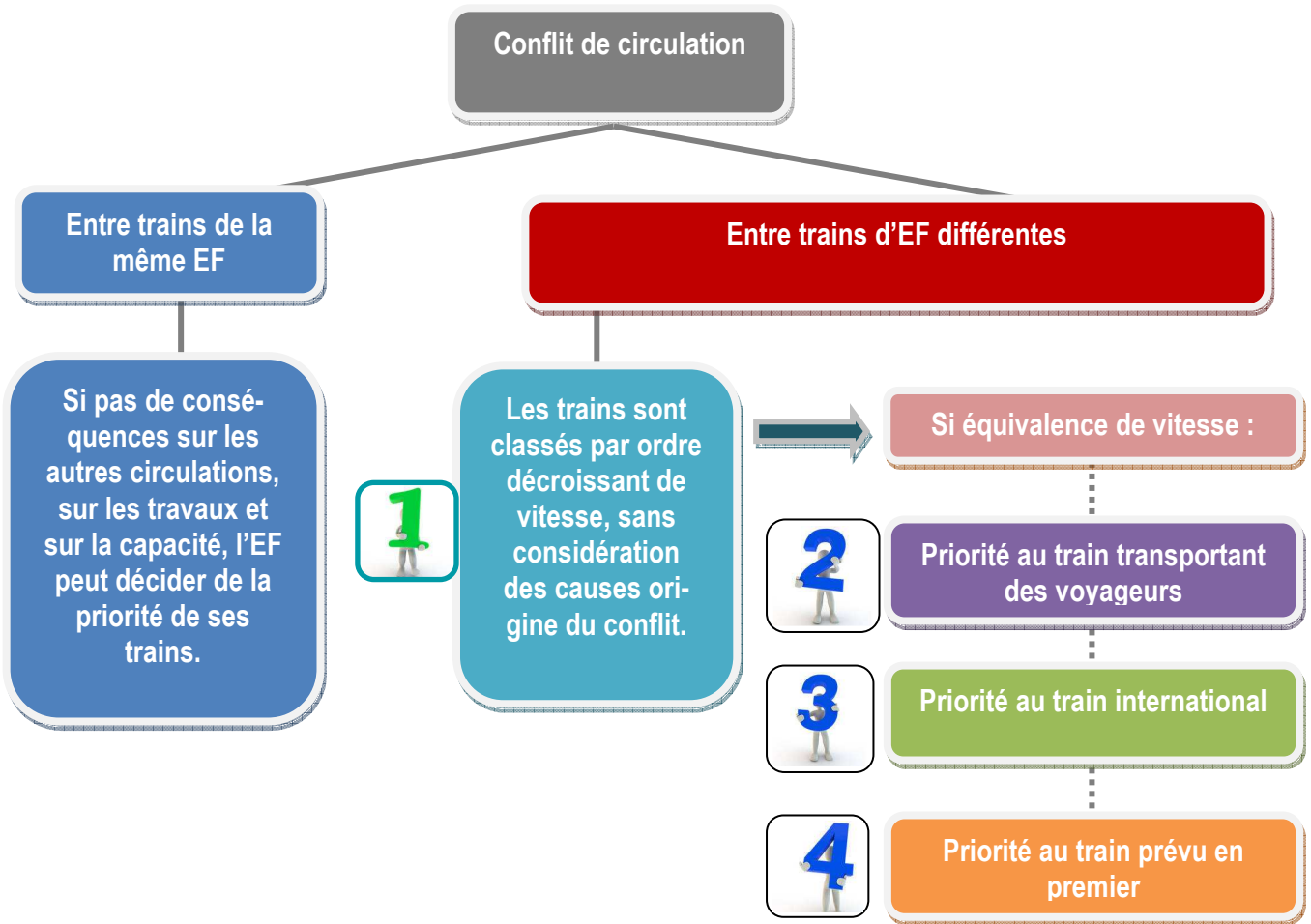
Enfin, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train dont l'horaire théorique est antérieur à celui du second (respect de l'ordre théorique).

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

Dans la mesure où ils n'engendrent pas de restrictions de capacité sur le RFN, une EF a la possibilité de définir, pour un service horaire, ses propres règles de priorité entre ses circulations. L'EF communique ses priorités par écrit au SGC (COGC ou CNOC). Il revient au SGC de valider ou non ce choix et d'en informer l'EF.

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

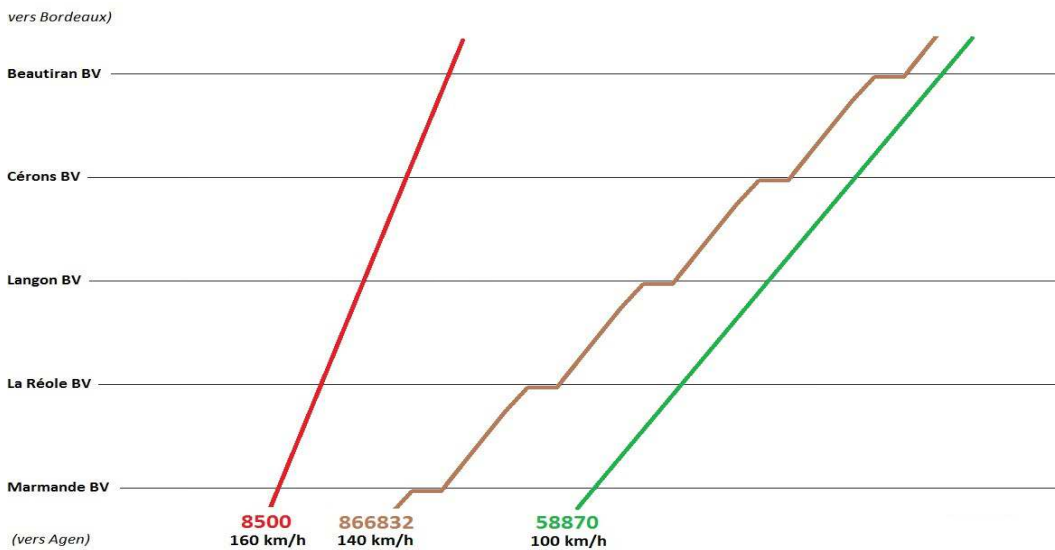
*Schéma simplifié*



**303.1.3. Modalités d'application**

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

*Image concernant la notion de vitesse sur le segment*



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

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

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

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

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

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

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

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

## 303.1.5. Cas particulier des trains long parcours désignés

### 303.1.5.1 Définition d'un train long parcours

Pour être désigné train long parcours, son sillon doit traverser, en principe, au moins quatre COGC.

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

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

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

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

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



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

### 303.1.5.3 Principe de gestion des trains longs parcours

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

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



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

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

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

## 303.2. Priorité entre trains et travaux

---

### 303.2.1. Définition

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

### 303.2.2. Principes

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

Le mainteneur porte à connaissance du SGC une liste de travaux dits « sévérés (ou équivalent tel que nuits rouges sur certaines lignes à grande vitesse) ». Il s'agit de travaux prioritaires et/ou sensibles (de par leur nature, les enjeux sur la disponibilité du réseau, ...), pour lesquels une attention particulière doit être portée. Ces travaux peuvent faire l'objet de scénarios de replis auxquels les EF sont associées.

Dans ces cas-là, ces scénarios se substituent aux règles ci-après.

### 303.2.3. Report de l'accord

Les travaux peuvent être alloués avec un retard maximal de 15 minutes en cas de retard du « train ouvrant » la planche-travaux (dernière circulation hors processus-travaux circulant avant l'établissement de la planche-travaux) ou d'une autre circulation retardée.

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

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

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

### 303.2.4. Situation exceptionnelle

En situation exceptionnelle (incident très important, détournement d'un axe chargé, etc.), un coordonnateur du COGC ou coordinateur d'axe peut être amené, après accord ou à l'initiative du coordonnateur national à ordonner aux agents-circulation de ne pas autoriser l'accord des travaux prévus. Lorsqu'il s'agit d'opérations lourdes (RVB, changement de tablier de pont, changement d'appareils de voies, etc.), la décision de ne pas accorder les travaux est du ressort du collectif DNO, DNC, DNI.

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

## Article 304. Gestion de situation perturbée

---

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

Lorsqu'un incident survient sur le RFN, un pilote d'incident est désigné au sein du service en charge de la gestion opérationnelle des circulations. Il décide à la fois de la stratégie de gestion de la perturbation de la circulation et de celle du retour à la situation nominale, il

informe les exploitants ferroviaires et les niveaux supérieurs du service en charge de la gestion opérationnelle des circulations.

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

Le code des transports dans son article 2102-1 et le décret 2015-137 de février 2015 relatif aux missions et au statut de SNCF confient à l'EPIC SNCF, la coordination de la gestion des situations de crise du système ferroviaire. Pour répondre à ces exigences législatives et réglementaires, l'organisation et les principes mis en œuvre sont décrits dans le document de référence « Coordination de la gestion des situations de crise du système ferroviaire » émis par SNCF.

Cette mission de coordination opérationnelle recouvre l'ensemble des aspects techniques, institutionnels, sûreté et juridique pour préserver la cohérence et l'efficacité du système ferroviaire.

Sur chaque territoire de COGC, il existe un Dirigeant Réseau Circulation (DRC). Au niveau national, il existe un Dirigeant National Circulation (DNC). Ces personnels sont en charge du pilotage des situations perturbées et des crises pour le SGC, sur leur périmètre. Ils sont disponibles en permanence (organisation 7j/7).

L'outil informatique Excalibur, qui sera remplacé par Durandal 2 assure les échanges entre exploitants lors des situations perturbées. Il précisera notamment les indications suivantes : le descriptif de l'incident et de son traitement, ses conséquences, les échanges et prévisions, les mesures circulation prises ...

## 304.1. Règles de maintien de la disponibilité du réseau

### 304.1.1. Restriction liée à l'alimentation en énergie

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

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

### 304.1.2. Restrictions liées aux intempéries

#### 304.1.2.1 Signalement

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

#### 304.1.2.2 Mesures à prendre

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

- de documents qui précisent :
  - les obligations que doivent respecter les EF en cas de mesures imposées par le SGC,
  - les modalités d'information des EF par le SGC (prévisions météorologiques notamment),

- de consignes et instructions opérationnelles établies par chaque EF pour les mesures prises de leur propre initiative ou relevant de leurs compétences.

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

#### 304.1.3.1 Principe

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

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

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

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

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

Afin d'en assurer la traçabilité, les notifications sont réalisées au moyen d'une fiche "Mise à disposition de moyens d'entreprises ferroviaires" dont le modèle figure en annexe 6.



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

#### 304.1.3.2 Mise à disposition pour dégager le réseau

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



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

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

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

En cas de train secouru, celui-ci est acheminé avec les moyens mis à disposition jusqu'au premier point de garage rencontré défini comme suit :

- train transportant des voyageurs : premier point d'arrêt voyageurs disposant d'une voie à quai ou point d'arrêt permettant le transbordement des voyageurs puis acheminement du train jusqu'à une voie de garage.
- autres trains : premier point de garage libérant les voies normales de circulation, y compris les évitements-circulation (dédoublage de la voie principale) non utilisés à cette fin.





*Ce premier point d'arrêt doit toujours permettre le passage d'autres circulations sur les voies contigües de même sens, afin de retrouver la capacité et la fluidité nominale le plus rapidement possible.*

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

### **304.1.3.3 Mise à disposition de personnel et matériel pour acheminer des moyens de relevage**

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 304.1.3.5 Règle de mise à disposition de moyens pour assurer le bon fonctionnement des circuits de voie

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

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

En phase opérationnelle, afin de maintenir le bon fonctionnement des circuits de voie, le SGC est en droit d'utiliser toute circulation utile dont les caractéristiques (masse sur rail) correspondent au besoin. Cette mesure peut se traduire par le dévoiement de cette circulation par rapport à son itinéraire normalement prévu conformément à l'article 301.2 du présent document (utilisation d'un itinéraire équivalent, circulation en gare par un itinéraire particulier).

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

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

## 304.2. Rétablissement de la capacité d'infrastructure

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

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

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

Cette notification est réalisée au moyen d'une fiche de "Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure" dont le modèle figure en annexe 5.

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



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

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

## 304.3. Gestion de la restriction de capacité

### 304.3.1 Garage d'un train

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

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

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

Il informe ensuite l'EF concernée en lui indiquant les prévisions de remise en circulation du ou des trains concernés ainsi que les éventuelles restrictions liées à la reprise ultérieure du trafic.

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

Lorsqu'un train fait l'objet d'un garage non prévu au sillon en cours de route, son numéro de sillon reste valable 18 heures maximum après son horaire théorique de passage au point de garage correspondant. Au-delà de ce délai, celui-ci est supprimé ; l'acheminement du train se fera à travers l'attribution par le SGC d'un numéro de marche indéterminé ou en maintenant la numérotation existante (après s'être assuré que le numéro de sillon n'est pas déjà utilisé et générant un doublon). Sinon, l'EF doit faire une nouvelle demande de sillon au départ du point de garage

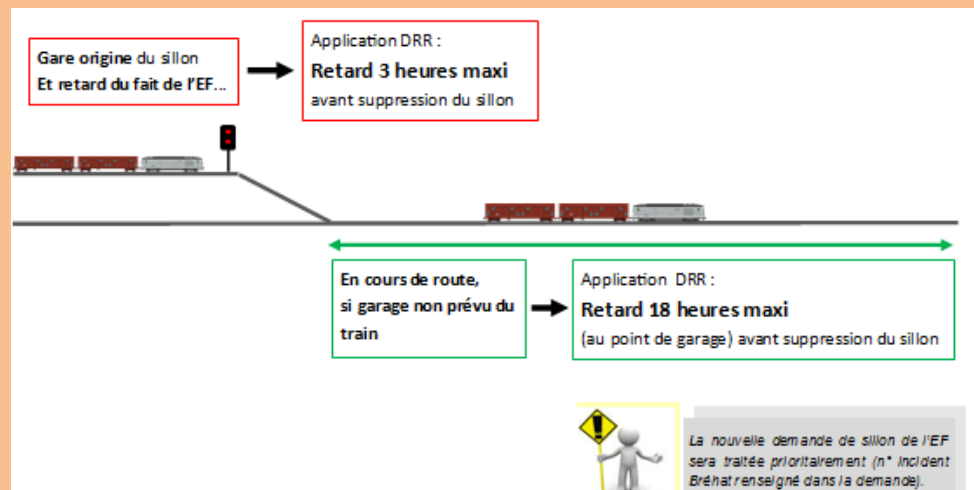
Par ailleurs, les règles de circulation des trains en retard (article 303.1) restent applicables.



*En cas de garage non prévu et relevant de la responsabilité de SNCF RESEAU, l'EF ayant besoin d'un sillon de dernière minute (SDM) pour repartir du point de garage, a priorité dans le traitement de sa demande. L'EF devra le signaler dans sa demande, en indiquant le numéro d'incident Bréhat concerné. Cette règle sera applicable à la modification du texte RFN IG TR1 B1 n°1 « Capacité de dernière minute ».*



*Ne pas confondre la règle de suppression du sillon pour un retard du fait de l'EF et la suppression pour le garage d'un train en cours de route.*  
*Illustration*



### 304.3.2 Détournements

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

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

Il propose ensuite aux EF le recours au détournement.

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

Il est de la responsabilité de l'EF :

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

L'offre d'utilisation d'un itinéraire de détournement fait l'objet d'une proposition formalisée adressée par le coordonnateur du COGC, ou le CODAX du CNO pour les trains sur LGV, à chaque EF concernée, éventuellement accompagnée de l'indication du nombre de sillons autorisés. Lors de sa proposition, le SGC transmet simultanément un ou des sillons de référence de détournement. Ce sillon sera un sillon du jour qui emprunte l'itinéraire désigné comme itinéraire de détournement. L'accord de l'EF, transmis au coordonnateur du COGC, ou le CODAX du CNO pour les trains sur LGV, se traduit par la notification, train par train, des circulations qu'elle souhaite faire circuler par l'itinéraire de détournement. L'EF précise les conditions particulières de circulation des trains concernés (notamment la restriction de vitesse).

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

Le COGC transmettra au CNOC une copie de l'annexe 7 après accord de l'EF.

La circulation détournée conserve en principe son numéro de sillon.



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

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



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

### 304.3.3 Règle de restriction de capacité

#### 304.3.3.1 Principe

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


#### 304.3.3.2 Modalités d'application

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

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

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

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



*Les échanges d'informations concernant cette règle de restriction de capacité se font via l'outil informatique Excalibur, qui sera remplacé par Durandal 2.*

## Article 305. Situation perturbée pour fait de sûreté

Une rapide prise en compte des prescriptions définies dans cet article par tous les acteurs considérés doit permettre :

- de limiter les perturbations de trafics,
- d'éviter les difficultés engendrées par les arrêts prolongés (descente de voyageurs dans les voies, malaise, panique de voyageurs d'un train arrêté en pleine voie) nécessitant notamment l'intervention des secours, parfois dans des zones difficiles d'accès (tunnels, ponts, concentration de personnes en un même lieu,...).

### 305.1. Mesures permettant le maintien de l'exploitation même de façon dégradée

#### 305.1.1. Colis ou objet oublié en gare

Dans le cas de découverte d'un colis ou objet oublié en gare\*, le Gestionnaire de Gares fait évacuer les lieux susceptibles d'être exposés et procède à la recherche de son propriétaire. Dès lors que ces mesures, même si elles n'impactent pas les voies, ne permettent pas l'exploitation ferroviaire, même partielle de la gare (impossibilité de canaliser les flux de voyageurs, notamment), il convient de différer la desserte de la gare sur le ou les quais impactés.

Le Gestionnaire de Gares informe le SGC qui avise les Entreprises Ferroviaires de ces dispositions.

Si les investigations du Gestionnaire de Gares le conduisent à qualifier le colis ou bagage comme douteux, il alerte le SGC en charge d'aviser les services de secours.

Les forces de l'ordre décident du périmètre de sécurité et adaptent le cas échéant, les mesures de précaution préalablement établies.

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

\*Si le colis ou l'objet oublié est découvert sur les voies en gare, il est immédiatement considéré comme un obstacle, le SGC est alerté.

## ***305.1.2. Colis ou objet oublié à bord d'un train de voyageurs***

### **305.1.2.1 Train de voyageurs en circulation**

Dans le cas de découverte d'un colis ou objet oublié à bord d'un train de voyageurs en circulation, l'EF fait évacuer les lieux susceptibles d'être exposés et procède à la recherche de son propriétaire.

Si les investigations de l'EF la conduisent à qualifier le colis ou bagage comme douteux, elle alerte le SGC en charge d'aviser les services de secours.

Le SGC alerte les forces de l'ordre territorialement compétentes et convient avec elles, en concertation avec l'Entreprise Ferroviaire et/ou le cas échéant, le Gestionnaire de Gares, du lieu le plus propice pour arrêter la circulation.

Ce lieu doit autant que possible permettre :

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

### **305.1.2.2 Train de voyageurs arrêté en gare**

Dans le cas de découverte d'un colis ou objet oublié à bord d'un train de voyageurs arrêté en gare, l'EF en concertation avec le Gestionnaire de Gares en assure l'évacuation par les passagers **avec leurs bagages**.

Si les investigations de l'EF la conduisent à qualifier le colis ou bagage comme douteux, elle alerte le SGC en charge d'aviser les services de secours.

Lorsque la situation résulte d'un arrêt concerté en application de l'article « 305.1.2.1 Train de voyageurs en circulation », l'EF en concertation avec le Gestionnaire de Gares en assure l'évacuation par les passagers **avec leurs bagages**.

Les dispositions de l'article 305.1.1 « Colis ou objet oublié en gare » s'appliquent alors.

Pour permettre le maintien de l'exploitation en gare, le SGC en concertation avec l'EF et l'exploitant du lieu de garage pourra proposer aux forces de l'ordre un lieu de traitement du colis ou de l'objet suspect différent de celui d'évacuation des passagers du train.

### 305.1.3. Colis ou objet découvert en pleine voie (ou à proximité de la voie).

Est à considérer d'office comme douteux par le SGC qui alerte les forces de l'ordre et fait interdire la circulation sur les voies susceptibles d'être exposées tout colis ou objet ne répondant pas aux critères suivants :

- l'objet est un sac vide
- un objet de petite taille (inférieure à celle d'un smartphone)
- un bagage ouvert dont on peut observer le contenu

Sur une plateforme à voies multiples, afin de maintenir autant que possible l'exploitation ferroviaire, le SGC pourra proposer aux services de l'Etat aux conditions qu'ils auront définies, l'engagement du périmètre de sécurité par les circulations.

Le SGC avise les Entreprises Ferroviaires concernées de ces dispositions.

### 305.1.4. Alerte à la bombe

Les mesures de l'article 305.1.1 à 305.1.3 sont applicables selon que la menace concerne une gare, un train ou une infrastructure :

- dès lors que l'alerte à la bombe est jugée crédible par les services de l'état.
- si la menace est imminente, le DNC/DNO fait prendre les premières mesures en fonction de la situation.

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

Dans le cadre de la sûreté du réseau et de ses utilisateurs, les EF doivent respecter toutes les mesures associées que SNCF Réseau peut leur notifier, en déclinaison de plans gouvernementaux (Vigipirate,..) à l'occasion de la gestion de situations d'urgence ou de la mise en place de mesures liées au traitement des situations perturbées objet de cet article (art 305).

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

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

## 305.3. Numéro d'appel d'urgence et d'assistance

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

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

- **Cas 1 :**  
Le PCNS s'il s'agit d'un fait de sûreté.
- **Cas 2 :**  
Le COGC concerné par certains de ces signalements à bord des trains (état de santé, besoin d'assistance d'une personne ou situations d'urgence nécessitant une intervention des services de secours (sapeurs-pompiers, SAMU).

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

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

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

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

#### **Rôle du PCNS (cas 1) :**

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

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

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

#### **Rôle du COGC (cas 2) :**

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

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

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

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

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

Un attentat, est par définition, un « acte criminel contre quelqu'un ou quelque chose » commis « intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur ».

Un acte criminel est qualifié d'attentat terroriste **uniquement** par les services de l'Etat.

Les mesures générales du plan Vigipirate se doivent d'être précisées pour les transports ferroviaires.



C'est le cas notamment des attaques NRBC et des situations de présence d'une ou plusieurs personne(s) armée(s) à bord d'un train.

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

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

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

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

- tente d'arrêter le train en dehors des ouvrages d'arts (tunnel, viaduc, ...),
- mets en action les moyens de protection d'obstacle utiles,
- informe le COGC.

Les informations recueillies comportent autant que possible :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# CHAPITRE 4 : Post Opérationnel

## Article 401. Management de la régularité

---

Le management de la régularité vise l'amélioration continue de la performance globale de l'exploitation. A ce titre, la DGOP coordonne l'ensemble du système ferroviaire et pilote aux différents niveaux organisationnels les instances Quotidiennes, Hebdomadaires et Mensuelles, avec les méthodes de l'Excellence Opérationnelle. Ces instances sont décrites notamment dans le texte RFN-IG-OG-01 B -00-N°001, « Management de la régularité ».

L'analyse des événements perturbateurs décrits au chapitre 3 du présent texte s'appuie sur la collecte d'informations factuelles. Il appartient à chacun de compléter ou non a posteriori les événements lui ayant été affectés par les informations qu'il juge utiles pour étayer ensuite son propre management. Le processus et les prescriptions sont régis par le texte RFN-IG-TR- 04 C-01-n°002 « Directives de justification des retards dans BREHAT ». L'outil de redressement de l'affectation des incidents est l'outil DECLIC, dont le déploiement devrait s'achever en 2019. Le délai pour contester l'affectation d'un incident est de 15 jours après sa clôture.

## Article 402. Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation

---

SNCF RESEAU organise des réunions d'échanges avec chaque EF au moins une fois par an. Ces réunions ont notamment pour objet :

- l'examen *a posteriori* des conditions dans lesquelles la circulation s'est réellement effectuée sur le réseau et des écarts constatés par rapport au graphique théorique de circulation. Cet examen est effectué à partir d'un rapport d'exécution adressé par la DGOP ;
- l'analyse commune des conclusions des enquêtes et rapports effectués par les différents acteurs lors d'incidents conséquents ;
- la mise 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.

## Article 403. Anticipation des événements climatiques

---

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

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

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

## Article 404. Rôle et missions du Responsable du Suivi des Ecartés Exploitation – RSEE (« gendarme du réseau »)

---

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

Le recueil des écartés est organisé, tant pour ceux générés par les opérateurs du réseau que pour ceux générés par le GI lui-même, par le Responsable du Suivi des Ecartés Exploitation (RSEE).

Sont repris comme écartés (hors sécurité) :

- ✓ **Droit au sillon** (train circulant sur un sillon alloué à une autre EF, utilisation d'un sillon inexistant...);
- ✓ **Absence d'information d'acheminement sur l'enchaînement des convois** (notamment sur les gros chantiers et/ou faisceaux relais...);
- ✓ **Refus de mise à disposition** (article 5.6.2 annexe 5 du DRR)
- ✓ **Prestation au sol** (absence d'un agent pour la manœuvre des installations de sécurité...)
- ✓ **Règle de dépannage** (article 5.6.1 annexe 5 du DRR)
- ✓ **Défaut de signalement de non-conformité** (article 4.2 Annexe 5 du DRR)
- ✓ **Occupations abusives des voies de service** (voies de service)
- ✓ **Défaut d'annonce de train long** (article 203 - RFN-IG-TR 04 C-01-n°001)
- ✓ **Défaut d'accusés réception** d'avis ARTIC, DBC hors service,...

# CHAPITRE 5 : LES ANNEXES



# Annexe 1

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

**Demande de l'entreprise ferroviaire**

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

**Réponse du SGC**

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

**Réalisation**

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



## Annexe 2

# Fiche de déclaration de composition de train long

**Déclaration de composition de train long**

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

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

**Demande de l'EF**

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

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

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

## Annexe 3

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

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

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

**ÉTUDE SGC**

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

**DÉCISION COGC**

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

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

# Annexe 4

## Fiche Evénement Matériel

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

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

## Annexe 5

# Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure

**CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES CIRCULATIONS**

DE .....

**Rétablissement urgent de la capacité d'infrastructure**

**Avis de modification ou de suppression de sillons réservés**

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

Sillon cocerné	Date	Gare origine	Gare destinataire	Observation

Le coordonnateur du COGC  
(Nom et signature) :



## Annexe 6

# Mise à disposition de moyens d'Entreprises Ferroviaires

**CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES  
CIRCULATIONS**

**DE**

.....  
**Mise à disposition de moyens d'EF**

**Avis à l'EF**

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

**Proposition de restitution à l'EF**

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

**Réponse de l'EF**

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

# Annexe 7

## Détournement

**CENTRE OPÉRATIONNEL DE GESTION DES CIRCULATIONS**

de.....

**CNOC-CODAX**

de.....

**Détournement**

**Proposition de détournement de trains**

EF concerné	
Itinéraire initial	
Itinéraire de détournement	
Sillon de référence	
Durée prévisible (de ...à ...)	
Date et heure de la proposition	
Le coordonnateur du COGC/CODAX du CNOC	

**Réponse de l'EF**


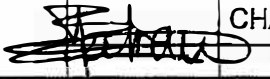

Sillon concerné	Date de circulation	Date/Heure de l'accord	Conditions particulières de circulation et observations

Le représentant de l'EF (Nom et signature)
---

# Fiche d'identification

Titre	Règles de la gestion opérationnelle des circulations
Nature du texte	Document d'utilisation du réseau
Elaborateur	DGEX - Direction de la Transformation et des Compétences - PME
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-TR 04 C-01-n°001
Version en cours / date	Version 06 du 26-10-2018
Date d'application	Applicable à partir du 17-12-2018

## Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Romain AMOUSSOU	25-10-2018 	Mélanie BERTRAND	25-10-2018 	Luc CHAUMETTE	26-10-2018 

## Texte abrogé

- néant

## Texte de référence

- Document de Référence du Réseau Ferré National (DRR) 2018 annexe 5.

## Textes interdépendants

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

## Distribution

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

## Résumé

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