

Directives de justification des retards et des suppressions dans BREHAT

Document d'application

Version 05 du 06-12-2019
Applicable à partir du 01-01-2020

SNCF
RÉSEAU

(IG TR 4 C 1 n°2)
RFN-IG-TR 04 C-01-n°002



Sommaire

CHAPITRE 1 : PREAMBULE	1
Article 101. Note pédagogique	1
101.1. Origine de la modification du texte	1
101.2. Objectifs du texte	1
101.3. Utilisateurs du texte	1
101.4. Résumé des principales évolutions	1
101.5. Glossaire	2
CHAPITRE 2 : L'OUTIL BREHAT	4
Article 201. Les circulations à suivre	4
Article 202. Les observations	4
Article 203. Les variations d'écart horaire	5
Article 204. Les événements circulation	5
Article 205. Les incidents	5
Article 206. Coupures et dérangements	6
CHAPITRE 3 : COMPOSANTES ELEMENTAIRES D'UN INCIDENT	7
Article 301. Les points remarquables (PR)	7
Article 302. Le type d'incident	7
Article 303. Le type de défaillance	7
Article 304. Le type de ressource	8
Article 305. Le champ « ressource »	8
Article 306. La structure responsable	8
Article 307. Le commentaire	8
307.1. Cas particulier : Non-respect de la marche tracée	9
307.2. Cas particulier : Signalement de la présence ou heurt d'animaux	9
CHAPITRE 4 : MISSIONS DES AGENTS DES EIC	10
Article 401. Saisie manuelle des OAF	10
Article 402. Documentation des VEH	10
Article 403. Les événements OLERON	10
CHAPITRE 5 : SAISIE DES INCIDENTS	11
Article 501. Cas général	11
Article 502. Principes de saisie	11
Article 503. Principes d'affectation	12
503.1. Détermination de la Structure Responsable	12
503.2. Evènements consécutifs à un aléa climatique	13
503.2.1. Brouillard	14
503.2.2. LTV consécutives à des fortes chaleurs (risque de déformation des rails)	14
503.2.3. LTV consécutives à des fortes chaleurs pour protection de la caténaire	14
503.2.4. Fortes chutes de neige – Formation de givre ou de verglas (Application de la DC 3792 « Circulations avec particularités – Mesures à prendre par les COGC », points 2.5 et 2.6)	14
503.3. Végétation	14
Article 504. Saisie générique	15
Article 505. Enregistrement des trains supprimés	15
Article 506. Suppression d'un incident	15
CHAPITRE 6 : TRAITEMENT DES INCIDENTS A POSTERIORI	16
Article 601. DECLIC (Dépôt des Contestations et compLétude des Incidents de la Circulation)	16

Article 602. Mise en qualité des Incidents	16
Article 603. Complétude.....	16
Article 604. Demande de redressement.....	17
Article 605. Justification des contestations.....	17
Article 606. Redressement concerté	18
Article 607. Les recours	18
607.1. DR contestant un des attributs d'un IO.....	18
607.1.1. DR de premier niveau :.....	18
607.1.2. DR de second niveau :.....	18
607.1.3. DR de troisième niveau :.....	18
Article 608. La commission d'arbitrage	19
Article 609. Cas du sur-incident	19
Article 610. Cas particuliers	19
610.1. Les enquêtes en cours	20
610.2. IO en type défaillance « Cause indéterminée ».....	20
CHAPITRE 7 : ANNEXES.....	21
ANNEXE 1 : ENREGISTREMENT DES TRAINS SUPPRIMES	22
ANNEXE 2 : DUREE DE VIE D'UN IO	23
ANNEXE 3 : COMMISSION D'ARBITRAGE – LA CHARTE.....	24
ANNEXE 4 : DIRECTIVES DE SAISIE	25
ACCIDENT DE PERSONNE, MALADIE, DÉCÈS	26
OBSTACLE, DANGER ou PRÉSUMPTION DE DANGER(y/c à un PN)	27
CHOC ANORMAL	29
INCENDIE ET DÉGAGEMENT DE FUMÉE	30
TRAVAUX PROGRAMMES / RALENTISSEMENTS FORFAITAIRES	32
LTV INOPINÉE	35
INCIDENT DE GESTION DES CIRCULATIONS	36
DERANGEMENT DES INSTALLATIONS	38
DETECTEUR DE BOITE CHAUDE	42
DÉCLENCHEMENT DU KVB ou DÉRANGEMENT ASSERVISSEMENT SOL	
MACHINE (ETCS/ERTMS).....	43
ENRAYAGE – PATINAGE.....	44
ATTENTE MATERIEL / PERSONNEL	46
CORRESPONDANCES	47
ARRET EXCEPTIONNEL	48
PERTE DE TEMPS EN LIGNE (NRMT)	49
DEPART D'UN CHANTIER DE FRET	50
OBJET SUSPECT, JET DE PIERRE	51
DETECTEUR TRAIN NON-CONFORME (DTNC)	52
INCIDENTS DIVERS.....	53
RETRAIT D'UNE VEH.....	59

CHAPITRE 1 : Préambule

Article 101. Note pédagogique

101.1. Origine de la modification du texte

Le contexte évolutif du système ferroviaire nécessite une revisite du présent règlement.

L'objectif de cette revisite est de préciser, en apportant parfois des évolutions, les règles d'affectation des incidents.

Ces précisions et ces évolutions sont destinées à clarifier les responsabilités des acteurs du système ferroviaire, à mieux déterminer les causes racines des incidents et les actions correctives.

Par ailleurs, tous les acteurs du système ferroviaire ont désormais accès à l'application DECLIC. Le présent texte décrit les processus qui régissent cet outil.

Ce travail de revisite a été conduit par la DOS en liaison avec le COSAP et en concertation avec l'ensemble des partenaires du système.

101.2. Objectifs du texte

L'objet du présent texte est de mettre à disposition des agents un document prescrivant les directives de saisie des incidents. Il apporte aussi des explications utiles aux acteurs du système. Il détaille également certains cas-types.

BREHAT (Base des Résultats de l'Exploitation Habiles à d'Autres Tâches) constitue l'outil premier de suivi des circulations. C'est la source officielle du suivi de la régularité des trains pour SNCF Réseau et les EF.

L'application reçoit des informations en continu, soit automatiquement à partir d'autres outils soit à partir de renseignements saisis par les opérateurs (observation à faire, saisie des incidents...).

101.3. Utilisateurs du texte

Les opérateurs des EIC et tous les acteurs du système qui concourent à la mise en qualité de l'incidentologie de BREHAT.

101.4. Résumé des principales évolutions

- Prise en compte de la justification des suppressions (titre du document)
- Identification des incidents liés aux intempéries
- Identification des incidents liés à la végétation
- Rédaction de principes permettant la détermination de la structure responsable
- Redéfinition du traitement des incidents a posteriori (DECLIC)
- Définition du sur-incident
- Clarification et simplification des directives de saisie (annexe 4) et plus particulièrement :
 - Travaux et LTV suite à travaux
 - Enrayage – Patinage

101.5. Glossaire

Sigle	Libellé
BREHAT	Base des Résultats de l'Exploitation Habiles à d'Autres Tâches
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
Circulation suivie	Ce sont les circulations transportant des marchandises ou des voyageurs
COSAP	COmité du Système de l'Amélioration de la Performance
DECLIC	Dépôt des Contestations et Complétude des Incidents de la Circulation
DOS	Direction Opération et Service
DR	Demande de Redressement
DRR	Document de Référence du Réseau
D-SDM	Demande de Sillon de Dernière Minute
DSSR	Direction Sécurité, Sûreté, Risques
DURANDAL 2	Outil du partage d'informations et de la traçabilité entre tous les acteurs de la gestion de situation perturbée et de crise. Il permet d'obtenir un même niveau d'informations entre gestionnaires d'infrastructure (GI), entreprises ferroviaires (EF) et partenaires, et ce en temps réel.
EC	Evènement circulation, mesure un écart entre les observations réelles et théoriques (4 types : perte de temps - Suppression partielle ou totale - gain de temps - création de parcours)
EIC	Etablissement Infra Circulation, en charge de la circulation des trains
Ecart horaire	Différence entre l'horaire réel de passage de la circulation à un point remarquable (PR) donné et son horaire théorique (fourni par HOUAT).
EF	Entreprise Ferroviaire
GSM-R	Technologie utilisée dans les communications entre les opérateurs des EIC et les conducteurs
HOUAT	HOraires Utiles À Tous
II	Incident Induit
IO	Incident Origine
LAM	Livret pour une Adhérence Maîtrisée (OP 610)
LTV	Limitation Temporaire de Vitesse
MAINTENEUR	Structure Responsable chargée de la maintenance préventive, curative et du renouvellement des installations
OAF	Observation A Faire. Il est demandé de faire la constatation de l'écart horaire d'une circulation à un point remarquable (PR) donné. Cette saisie (aux points d'entrée, intermédiaires et de sortie de structures) est faite manuellement ou automatiquement par les opérateurs.
Observation	Information relatant la constatation du passage, d'une arrivée ou d'un départ d'une circulation à un point remarquable (PR).
OLERON	Outil Local pour l'Exploitation et la Régulation de la circulation
OTD	Observateur Temps Différé (Guichet régularité)
OTI	Observateur Temps Immédiat (Régulateur, Chef de circulation)
PGF	Programme Général des Fenêtres
PPP	Partenaire Public/Privé
Ponctualité	Elle mesure le respect de l'horaire théorique en un point et est directement calculée à partir de l'écart horaire.
PR	Point Remarquable Point géographique auquel peut être rattaché un horaire éditable
RFN	Réseau Ferré National
Régularité	Elle mesure pour une structure géographique donnée, la variation des écarts entre la sortie et l'entrée. Elle permet d'évaluer la capacité d'une «structure» à produire et faire circuler ses trains aussi bien origines qu'en transit en respectant le temps imparti.
Régulateur	Agent chargé d'organiser et de contrôler la circulation des trains sur certaines lignes ou sections de ligne dites régulées et désignées comme telles dans les Renseignements Techniques, et d'exécuter ou de faire exécuter certaines opérations de sécurité.
Ressource	Composante technique ou organisationnelle participant à la bonne marche du système ferroviaire. La saisie de certains noms de ressources défaillantes est obligatoire (exemple : Fonction Aiguillage, Caténaire, Régulation, Ouvrage d'art, ...).
RSS	Régulateur Sous-Station

Sigle	Libellé
SAAT	Système d'Annonce Automatique des Trains Type d'un des modules de suivi des circulations réelles basés sur la mise en place de localisateurs le long des voies et la remontée de ces informations par liaisons filaires.
SGC	Service Gestionnaire des Circulations
SNST	Système Normalisé de Suivi des Trains Installation qui informe les exploitants de l'identité et de la position respective de chacune des circulations présentes dans une zone géographique déterminée.
SR	Structure Responsable
Structure suiveuse	Structure propriétaire de la circulation
TCAP	Travaux CAPacité
TD	Type de défaillance
TI	Type d'Incident
TR	Type de Ressource défaillante
Triplet	Un triplet est constitué d'un type d'incident (ou famille d'incident), d'un type de défaillance (ou famille de défaillance) et d'un type de ressource (ou famille de ressource)
VEH	Variation Ecart Horaire : Il s'agit d'un calcul effectué par l'application BREHAT consistant à calculer la différence des écarts horaires entre deux PR pour déterminer une éventuelle perte de temps. Elle est affichée et doit être documentée si elle dépasse un certain seuil fixé au niveau national.

CHAPITRE 2 : L'outil BREHAT

Le suivi des circulations qui empruntent le Réseau Ferré National (RFN) contribue à assurer la sécurité et permet de connaître la localisation des trains : BREHAT est au cœur de ce dispositif, en application des dispositions relatives à la gestion des circulations sur le RFN (annexe 5 du document de référence du réseau) pour les informations de localisation et d'explication.

Il s'agit d'une base de données qui traite les informations et permet :

En temps immédiat :

- La saisie des observations,
- Le calcul des écarts horaires,
- La détermination des variations d'écarts horaires,
- La saisie des incidents, de leur cause présumée et de leurs conséquences.

En temps différé :

- La mise à jour des éléments saisis en temps réel.

A posteriori :

- L'analyse des conditions de circulation.

Les flux d'informations sont traités par :

- Bréhat Acquisition pour l'acquisition des données des autres outils (Oléron, Houat),
- Bréhat Diffusion pour la restitution des données (par des états statistiques, le temps immédiat).

De plus, BREHAT diffuse les informations aux agents en charge de la gestion des circulations (pour anticiper des situations perturbées), aux Entreprises Ferroviaires (EF) et aux Mainteneurs.

Article 201. Les circulations à suivre

Seules les circulations paramétrées dans l'application Bréhat comme étant « circulations à suivre » génèrent des observations à faire (OAF) et sont éligibles au calcul des variations d'écarts horaires (VEH). La saisie des OAF et la justification des VEH revêtent un caractère obligatoire. Ces circulations sont généralement des circulations transportant des voyageurs ou des marchandises.

Cependant, les circulations « non suivies » peuvent faire l'objet d'un événement circulation. **La saisie doit être initialisée par l'opérateur Bréhat quand la circulation « non suivie » en retard génère des pertes de temps ou des suppressions sur des circulations suivies.**

Article 202. Les observations

Rappel : une observation est une information relatant la constatation du départ, de l'arrivée ou du passage d'une circulation à un point donné.

Les observations réelles sont obtenues auprès des systèmes automatiques de suivi des trains (SAAT, SNST) ou sont saisies par les régulateurs (OAF) ou les agents circulation (OLERON, Poste déporté BREHAT).

Article 203. Les variations d'écart horaires

Rappel : l'écart horaire est la différence entre l'horaire réel de passage d'une circulation à un point donné et son horaire théorique (obtenu par Houat).

Dans le cas d'une saisie manuelle des observations, cet écart horaire est fourni par les exploitants (régulateur, agent circulation...) aux points à renseigner : Observation A Faire (OAF).

Pour une circulation, la différence des écarts horaires entre 2 points donnés constitue une Variation d'Ecart Horaires (VEH). Cette variation est calculée par Bréhat et constitue une perte de temps. Si elle atteint un certain seuil (5 minutes), elle apparaît sur le poste Bréhat de l'Opérateur Temps Immédiat (OTI) concerné pour qu'il la justifie.

Article 204. Les événements circulation

Il existe 4 types d'événements circulation :

- Perte de temps,
- Suppression partielle ou totale du parcours,
- Gain de temps,
- Création de parcours.

Les événements circulation devant être obligatoirement documentés dans Bréhat sont :

- Les pertes de temps supérieures ou égales à 5 minutes en utilisant les remontées de VEH.
- Les suppressions partielles ou totales, lorsque le SGC en a connaissance ou lorsqu'il est à l'initiative de la suppression d'une circulation.

Un événement circulation est attaché à une seule circulation (celle qui l'a subi).

Un événement circulation est attaché à un incident (celui dont il est une des conséquences directes).

Pour documenter les événements circulation, l'exploitant possède des outils lui permettant de saisir, en fonction des informations dont il dispose, le type d'incident et la cause.

Article 205. Les incidents

Un incident :

- est une information répondant à l'objectif de relater et faire savoir immédiatement ce qu'il se passe (type d'incident) à un endroit donné (les Points Remarquables) à un instant connu (date et heures de début et de fin),
- est une situation anormale qui peut perturber l'exploitation ferroviaire. La déclaration de l'incident permet de connaître et de faire connaître la conséquence et la gravité d'une défaillance de ressource (composante technique ou organisationnelle).

Il existe 2 sortes d'incidents :

Les Incidents Origines (IO), qui ont pour cause la défaillance d'une ressource

Dans le cas d'événements successifs, les agents des EIC, en fonction de la nature même de l'évènement, ont la possibilité de créer un IO dès lors qu'une ressource est défaillante.

Les Incidents Induits (II), qui ont pour cause un incident origine.

Les Incidents Induits doivent être initiés dès lors que la défaillance de la ressource est la conséquence immédiate ou différée mais irrésistible d'un incident origine.

Exemple : un détournement faisant suite à un incident caténaire

Quand l'incident origine n'est pas connu, il est possible d'indiquer la circulation cause, celle-ci servant à remonter jusqu'à l'incident origine.

La saisie de la structure responsable de la ressource défaillante permet d'attribuer la responsabilité d'un incident origine à une EF, au GI (SGC, mainteneur, externe GI), ou à un réseau étranger.

Cas particulier : Les incidents induits sans rattachement

Un incident induit sans rattachement n'est associé à aucun incident origine. Il est également appelé « incident orphelin ».

Le retard d'un train T2 occasionné par un train T1 réputé à l'heure (moins de 5 minutes) conformément au DRR sera justifié par un Incident Induit restant sans rattachement (puisque T1 n'a pas de justification de retard).

Article 206. Coupures et dérangements

BREHAT est l'outil informatique de localisation des circulations et de justification des retards. Un dysfonctionnement de BREHAT ne peut en aucun cas être à l'origine d'une perte de temps ou d'une suppression.

Dans les cas de coupures ou dérangements de l'application, quelle qu'en soit la durée, l'ensemble des VEH reste à documenter.

Lorsqu'il s'agit de la défaillance d'un poste, son remplacement par le poste de réserve doit être opéré dans les plus brefs délais. L'ensemble des VEH remontées durant cette période doit être renseigné.

CHAPITRE 3 : Composantes élémentaires d'un incident

L'incident est constitué :

- d'un type d'incident ou famille d'incidents
- d'un type de défaillance ou famille de défaillances
- d'un type de ressource ou famille de ressources
- d'une structure responsable

Il est encadré par des Points Remarquables (PR).

Article 301. Les points remarquables (PR)

Les PR de début et de fin d'incident doivent correspondre au lieu exact de l'incident et au sens de circulation le cas échéant.

Chaque PR est affecté à un mainteneur unique.

Exemples :

- Absence de matériel roulant : les PR de début et de fin doivent être identiques,
- LTV implantée voie 1 ou 2 : les PR de début et de fin d'incident doivent respecter le sens de circulation.

Article 302. Le type d'incident

Doit répondre à la question : "Que s'est-il passé ?"

Le type d'incident répond à l'objectif de relater et faire savoir immédiatement ce qui se passe.

Que l'incident soit origine ou induit, ce champ doit être systématiquement renseigné dans les outils. Aussi, dans le but de garantir une cohérence, les fiches « directives de saisie » du présent document sont identifiables grâce à l'intitulé du type d'incident.

Chaque type d'incident fait partie d'une famille d'incidents.

Article 303. Le type de défaillance

Doit répondre à la question : "Pourquoi ?"

La défaillance est un événement qui entraîne la cessation (totale ou partielle) de l'aptitude d'une ressource à accomplir sa fonction.

Les types de défaillance n'ont pas d'entrée particulière dans les fiches de directives de saisie du présent document.

Chaque type de défaillance fait partie d'une famille de défaillances.

Article 304. Le type de ressource

Doit répondre à la question : "Quelle composante (technique ou organisationnelle) a failli ?"

Rappel : la ressource est une composante technique ou organisationnelle participant à la bonne marche du système ferroviaire. Les ressources ont un propriétaire.

Le type de propriété (Mainteneur ou EF) est évident dans certains cas (matériel roulant, installation fixe...).

Dans d'autres cas (voyageur, client...) l'entité responsable est par défaut le propriétaire du train concerné qui peut être un train du Mainteneur.

Les types de ressource n'ont pas d'entrée particulière dans les fiches de directives de saisie du présent document.

Chaque type de ressource fait partie d'une famille de ressources.

Article 305. Le champ « ressource »

Le champ « ressource » permet d'apporter :

- Des précisions, notamment au type de défaillance, telles que : n° du signal, de la zone, du PN, n° engin moteur...,

Cette saisie est obligatoire lorsque le type de ressource est 'appareil de voie', 'caténaire', 'gardiennage de PN', 'installation de signalisation autre que zone et app. de voie', 'zone', 'PN' ou 'voie courante ou abords'.

- des informations complémentaires demandées aux opérateurs afin de faciliter l'analyse des incidents a posteriori.

Article 306. La structure responsable

La structure responsable est le propriétaire ou le gérant de la ressource.

Exemples :

- L'EF utilisatrice de l'engin moteur,
- Le Mainteneur « propriétaire » d'une installation,
- La Circulation Ferroviaire « propriétaire » de la ressource aiguillage.

Article 307. Le commentaire

Le commentaire est un élément important qui donne des indications supplémentaires permettant d'obtenir un éclairage pertinent sur l'incident.

Le commentaire est scindé en 3 parties : GI (commentaire de l'opérateur de saisie), RI (responsable de l'incident) et le commentaire DURANDAL 2.

Un commentaire est OBLIGATOIRE pour les incidents de structure responsable :

- « Mainteneur »,
- « Circulation ferroviaire »,
- « Externe »,

Ainsi que :

- les incidents de plus de 500 minutes,
- Incident en chantier de production pour les EF Fret
- Formation tardive pour les EF Fret
- Non-respect de la marche tracée
- Tout évènement au cours duquel la sécurité de l'exploitation ferroviaire est potentiellement engagée (exemple : engagement de gabarit, risques marchandises dangereuses...).

307.1. Cas particulier : Non-respect de la marche tracée

Le type incident « Non-respect marche tracée » doit être utilisé uniquement lorsque toutes les vérifications utiles à la détermination de la cause origine d'un évènement ont été réalisées.

Selon les principes édictés par l'OP 515 (RFN-IG-OG 01 B-00-n°001) « Management général de la performance de l'exploitation » :

- Le SGC pilote le management de la performance de l'exploitation. A ce titre, il doit être en mesure de suivre et de justifier l'ensemble des retards. Par conséquent, il appartient aux opérateurs du SGC d'en déterminer les causes. Si nécessaire, les opérateurs contactent, par radio, les conducteurs des circulations concernées. En cas d'échec, l'opération doit être renouvelée. Chaque appel fait l'objet d'une annotation dans le champ commentaires de l'incident (heure d'appel). Dans le cas particulier d'appels infructueux, le triplet « Non-respect marche tracée/Cause indéterminée/Conduite des trains » peut être retenu.
- Les EF et les mainteneurs œuvrent « dans l'intérêt global de la performance et le respect du Document de Référence du Réseau [DRR] ». A ce titre, ils ont le devoir de signaler au SGC tout évènement affectant la régularité.

307.2. Cas particulier : Signalement de la présence ou heurt d'animaux

Tout évènement affectant la régularité, ayant pour cause un animal domestique ou sauvage, doit faire l'objet d'un incident. Le commentaire, en plus d'une description rapide du contexte, doit préciser quelle est l'espèce de l'animal ainsi que le point kilométrique de l'incident.

CHAPITRE 4 : Missions des agents des EIC

L'un des rôles des agents des EIC (Coordonnateur Régional, Régulateur, CCL, Agent Circulation) est d'assurer le suivi de la circulation sur une zone d'action définie par une liste de Points Remarquables (PR).

Article 401. Saisie manuelle des OAF

En dehors des automatismes ou des zones équipées de postes OLERON, les opérateurs du COGC (régulateurs) ou les opérateurs des postes déportés doivent amortir les OAF en saisissant l'heure ou l'écart horaire constaté de chaque circulation.

Article 402. Documentation des VEH

Le déclenchement d'une VEH est réalisé lorsque le seuil défini et paramétré est atteint. Elle est adressée, en fonction du PR, sur le poste de l'opérateur du COGC ou sur le poste déporté correspondant.

L'opérateur justifie la perte de temps en documentant la VEH. C'est l'explication ou la justification d'un événement.

Les informations concernant un incident sont :

- La description : date / heure, lieu, n° de la circulation impliquée,
- La cause de l'incident :
 - un triplet : type d'incident (ou famille d'incidents), type de défaillance (ou famille de défaillances) et type de ressource (ou famille de ressources) dans le cas d'un Incident Origine,
 - une structure responsable dans le cas d'un Incident Origine,
 - un type d'incident et un Incident Origine (ou une circulation cause) dans le cas d'un Incident Induit.
- Les conséquences : circulations touchées, nombre de minutes perdues.

L'opérateur peut transférer la VEH à un autre poste en partie ou intégralement s'il ne peut renseigner la totalité de l'événement circulation.

En cas de partition d'une VEH, les règles suivantes doivent être respectées :

- Une VEH de 5mn ne doit pas être partitionnée. Elle sera alors justifiée par le motif de la plus grande perte de temps par l'opérateur BREHAT concerné.
- En cas de partition d'une VEH, les Evénements Circulation ne peuvent pas être strictement inférieurs à 3 minutes

Article 403. Les évènements OLERON

Des événements OLERON peuvent être créés par les agents circulation des postes. Les acteurs saisissent la perte de temps de l'événement sur leur secteur circulation et disposent de la fonctionnalité de documentation des incidents (type d'incident, structure responsable et commentaires).

Un événement circulation saisi dans OLERON est pris en compte par Bréhat.

L'opérateur du COGC doit utiliser ces informations après en avoir pris connaissance et de ce fait il est garant de l'exactitude de la saisie.

CHAPITRE 5 : Saisie des incidents

Article 501. Cas général

- Si un train subit un retard, les minutes perdues relatives à ce retard sont à attribuer à l'incident cause de ce retard.
- Si un train qui ne se situe plus dans son sillon subit un retard consécutif à un conflit de circulation (Espacement, Garage) les pertes de temps associées sont à attribuer à l'incident Origine de son désheurement.

Si un incident se prolonge au-delà du mois en cours, l'opérateur en EIC doit clôturer la synthèse incident au dernier jour du mois et en ouvrir une nouvelle le premier jour du mois suivant en indiquant les mêmes commentaires ainsi que la mention « suite de l'incident N°... »

Dans le même mois, il convient de rattacher l'ensemble des incidents ayant la même cause à l'incident initial. Cette action a pour objet d'identifier les conséquences inhérentes à l'incident.

Article 502. Principes de saisie

La saisie, comme expliquée à l'article 205, peut se faire sous 2 formes :

- Soit en Incident Origine (IO), résultant de la défaillance d'une ressource,
- Soit en Incident Induit (II), résultant d'un incident origine.

Concernant la répartition des VEH entre incident origine et incident induit, on distingue 2 cas :

- L'incident affecte une partie de voie donnée et perturbe la marche des circulations devant passer sur la zone* (dérangements, passage sur la voie contigüe suite à une détresse,...).

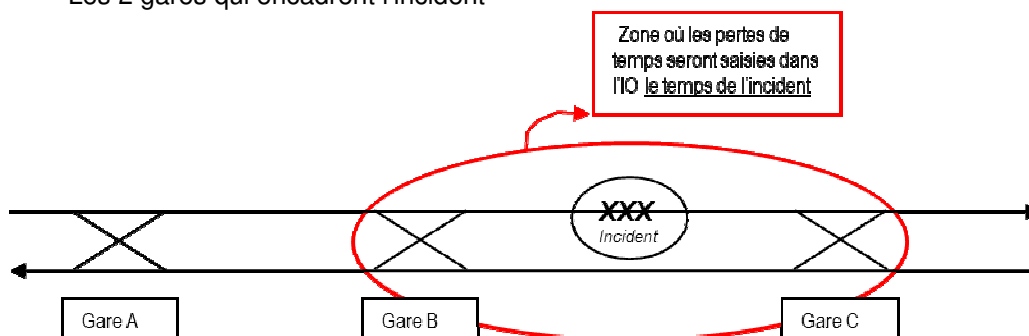
Dans ce cas, la VEH générée par la perte de temps d'une circulation passant sur la zone le temps de l'incident, sera directement affectée à l'incident origine. Les conséquences provoquées par cet incident en dehors de la zone* ou après la fin de l'incident seront réparties dans des incidents induits.

- L'incident affecte directement une seule circulation (problème de portes au départ, retard dans la formation du train...).

Dans ce cas, seule cette circulation sera reprise dans l'Incident Origine. Les conséquences pouvant survenir par la suite (espacement, difficultés de réception...) seront réparties dans des Incidents Induits.

* Nota : la zone est constituée de 2 parties :

- L'ensemble des voies comprises entre les 2 gares (points où un changement de voie est possible) qui encadrent l'incident,
- Les 2 gares qui encadrent l'incident



Par exemple :

1) un train X s'arrête en ligne entre B et C pour appliquer le guide puis repart après 30 minutes.

- Un Incident Origine sera créé pour justifier les 30 minutes de X et également les pertes de temps des circulations « détournées » sur la voie contigüe ou retenues à B ou à C le temps du dépannage.
- Plusieurs Incidents Induits pourront être créés pour justifier les pertes de temps une fois X reparti ou générées en dehors de la zone le temps de l'incident. On pourrait ainsi avoir :
 - un Incident Induit « Espacement » (et un seul) qui regrouperait toutes les pertes de temps des trains en espacement
 - un Incident Induit « attente, absence de matériel roulant » pour les trains qui partent en retard de leur gare origine du fait du retard de leur rotation
 - un Incident Induit « rétention » pour les trains retenus en A ou en dehors de la zone...

2) Un train X part de son point origine avec 15' de retard en raison d'une affluence voyageurs mais ne perturbe pas la circulation en gare.

- Un Incident Origine sera créé pour justifier les 15 minutes de X et seul X sera directement affecté à cet incident origine.
- Plusieurs Incidents Induits pourront être créés pour justifier les pertes de temps induites par la suite. On pourrait ainsi avoir :
 - un Incident Induit « Espacement » (et un seul) qui regrouperait toutes les pertes de temps des trains en espacement de X
 - un Incident Induit « rétention » pour des circulations qui seraient retenues afin de laisser passer X.
 - ...

Article 503. Principes d'affectation

De façon générale, compte tenu de la multiplicité des causes à l'origine d'un incident, il apparaît impossible d'établir, dans le présent règlement, une liste exhaustive des conditions d'affectation des triplets. Les fiches « Directives de saisie » reprises en annexe 6 n'ont aucun caractère exhaustif.

503.1. Détermination de la Structure Responsable

Pour faciliter la détermination de la Structure Responsable lors de l'analyse par les différents acteurs du management de la performance de l'exploitation, un certain nombre de principes sont à retenir :

- Tout évènement lié à une défaillance du mobile (panne à bord d'un train ...) ou de l'activité commerciale (fret ou voyageurs) engage la responsabilité de la structure responsable du convoi.
- Tout évènement causé par un tiers engage la responsabilité Externe (intrusion, accident de personne...).
- Tout évènement lié à l'infrastructure engage la responsabilité du mainteneur de l'infrastructure concernée.
- Les conséquences d'un signalement non avéré, visant notamment à garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire, ne peuvent engager la responsabilité de la structure responsable ayant déclaré l'évènement.
- Tout évènement alerté ou alarmé automatiquement par le gestionnaire de l'infrastructure (DBC, détection de chute...) et non avéré après l'application des procédures de sécurité engage la responsabilité du mainteneur de l'infrastructure concernée.
- Tout évènement causé par un opérateur des EIC, dont les conséquences ont un impact direct sur la circulation, engage la responsabilité du SGC

- Tout évènement lié à l'infrastructure, non signalé par le SGC au mainteneur, engagera la responsabilité du SGC.
- Tout évènement susceptible d'avoir des répercussions sur la circulation, connu par une EF ou un mainteneur et dont l'existence n'est pas communiquée au SGC engage la responsabilité de ladite EF ou mainteneur.
- Tout dispositif technique (groupe électrogène, pompe d'un souterrain...), dont la fonction est de pallier une défaillance de l'installation principale, engage la responsabilité de la structure responsable en charge du maintien en condition opérationnelle lorsque ce dispositif est sujet à un dysfonctionnement.
- Toute structure responsable qui délègue l'une de ses activités à un prestataire quelconque demeure responsable des conséquences de la défaillance dudit prestataire.
- Tout retard d'un opérateur à la prise de service ou dans l'exécution de son service, dû à une difficulté d'acheminement (difficultés routières, en voyageur dans un train en retard...), engage la responsabilité de la structure d'appartenance dudit opérateur.

L'analyse a posteriori peut conduire à une modification des affectations.

503.2. Evènements consécutifs à un aléa climatique

En l'absence de bulletin d'alerte météo de niveau fort (rouge), les conséquences d'un incident doivent être renseignées par un triplet correspondant à la cause de l'évènement. La structure responsable sera alors EF ou GI. Par exemple, dans le cas d'une inondation consécutive à une averse abondante qui n'a pas fait l'objet d'avis de niveau fort, le type incident à saisir est « Obstacles sur la voie ou aux abords / Intempéries / Voie courante ou abords / Infra Equipement ».

Par ailleurs, dans les cas suivant :

- Emission d'un bulletin d'alerte météo de niveau fort (rouge)
- Application de mesures particulières consécutive à une décision prise par les instances de gestion de crise
- Déclenchement d'un dispositif technique (détecteurs de vent...) imposant des restrictions de circulation,
- Phénomène non prévu, exceptionnel et localisé reconnu par l'ensemble des acteurs du management de la performance de l'exploitation

les conséquences d'un incident ayant pour cause un évènement climatique doivent être saisies avec un type de défaillance correspondant à la nature du phénomène. La structure responsable sera alors « Externe ». Par exemple, dans le cas d'une inondation consécutive à une averse abondante qui a fait l'objet d'avis de niveau fort, le « type incident » à saisir est « Obstacles sur la voie ou aux abords / Intempéries / Voie courante ou abords / Externe ».

Le bulletin météo de référence est celui du contrat SNCF Réseau/Météo France consultable auprès des COGC.

La saisie du type incident et du « type ressource » doit correspondre aux faits.

Les évènements climatiques suivants sont répertoriés en type de défaillance :

- Neige/congères
- Givre/verglas
- Fortes pluies
- Vent fort
- Forte Chaleur
- Grand froid
- Brouillard
- Orage/Grêle

503.2.1. Brouillard

En raison de son caractère volatil, les conséquences du brouillard sur la régularité sont dans tous les cas imputées à la structure responsable « Externe ». L'utilisation du type défaillance « Brouillard » doit être utilisé dès lors que l'agent de conduite le spécifie expressément. Toutefois, sur les lignes où la vitesse est strictement supérieure à 220 km/h, la présence de brouillard ne peut être à l'origine d'un événement impactant la régularité.

503.2.2. LTV consécutives à des fortes chaleurs (risque de déformation des rails)

Une liste des zones sensibles nécessitant une adaptation des conditions d'exploitation du réseau lors de périodes de fortes chaleurs est éditée chaque année par les services de la DGOP. Cette liste est diffusée aux EF.

Lorsque les conditions climatiques reprises dans le bulletin d'alerte météo imposent une adaptation des limitations de vitesse sur ces zones sensibles, la responsabilité est a priori attribuable à la structure responsable « Mainteneur ».

En revanche, lorsque les conditions climatiques, reprises dans le bulletin d'alerte météo, imposent des limitations de vitesse sur des zones non identifiées sensibles, la responsabilité est a priori attribuable à la structure responsable « Externe ».

Par ailleurs, en l'absence de bulletin d'alerte météo, lorsque les conditions climatiques imposent des limitations de vitesse, quelle que soit la nature de la voie, la responsabilité est a priori attribuable à la structure responsable « Mainteneur ».

503.2.3. LTV consécutives à des fortes chaleurs pour protection de la caténaire

Lorsque les conditions climatiques, en anticipation de l'émission éventuelle d'un bulletin météo, imposent une adaptation des limitations de vitesse dont l'intention est de préserver l'intégrité de la caténaire, la responsabilité est a priori attribuable à la structure responsable « Mainteneur ».

503.2.4. Fortes chutes de neige – Formation de givre ou de verglas (Application de la DC 3792 « Circulations avec particularités – Mesures à prendre par les COGC », points 2.5 et 2.6)

En application des prescriptions de la DC 3792 « Circulations avec particularités - Mesures à prendre par les COGC », articles 2.5 et 2.6, les incidents sont imputables à la structure responsable « Externe ».

Toutefois, si une seule EF décide de limiter sa vitesse sur une zone parcourue par plusieurs EF, les éventuelles pertes de temps consécutives à sa décision lui seront affectées.

503.3. Végétation

En opérationnel, tous les événements liés à la végétation doivent être saisis par les Opérateurs Temps Immédiat (OTI) en responsabilité du mainteneur pour lui permettre de conduire l'analyse.

Dans le cadre du traitement a posteriori, la végétation située dans les emprises est susceptible d'engager la responsabilité du Mainteneur.

A l'inverse, celle située en dehors des emprises est susceptible d'engager la responsabilité « Externe / Tiers riverain ou Malveillance ».

Article 504. Saisie générique

La documentation des pertes de temps, faite par les opérateurs des EIC (COGC ou postes déportés Bréhat), est plus ou moins détaillée selon que ces pertes de temps sont imputables à SNCF Réseau, aux mainteneurs (Maintenance et Travaux et les Partenariats Public-Privé des LGV SEA, BPL et CNM) ou à une Entreprise Ferroviaire.

Ainsi si la structure responsable d'un incident est :

- Maintenance, Circulation Ferroviaire, ou Externe la saisie se fera sous la forme :
-Type d'incident – Type de défaillance – Type de ressource
 - une EF, alors la saisie se fera sous la forme :
-Type d'incident – Famille de défaillances – Famille de ressources
- Toutefois, l'opérateur a la possibilité, selon le degré d'information à sa disposition, de saisir la défaillance et la ressource en type.

Ou si l'opérateur n'en a pas connaissance

- Famille d'incidents – Famille de défaillances – Famille de ressources

***NB** : Dans les outils, les familles sont repérées en caractères gras dans les listes de choix.*

Lorsque l'opérateur de saisie en temps immédiat dispose d'informations complémentaires, il les inscrit dans la zone commentaire du GID ou dans le champ ressource.

Article 505. Enregistrement des trains supprimés

A partir de J-1 17h00, dès lors que les agents des EIC ont connaissance de la suppression d'une circulation, ils ont l'obligation d'enregistrer cette suppression dans les outils informatiques. Cette opération doit être réalisée dans un premier temps dans BREHAT et, dans un second temps, dans HOUAT.

Les suppressions peuvent être à l'initiative :

- Du SGC
- De l'Entreprise Ferroviaire.

Dans les deux cas, la suppression doit faire l'objet d'un Evènement Circulation de type suppression. Cet EC doit impérativement être rattaché à un Incident Origine.

Lorsque la suppression est formalisée par une demande dans D-SDM, le motif exact doit être précisé dans le cadre prévu à cet effet.

En situation perturbée, les agents des EIC doivent enregistrer la suppression d'une circulation dès qu'ils en sont informés.

La procédure est présentée dans son intégralité en annexe 1.

Article 506. Suppression d'un incident

Par principe, les incidents ne doivent pas être supprimés. En cas de doublon d'un incident, il convient de rattacher l'un des IO à l'autre IO.

CHAPITRE 6 : Traitement des incidents a posteriori

Article 601. DECLIC (Dépôt des Contestations et complétude des Incidents de la Circulation)

DECLIC est l'outil unique permettant aux acteurs du management de la performance de l'exploitation de mettre en conformité les incidents avec les faits survenus et leur retranscription initiale dans Bréhat.

DECLIC est une application web qui permet la modification élargie de la base BREHAT.

DECLIC autorise :

- La mise en qualité/complétude
- Les Demandes de Redressement et leur traitement.

DECLIC garantit la traçabilité de l'ensemble des opérations (sauf les modifications de commentaires) réalisées depuis la clôture d'un incident jusqu'à sa purge.

Sans action d'un utilisateur mandaté par son entité, l'incident est purgé en l'état passé un délai de 15 jours, et la structure responsable ne peut plus être modifiée.

Une fois l'incident purgé, aucune contestation ne peut être instruite.

Article 602. Mise en qualité des Incidents

Le guichet régularité de l'EIC met en qualité les incidents de la veille survenu dans son périmètre.

Le guichet peut modifier l'incident, soit :

- Changer la structure responsable de l'incident après avoir reçu des informations complémentaires
- Apporter un commentaire ou le modifier
- Documenter les IO, détacher/rattacher et documenter les II associés
- Détacher/rattacher les EC et modifier les valeurs des Pertes de Temps
- Créer un incident a posteriori
- ...

Article 603. Complétude

Chaque EF et chaque mainteneur réalise la complétude des incidents dont il est responsable.

Cette action a pour but de qualifier avec précision la typologie des événements et d'apporter le maximum d'informations favorisant une compréhension claire du contexte. Pour chaque incident, elle doit être opérée dans un délai maximum de 15 jours après la clôture de l'incident.

Une complétude rigoureuse permet une représentation réaliste des causes d'irrégularité. L'ensemble des acteurs du système ferroviaire exploite ainsi des données consolidées à des fins statistiques.

DECLIC permet la modification :

- du triplet : saisie affinée du triplet en type famille vers un triplet en type fin
- du commentaire : saisie libre d'un commentaire dans le cadre réservé.

Les éléments modifiables d'un incident sont :

- la typologie :
 - Famille/Type Incident
 - Famille/Type Défaillance
 - Famille/Type Ressource défailante
- le champ ressource
- le champ commentaire

Article 604. Demande de redressement

Lorsque la saisie initiale d'un incident ne convient pas à une EF ou à un mainteneur, ces derniers ont la possibilité de contester. Un formulaire de « Demande de redressement » est disponible dans l'application DECLIC. Cette contestation doit en priorité faire l'objet d'un traitement en Redressement Concerté (voir article 606).

Pour rappel :

- DECLIC est l'outil unique de contestation des incidents. Les demandes de redressement réalisées depuis un autre canal (téléphone, mail...) ne seront pas traitées.
- Les éléments non modifiables devant faire l'objet d'une demande de redressement sont :
 - la structure responsable.
 - Les attributs (PR, date...)
 - Les conséquences (EC et II)

Pour qu'une demande de redressement soit recevable, certains principes doivent être respectés.

La DR doit être :

- Motivée (raison juste et valable)
- Documentée (apports de pièces techniques, traçabilité des opérations...)

Un commentaire précis et suffisamment détaillé doit permettre la compréhension et l'analyse de la demande.

Lors du traitement d'une demande de redressement, les Guichets Régularité ont l'obligation de conduire une analyse impartiale, juste et équitable.

En cas de refus, la réponse apportée doit également être :

- Motivée, (raison juste et valable)
- Documentée (apports de pièces techniques, traçabilité des opérations...).

Les Guichets Régularité ont également la possibilité de demander un complément de justification. Cette action a pour effet de retransmettre la demande de redressement à l'EF émettrice. Celle-ci dispose d'un délai de 15 jours pour apporter le complément de justification. Sans cet apport, l'incident origine est purgé avec la demande de redressement associée à l'état « en attente ». A l'échéance de ce délai, aucun recours ne sera recevable.

Article 605. Justification des contestations

Il appartient au demandeur d'apporter les éléments factuels motivant sa requête.

Le fait de contester sans justification pourrait conduire à un refus de la demande de redressement.

Article 606. Redressement concerté

L'application DECLIC propose un module « Redressement concerté ». Cette fonctionnalité permet la matérialisation dans les outils informatiques des décisions relatives à un incident prises au cours de la réunion quotidienne par les différentes parties concernées. La validation de la saisie entérine le consensus établi en modifiant définitivement l'incident.

Seuls les représentants des structures responsables habilités à DECLIC et présents effectivement à la réunion quotidienne peuvent être inscrits lors de la création du dossier de redressement concerté.

Quand un incident est traité en redressement concerté, un verrou est apposé sur l'incident pour l'ensemble des utilisateurs en ayant la visibilité. Aucune mise en qualité, complétude ou demande de redressement ne peut plus être réalisée.

Article 607. Les recours

Les Incidents Origines peuvent faire l'objet de plusieurs demandes de redressement. Il convient de distinguer deux types de DR :

- Celles contestant un des attributs d'un IO,
- Celles contestant la structure responsable.

607.1. DR contestant un des attributs d'un IO

607.1.1. DR de premier niveau :

Les différentes DR successives associées à un IO ne contestant pas la structure responsable sont toujours dirigées vers le Guichet Régularité concerné. Il appartient aux instances locales de prendre en charge les désaccords répétés dans le traitement des DR d'un même IO.

607.1.2. DR de second niveau :

La deuxième DR portant contestation de la structure responsable d'un IO est traitée par la DOS.

Cette DR est, soit :

- Emise, après refus de la DR de premier niveau, par la structure responsable initiale
- Emise, après acceptation de la DR de premier niveau, par la structure responsable de réaffectation

A l'instar des Guichets Régularité, la DOS est dans l'obligation de conduire une analyse impartiale, juste et équitable.

En cas de refus, la réponse apportée doit être :

- Motivée, (raison juste et valable)
- Documentée (apports de pièces techniques, traçabilité des opérations...)

Dans le cas où la responsabilité d'un incident ne pourrait être mise en évidence, la DOS, en liaison avec l'EF concernée, soumettra l'étude de l'incident à la commission d'arbitrage.

Réciproquement, en application des principes prescrits par l'article 608 du présent document, toute structure responsable peut soumettre à la commission l'étude d'un incident.

607.1.3. DR de troisième niveau :

Une troisième DR portant contestation de la structure responsable d'un incident peut-être :

- Emise, après refus de la DR de second niveau, par la structure responsable initiale
- Emise, après acceptation de la DR de second niveau, par la structure responsable de réaffectation

Toutefois, ce recours est limité aux IO dont les conséquences atteignent le seuil supérieur ou égal à 1000 minutes.

L'arbitrage de cette DR est alors porté à l'ordre du jour du Comité du SAP (COSAP).

Article 608. La commission d'arbitrage

Pour rappel, l'OP 515 « Management général de la performance de l'exploitation » prévoit :
« La commission d'arbitrage est animée par le responsable du service Performance Régularité de la DOS.

Elle a pour mission de traiter de l'affectation des incidents typés « enquêtes en cours » et des LTV de longue durée, ainsi que de tout incident ayant été porté à son arbitrage.

Dans cette commission siègent en tant que de besoin des représentants des entreprises ferroviaires, des PPP et de SNCF Réseau. »

En vertu de cet article, tout incident dont l'affectation serait contestée par la structure responsable peut faire l'objet d'une étude par la commission d'arbitrage.

Toutefois, il est attendu que le processus de redressement (DR en premier et deuxième niveau) soit respecté et que les instances du management de la performance de l'exploitation aient été consultées. Aussi les conditions suivantes doivent être satisfaites :

- DR de second niveau émise
- Sujet préalablement traité par les instances locales
- IO avec des conséquences importantes (en principe > à 500 minutes ou 3 trains supprimés)
- Et, dans la mesure du possible, un rapport d'enquête (trinôme panto, DSSR...) édité.

L'annexe 1 du présent document présente la charte d'organisation de la commission.

Article 609. Cas du sur-incident

Par principe, un incident origine ne peut pas être scindé en plusieurs IO. L'ensemble des conséquences d'un événement est rattaché à l'évènement initial.

Toutefois, il peut exister des cas de sur-incident : le sur-incident survient à la suite d'un incident origine, mais sa nature est différente et impose un traitement distinct de celui de l'incident origine. Un événement origine peut occasionner plusieurs sur-incidents. De plus, le sur-incident entraîne des conséquences régularité qui ne seraient pas survenues du seul fait de l'incident origine.

Par exception, la scission peut être effectuée sous réserve que :

- l'incident atteint 4000 minutes perdues,
- un REX J+1 ait lieu.

Dès lors :

- les IO et les minutes sont répartis à part égale entre les responsables identifiés dans le REX J+1.
- la décision est actée en commission d'arbitrage.

Article 610. Cas particuliers

Dans certains cas, la détermination des causes d'un événement nécessite une investigation approfondie.

Les délais de traitement autorisés par l'application DECLIC peuvent s'avérer insuffisants. Au-delà, les modifications ou contestations deviennent impossibles.

Deux types de procédures autorisent une correction des incidents au-delà de ces délais :

- Enquête en cours
- Analyse de longue Durée (cause indéterminée)

610.1. Les enquêtes en cours

Au titre du présent document, en annexe Directives de saisie « Incidents divers, cas n°8 », les incidents s'inscrivant dans le contexte :

- Incident caténaire /défaut d'alimentation ou Déraillement/bi-voie/talonnage
- Sur voie principale
- Avec des pertes de temps conséquentes

Peuvent être caractérisés par le triplet :

- Circulation Ferroviaire (Structure Responsable)
- Incident caténaire /défaut d'alimentation ou Déraillement/bi-voie/talonnage (Type Incident)
- Cause indéterminée (Type Défaillance)
- Enquête en cours (Type Ressource)

Dès lors qu'un incident est caractérisé par le Type Défaillance « Enquête en cours », celui-ci n'est jamais purgé dans Déclic. La modification reste possible sans limite de temps.

Ce principe autorise l'instruction d'une enquête dont la durée peut atteindre plusieurs mois. Il convient à chaque partie concernée par l'évènement de tout mettre en œuvre pour déterminer la cause origine.

Les GR assurent un suivi régulier de ces incidents, et notamment :

- Une vérification de la conformité d'affectation (évènement/condition de l'OP 3027)
- Un suivi des enquêtes (rédaction de rapports conclusifs)

Dans les cas où les rapports définitifs ne permettent pas la détermination de la cause origine de l'évènement, les incidents doivent être portés à l'ordre du jour de la commission d'arbitrage (OP 515).

610.2. IO en type défaillance « Cause indéterminée »

Hormis les incidents exposés dans le cas n°8 des Incidents Divers, la durée de vie d'un IO (15 jours) peut s'avérer trop courte pour permettre aux différents acteurs du système ferroviaire de faire aboutir leurs investigations.

Afin que les différentes structures finalisent la complétude des incidents pour lesquels elles assument la responsabilité et dont le type de défaillance est « Cause indéterminée », le délai de purge est prolongé de trois mois à compter du moment où l'incident se serait purgé s'il avait eu un autre type de défaillance

A compter de l'ouverture de ce délai supplémentaire, aucune demande de redressement ne peut être émise.

Seuls les attributs suivants peuvent être modifiés :

- Type Incident
- Type Défaillance
- Type Ressource
- Champ ressource à saisie libre
- Commentaires RI

CHAPITRE 7 : ANNEXES

Annexe 1 : Enregistrement des trains supprimés

■ TRAINS SUPPRIMÉS: DEFINITIONS

Termes	Définitions	Commentaires
Train supprimé	Dans l'absolu, la suppression d'une circulation est le retrait du sillon partiel ou total. Cela libère ainsi de la capacité dans le graphique circulation. La mesure s'effectue sur la base de la référence théorique J-1 / 17h00.	
En amont de la circulation	3h00 avant l'heure de départ de la circulation	Délai de 3h00 : Se référer au DRR 2017 annexe 4.2.
Temps immédiat	Moins de 3h00 avant le départ	

■ LA PROCEDURE DE SUPPRESSIONS DE TRAINS: CAS GENERAUX

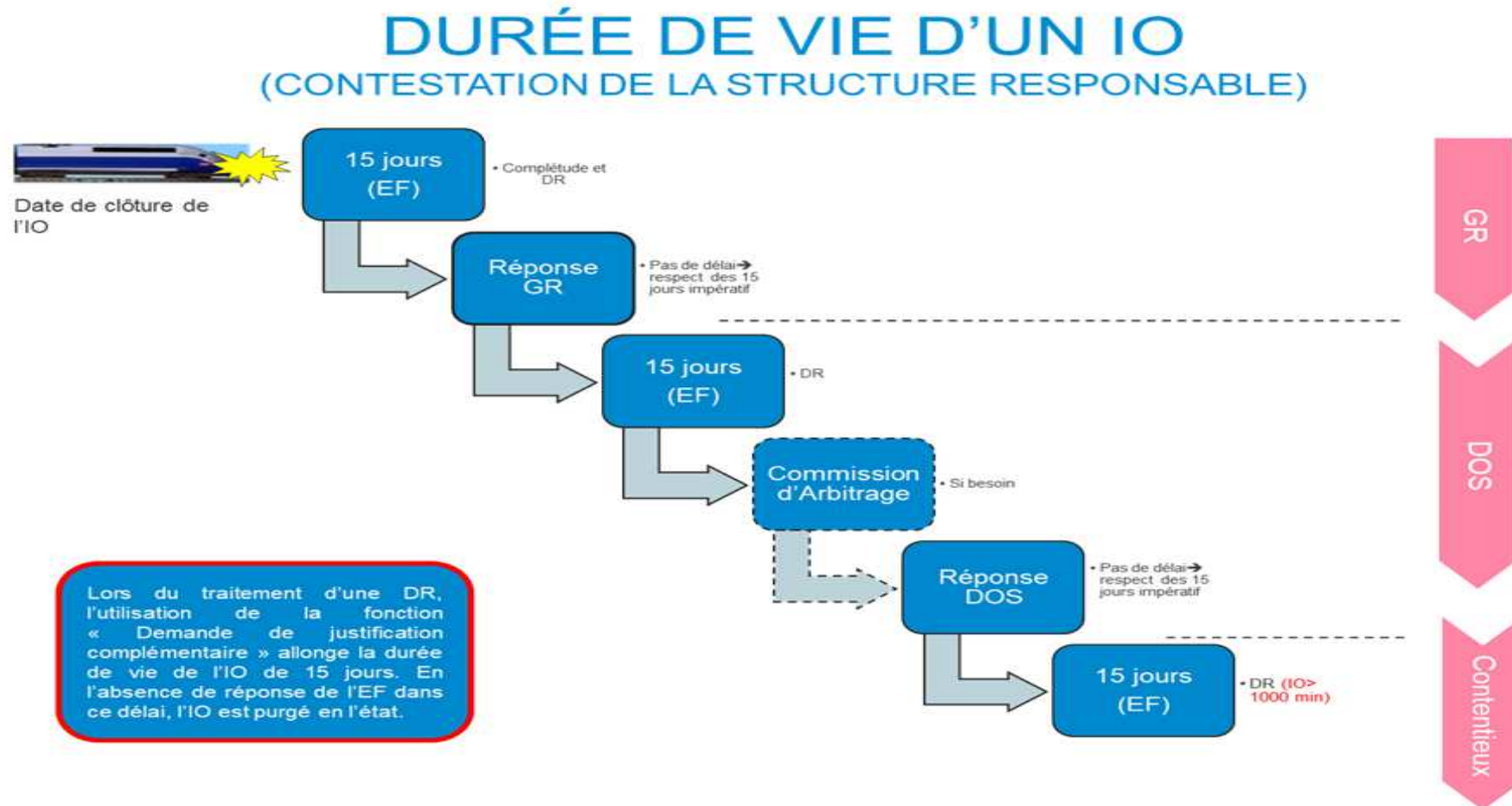
• EN AMONT DE LA CIRCULATION

Cas de figure	Procédures	Commentaires
Suppression à l'initiative de l'EF Procédure à appliquer.	L'EF informe le SGC via DSDM (Demande De Sillon dernière Minute) ou verbalement en cas d'impossibilité. Le SGC justifie (donne une cause) la suppression dans Bréhat. Le SGC rend la capacité en supprimant le sillon dans Houat.	Nécessite une étude d'organisation par CF DER pour mettre en place les conditions techniques de disponibilité des outils.
Suppression à l'initiative du SGC Procédure à appliquer	Le SGC, après concertation avec les EF, justifie (donne une cause GI en l'occurrence) la suppression dans Bréhat. Le SGC rend la capacité en supprimant le sillon dans Houat.	L'EF doit redemander un sillon.

• EN TEMPS IMMEDIAT

Cas de figure	Procédures	Commentaires
Suppression à l'initiative de l'EF Procédure à appliquer.	L'EF informe le SGC verbalement. Le SGC justifie (donne une cause) la suppression dans Bréhat. Le SGC rendra la capacité en supprimant le sillon dans Houat, s'il s'agit d'un train qui va au-delà de la zone d'action du régulateur concerné.	La suppression des sillons incombe à l'EF
Suppression à l'initiative du SGC Procédure à appliquer	Le SGC, avec concertation avec l'EF, justifie (donne une cause) la suppression dans Bréhat. Le SGC rendra la capacité en supprimant le sillon dans Houat, s'il s'agit d'un train qui va au-delà de la zone d'action du régulateur concerné.	Au-delà des 18h (règle du garage d'un train) nouvelle demande de sillon de l'EF

Annexe 2 : Durée de vie d'un IO



Annexe 3 : Commission d'arbitrage – La Charte



COMMISSION D'ARBITRAGE

-

LA CHARTE

La commission d'arbitrage se réunit à l'initiative de la Direction Opérations et Services (DOS) en application de la RFN-IG-OG 01 B-00-n°001 (OP 515). Elle a pour vocation de traiter de l'affectation des incidents dits « en arbitrage » ou typés « enquêtes en cours » ou des LTV de longue durée.

De façon à statuer avec justesse, impartialité et équité, quelques règles de fonctionnement sont nécessaires :

- Les sessions de la commission d'arbitrage sont communiquées aux membres de cette commission, selon un calendrier prévisionnel établi en début d'année par la DOS.
- Le secrétariat publie l'ordre du jour définitif dès que possible et au plus tard sept jours avant la commission.
- Le secrétariat de la commission d'arbitrage invite les représentants des entités concernées par les incidents qui seront traités.
- Chaque représentant s'engage à produire les pièces nécessaires pour décider en séance de l'affectation d'un incident.
- A défaut de la présence d'un représentant et de la production des pièces nécessaires à l'instruction de l'incident, la commission statuera en séance en fonction des éléments en sa possession.
- Un incident ne pourra pas être réaffecté à une entité qui n'aurait pas été invitée à participer à la session de la commission.
- Les décisions entérinées en commission ne pourront faire l'objet d'aucun recours, hormis auprès de la commission du SAP et en fonction des conditions de sa saisine.
- Le secrétariat informera par écrit les entités concernées des décisions qui auront été retenues.
- La commission ne peut être saisie que pour des incidents qui n'ont pas trouvé une résolution entre les différents interlocuteurs locaux, lesquels doivent s'efforcer de traiter les arbitrages dans les meilleurs délais et au plus tard 72 heures avant la fin du temps imparti.

DIRECTION DES OPERATIONS ET SERVICES

Commission d'Arbitrage – La Charte

10 mai 2017

Page 1/1



Annexe 4 : Directives de saisie

ACCIDENT DE PERSONNE, MALADIE, DÉCÈS

Cas n°1 : Heurt d'une personne en gare ou en pleine voie (y/c PN)

Exemple : Heurt d'une personne par un train ou découverte d'un corps

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Accident de personnes</i>	<i>Accident ou maladie ou décès</i>	<i>Tiers - Riverain</i>	-	<i>EXTERNE</i>

Cas n°2 : Malaise d'une personne ou chute d'un voyageur

Exemple 1 : Malaise d'une personne dans un train ou chute d'une personne qui tente de descendre.

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Accident de personnes</i>	<i>Accident ou maladie ou décès</i>	<i>Voyageurs</i>	-	<i>EF</i>

Exemple 2 : Malaise d'une personne sur un quai ou chute d'une personne qui tente de monter.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Attente service gare</i>	<i>Malveillance</i>	<i>Gare</i>	-	<i>SNCF – Direction Gares</i>

OBSTACLE, DANGER ou PRÉSUMPTION DE DANGER (y/c à un PN)

Cas n°1 : Intrusion

Exemple : Présence de personnes dans les emprises.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Obstacle sur la voie ou aux abords</i>	<i>Intrusion</i>	<i>Tiers - Riverain</i>	-	<i>EXTERNE</i>

Cas n°2 : Collision à un PN

Exemple : Collision d'un véhicule routier à un PN

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Collision</i>	<i>Erreur humaine</i>	<i>Tiers – Riverain</i>	<i>PN n°....</i>	<i>EXTERNE</i>

Cas n°3 : Arrêt avant un obstacle

Exemple : arrêt avant un obstacle (quel que soit l'obstacle)

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Obstacle sur la voie ou aux abords</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	-	<i>En fonction de l'évènement</i>

Cas n°4 : Heurt contre un obstacle

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Collision</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	-	<i>En fonction de l'évènement</i>

Cas n°5 : Ballast sur le rail

Le conducteur indique avoir circulé sur du ballast.

Exemple 1 : Sur une zone de TRAVAUX, pour le train OUVRANT :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Obstacle sur la voie ou aux abords</i>	<i>Erreur Humaine</i>	<i>Voie courante ou abords</i>		<i>MAINTENEUR</i>

Exemple 2 : en dehors de tous TRAVAUX :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Obstacle sur la voie ou aux abords</i>	<i>Malveillance</i>	<i>Voie courante ou abords</i>		<i>EXTERNE</i>

Cas n°6 : Heurt d'un animal

Exemple 1 : Heurt d'un animal sauvage (sanglier, chevreuil,...)

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Collision</i>	<i>Divagation d'animaux sauvages</i>	<i>Voie courante ou abords</i>	-	<i>EXTERNE</i>

Exemple 2 : Heurt d'un animal domestique (chien, mouton, cheval, vache,...)

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Collision</i>	<i>Divagation d'animaux domestiques</i>	<i>Tiers - Riverain</i>	-	<i>EXTERNE</i>

CHOC ANORMAL

D'après la DC 11514 « Circulation des trains » :

« *Tout agent d'un train en marche qui ressent en cours de route un choc ou un mouvement anormal (secousse, balancement, ...) ou qui estime qu'il y a danger pour la circulation sur la voie qu'il parcourt (caténaire affaissée, ...) doit provoquer immédiatement l'arrêt du train.* »

Après constatations :

- si RAS après la visite de la rame ou de la voie → choc anormal
- si défaut constaté → saisir la CAUSE ORIGINE

Ne doivent être saisis en CHOC ANORMAL que les incidents dont la cause n'a pas pu être déterminée.

Cas n°1 : Choc anormal

Exemple : Signalement d'un choc anormal. Après visite du train par le conducteur et de la voie par les agents de maintenance, aucune anomalie n'est détectée de part et d'autre.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Choc anormal</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Voie courante ou abords</i>		<i>MAINTENEUR</i>

En cas de doute, la détermination de la responsabilité sera instruite a posteriori par le Guichet Régularité ou dans le cadre des instances locales.

INCENDIE ET DÉGAGEMENT DE FUMÉE

Cas n°1 : Incendie dû à un tiers ou feu de talus

Exemple 1 : Incendie dû à un tiers

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incendie aux abords ou sur la voie</i>	<i>Erreur humaine</i>	<i>Tiers Riverain</i>	-	<i>EXTERNE</i>

Exemple 2 : Incendie d'origine indéterminée et/ou dû à un acte de malveillance ou tiers non-identifié

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incendie aux abords ou sur la voie</i>	<i>Malveillance</i>	<i>Voie courante ou abords</i>	-	<i>EXTERNE</i>

Cas n°2 : Feu de traverse

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incendie aux abords ou sur la voie</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Voie courante ou abords</i>	-	<i>MAINTENEUR</i>

Cas n°3 : Incendie sur le matériel roulant**Exemple 1** : Incendie sur le matériel roulant dû à un défaut technique

Type d'incident	Famille de défaillance	Famille de ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incendie à bord du matériel roulant</i>	<i>Erreur humaine - Défaillance technique</i>	<i>En fonction du matériel</i>	-	<i>En fonction de la structure</i>

Exemple 2 : Incendie à bord dû à un acte de malveillance

Type d'incident	Famille de défaillance	Famille de ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incendie à bord du matériel roulant</i>	<i>Malveillance</i>	<i>En fonction du matériel</i>	-	<i>En fonction de la structure</i>

Cas n°4 : Dégagement de fumée / Odeur suspecte sur un train**Exemple** : Signalement non avéré

Un train T1 (EF A) ou AC ou un agent voie signale un dégagement de fumée sur un train T2 (EF B) mais le conducteur de celui-ci ne constate rien lors du contrôle visuel.

Type d'incident	Famille de défaillance	Famille de ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incendie à bord du matériel roulant</i>	<i>Erreur humaine - défaillance technique</i>	<i>Matériel remorqué ou engin moteur</i>	-	<i>EF B</i>

TRAVAUX PROGRAMMES / RALENTISSEMENTS FORFAITAIRES

Les pertes de temps générées par la préparation et/ou le déroulement d'un chantier (programmation, TTX, problème sur le chantier...etc.) sont à imputer en "Travaux programmés". Les causes de ces retards n'entraînent pas de restitution tardive mais peuvent induire des restrictions de circulations.

Le type d'incident « Ralentissement forfaitaire » est appliqué exclusivement aux pertes de temps générées par une LTV sur ou aux abords du chantier.

En opérationnel, s'assurer de la conformité d'un chantier s'avère souvent impossible. Aussi, il convient pour les opérateurs de saisie en temps immédiat de renseigner de façon systématique le type ressource « Chantier Tx non conforme ».

L'analyse de la conformité sera réalisée par les acteurs de la régularité a posteriori en s'appuyant sur les principes édictés ci-après.

En cas de variation d'écart horaire (VEH) consécutive à une LTV imposée par des travaux, la responsabilité est attribuée à :

⇒ à l'EF :

- si l'avis signalisation a bien été communiqué en temps et en heure aux entreprises ferroviaires.
Cet avis signalisation doit bien mentionner la perte de temps occasionnée conformément à une conduite « au trait ».
Cette perte de temps doit bien être couverte par la marge travaux allouée au sillon.
En cas de chantier mobile (ex : RVB), il est présumé que l'EF n'est pas responsable sauf si une seule circulation déclenche une VEH sur une journée donnée.

⇒ à Infra Equipement :

- hors urgence incontournable et inopinée, si la LTV (date et heure de début/fin, localisation début/fin et taux) n'est pas conforme au PGF (Programme Général des Fenêtres) valide au moment de l'incident (base TCAP, accessible par les EF et SNCF-Réseau – fonction pôle planification en Infrapôle). Par exception, une non-conformité entraînant une perte de temps supplémentaire inférieure à 10 secondes et à 5 secondes pour les trains tracés à la déca-seconde sera considérée comme conforme,
- si l'avis signalisation n'est pas conforme à la signalisation temporaire implantée.

La vérification entre TCAP et la réalisation de la LTV doit conduire à la conformité du chantier. L'agent chargé de l'édition de l'avis signalisation est, a priori, l'intervenant Réseau le plus à même de déclarer cette conformité.

Cas d'application :

- Taux de LTV < au taux indiqué dans TCAP (PGF valide) = non conforme
- Dépassement de plus de 10% du linéaire dans TCAP = non conforme
- Période non prévue = non conforme

⇒ à Circulation Ferroviaire

- dans les autres cas, si de l'analyse ci-dessus il résulte que la responsabilité n'est affectée ni à l'EF ni au mainteneur.

Pour mémoire, un seul incident doit être créé pour les LTV dont la durée dépasse deux jours. Si la LTV court sur deux mois calendaires, alors l'IO initial est clos le dernier jour du mois et un second IO est ouvert le premier jour du mois suivant.

Cas n°1 : Une seule circulation perd du temps dans la zone du chantier

Exemple : Une seule circulation perd du temps sur le chantier

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée	Erreur humaine	Personnel de conduite	-	EF

Cas n°2 : plusieurs trains perdent du temps sur la zone du chantier

Exemple 1 : la majorité des minutes perdues est antérieure à l'entrée dans la zone de chantier

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
En fonction de l'évènement antérieur à la zone	En fonction de l'évènement	En fonction de l'évènement		En fonction de l'évènement

Exemple 2 : la majorité des minutes perdues est subie dans la zone de chantier

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Ralentissement forfaitaire	Réduction de capacité	Chantier Tx non conforme		CIRCULATION FERROVIAIRE

Cas n°3 : Travaux programmés

Exemple : Restitution des travaux avec restriction

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Travaux Programmés	erreur humaine (ou « erreur gestion conception » selon le cas)	En fonction de l'évènement		MAINTENEUR

Cas n 4 : Restitution tardive des travaux

Par principe, tous les travaux doivent être restitués à l'heure.

Exemple 1 : Restitution tardive à la suite d'un problème technique ou d'organisation

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Travaux Restitution tardive	Défaut technique	Engin de maintenance	Opération n°...	MAINTENEUR

Exemple 2 : Restitution tardive de travaux sévérisés accordés en retard suite à un incident antérieur

Type d'incident	Rattacher à l'incident origine
Travaux Restitution tardive	Rechercher l'IO de rattachement

LTV INOPINEE

Cas n°1 : LTV inopinée

Exemple : Limitation suite à défaillance imprévue

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
LTV Inopinée	Réduction de Capacité	En fonction de l'évènement		En fonction de l'évènement

Cas n°2 : LTV inopinée de longue durée

Survenance d'un évènement dont les conséquences ne peuvent être réparées immédiatement.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
En fonction de l'évènement ayant initiée la LTV	En fonction de l'évènement	En fonction de l'évènement		En fonction de l'évènement

A postériori

Dans un délai maximum de deux mois, le mainteneur s'engage à fournir la date prévisionnelle de remise en état des installations. Dans le cas contraire, un nouvel incident sera créé en responsabilité du mainteneur.

Par dérogation, pour les cas complexes nécessitant une étude technique et organisationnelle non réalisable sous 2 mois, le délai peut être prolongé. Dans ce cas, le mainteneur se doit d'estimer la durée de réalisation de cette étude.

Lorsque la date prévisionnelle de remise en état des installations sera connue, les guichets régionaux se rapprocheront du guichet national qui soumettra l'incident à la commission d'arbitrage. Celle-ci statuera sur les suites à donner à cet incident.

INCIDENT DE GESTION DES CIRCULATIONS

Cas n°1 : Non-respect des règles de priorité du document de référence du réseau (DRR Annexe 5)

Principes :

- Une circulation maintenue en avance provoquant du retard en ligne ou en gare
- Un oubli de garage
- Un non-respect de l'ordre normal de circulation d'un train prévu au TST
- Dévoiement afin d'assurer le maintien des circuits de voie.

Exemple 1 : Retard causé par une circulation en avance.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Non-respect des règles de priorité du doc réf réseau</i>	<i>Erreur humaine</i>	<i>Régulation</i>	<i>Circulation en avance</i>	<i>CIRCULATION FERROVIAIRE</i>

Exemple 2 : Dévoiement non prévu dans la marche pour maintien du circuit de voie

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Dévoiement inopiné</i>	<i>Dérouillage</i>	<i>Gestion des circulations</i>	<i>N° de train</i>	<i>CIRCULATION FERROVIAIRE</i>

Cas n°2 : Erreur de direction

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Erreur de direction, reprise de voie</i>	<i>Erreur humaine</i>	<i>Fonction Aiguillage</i>	<i>N° du train</i>	<i>CIRCULATION FERROVIAIRE</i>

Cas n°3 : Non ouverture de signal

Exemple 1 : Non ouverture de signal par l'opérateur de la circulation

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non ouverture de signal	Erreur humaine	Fonction Aiguillage ou Régulation	N° de train	CIRCULATION FERROVIAIRE

Exemple 2 : Délivrance tardive de l'autorisation de mise en mouvement par l'opérateur

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non ouverture de signal	Erreur Humaine	Service en gare ou chantier	N° de train	Structure de l'opérateur

Exemple 3 : voie de réception théorique occupée.

Type d'incident	Rattacher l'incident origine
Non ouverture de signal	Rechercher l'IO de rattachement

Cas n°4 : Tracé des horaires

Exemple : Conflit de circulation détecté suite à erreur dans la conception du service

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée	Erreur humaine	Tracé des horaires		CIRCULATION FERROVIAIRE

Cas n°5 : Exercice sur le RFN avec les Autorités extérieures

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Travaux programmés	Erreur de gestion ou conception	Gestion des circulations		CIRCULATION FERROVIAIRE

DERANGEMENT DES INSTALLATIONS

Cas n°1 : Déangement ou avarie aux installations

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Défaut technique Ou Cause Indéterminée Ou Erreur Humaine	En fonction de la ressource	Description de l'installation	MAINTENEUR

Les installations informatiques des postes d'aiguillage (PRCI, MISTRAL...) sont à considérer comme des installations de sécurité. Le type incident est par conséquent « Dérangement installation de signalisation sf P.N. ». En fonction de l'élément défaillant, le reclassement en Externe est possible (exemple : perte d'alimentation ENEDIS/RTE...)

Cas n°2 : Déangement de zone consécutif à la présence de paillettes dans un joint isolant

Cas général

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Défaut technique	Zone		MAINTENEUR

Cas n°3 : « Déangement du SAAT »

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement des systèmes informatiques	Défaut technique	Suivi des trains (SAAT...)		MAINTENEUR

Cas n°4 : Incident caténaire, défaut d'alimentation

Les causes de disjonction ou d'absence de tension peuvent être nombreuses. Elles peuvent aussi bien provenir de l'infrastructure comme du mobile. En opérationnel, la détermination de la ressource défaillante est souvent impossible. Le rôle des Observateurs Temps Immédiat (OTI) est prépondérant dans la collecte et la prise en attachement des informations recueillies auprès des conducteurs ou des RSS.

A défaut d'élément probant, l'incident sera saisi comme suit :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incident caténaire, défaut d'alimentation</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Caténaire</i>		<i>MAINTENEUR</i>

Cas particulier des circulations à vitesse ≤ 160 km/h ou ne parcourant pas une ligne à forte pente constatant une disjonction fugitive de moins de 20 secondes.

L'incident est à saisir de la façon suivante s'il s'agit d'un **ré-enclenchement automatique** :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Non-respect de la marche tracée (si compo non-conforme)</i>	<i>Erreur humaine - défaillance technique</i>	<i>Personnel de conduite</i>		<i>EF</i>

L'incident est à saisir de la façon suivante s'il s'agit d'un **ré-enclenchement manuel** :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incident caténaire, défaut d'alimentation</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Caténaire ou Sous-station</i>		<i>MAINTENEUR</i>

A posteriori, l'analyse doit permettre de lever les doutes sur la cause origine de l'incident et de conduire à identifier s'il s'agit :

- D'un défaut du mobile
- D'un défaut de l'infrastructure
- D'une erreur de l'ADC
- D'une erreur de manipulation des installations (SR de l'agent ayant commis l'erreur)

Cas n°5 : Déangement des systèmes informatiques « Galite – Oleron »

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement des systèmes informatiques	Défaut technique	Galite		MAINTENEUR
Dérangement des systèmes informatiques	Erreur humaine	Galite		MAINTENEUR
Dérangement des systèmes informatiques	Défaut technique	Oléron		MAINTENEUR
Dérangement des systèmes informatiques	Erreur humaine	Oléron		MAINTENEUR

Ces triplets doivent être utilisés uniquement dans les cas où Galite et Oléron sont générateurs de retard.

Lorsque GALITE est en dérangement et qu'il est décidé d'interrompre la régulation, les VEH ne doivent pas être saisies.

Ces VEH seront reprises à J+1 avec l'aide des EF pour créer les incidents

Cas n°6 : Déangement FUGITIF

Exemple 1 : AVEC appel au Mainteneur ou Centre de supervision

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	En fonction de l'évènement	En fonction de l'évènement	En fonction de l'évènement	MAINTENEUR

Le Type de Ressource, le type de défaillance, et la Ressource sont à saisir en fonction du motif du dérangement

Exemple 2 : SANS appel au Mainteneur ou Centre de supervision

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Erreur Humaine	Fonction aiguillage	En fonction de l'évènement	CIRCULATION FERROVIAIRE

Le Type de Ressource, et la Ressource sont à saisir en fonction du motif du dérangement

Cas n°7 : Dérangement de PN

Exemple 1 : Alarme émise par un dispositif de surveillance/télesurveillance reçue par l'AC

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Raté ouverture PN</i>	<i>Défaut technique</i>	<i>P.N.</i>	<i>N° du PN</i>	<i>MAINTENEUR</i>

Exemple 2 : Rétention, à la suite d'une **mesure mouvement**, d'un train dans la zone d'annonce d'un PN, entraînant la prise de mesures de dérangement du PN

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Raté ouverture PN</i>	<i>Erreur Humaine</i>	<i>Fonction Aiguillage ou Régulation</i>	<i>PN n°</i>	<i>CIRCULATION FERROVIAIRE</i>

Exemple 3 : Un tiers signale le dysfonctionnement d'un PN, non confirmé après visite

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Raté d'ouverture PN ou Raté de fermeture PN</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>P.N.</i>	<i>N° du PN</i>	<i>MAINTENEUR</i>

En cas de signalements abusifs consécutifs et avérés, il convient de modifier le triplet en EXTERNE/Malveillance

Cas n°8 : Cas particulier de la réitération, sur une période de 48 heures, d'un dérangement d'une installation dont la cause n'a pu être déterminée initialement

Créer un nouvel IO en fonction de l'évènement et y rattacher l'IO antérieur :

Type d'incident	Rattacher l'IO antérieur au nouvel IO créé
<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>Rechercher l'IO de rattachement</i>

DETECTEUR DE BOITE CHAUDE

Cas n°1 : Boite chaude avérée

Après déclenchement de DBC, confirmation d'une boite chaude à la visite du train :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Boîte chaude, déclenchement DBC, dérangement DBC</i>	<i>Défaut technique</i>	<i>En fonction du matériel</i>	<i>N° du matériel</i>	<i>EF</i>

Cas n°2 : Boite chaude non avérée ou dérangement du DBC

Après déclenchement de DBC, rien à signaler après visite du train :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Boîte chaude, déclenchement DBC, dérangement DBC</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>DBC</i>	<i>DBC de ...</i>	<i>MAINTENEUR</i>

Si, sur le reste du parcours, l'essieu déclenche à un autre DBC, l'incident initial doit être imputé à l'EF.

DÉCLENCHEMENT DU KVB ou DÉRANGEMENT ASSERVISSEMENT SOL MACHINE (ETCS/ERTMS)

Cas n°1 : Déclenchement du KVB ou Déclenchement asservissement sol machine

Règle : Si un seul train est pris en charge par le KVB, on considère que le problème provient du train.

Si deux trains sont pris en charge par le KVB dans une période 24 heures, on considère que le problème provient de la balise au sol.

Exemple 1 : un seul train pris en charge par le KVB et aucun autre signalment n'a lieu dans les 24 heures

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Dérangement asservissement sol / machine</i>	<i>Erreur humaine / défaillance technique</i>	<i>En fonction du matériel</i>	<i>N° de matériel</i>	<i>EF</i>

Exemple 2 : au moins 2 trains pris en charge par le KVB ou dans les 24 heures

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Dérangement asservissement sol / machine</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Equipement sol (Interface sol/machine)</i>		<i>MAINTENEUR</i>

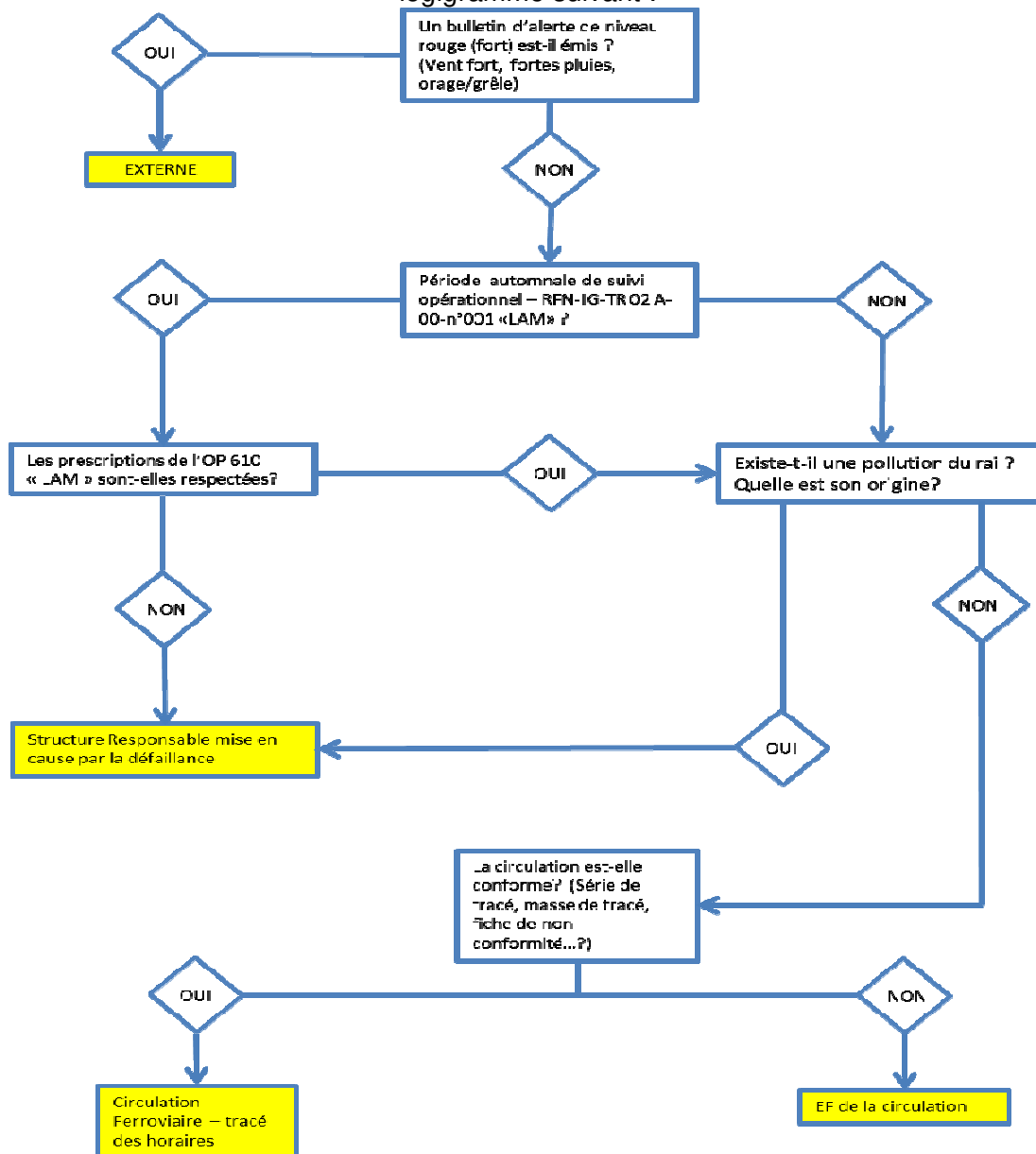
ENRAYAGE – PATINAGE

Les causes des phénomènes d'enrayage ou de patinage sont multiples.

En l'absence d'information permettant à l'Opérateur Temps Immédiat (OTI) de déterminer de façon certaine la cause de la dégradation d'adhérence, la saisie initiale de l'évènement doit être :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Enrayage/Patinage	Cause indéterminée	Voie courante ou aux abords		MAINTENEUR

A posteriori, l'analyse par le mainteneur doit conduire à l'identification de la structure responsable de la façon la plus fiable possible. Pour ce faire, il convient d'utiliser le logigramme suivant :



**Cas n°1 : Perte de temps consécutive à l'adaptation de sa vitesse
par le conducteur pour anticiper les conséquences d'un éventuel
enrayage/patinage**

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Adhérence dégradée</i>	<i>Intempéries</i>	<i>Conduite des trains</i>		<i>EF</i>

ATTENTE MATERIEL / PERSONNEL

Règle : Un incident est classé en incident origine "attente matériel" sauf si l'opérateur dispose de l'information lui permettant d'identifier le motif de la mise en place tardive du matériel. Dans ce cas, un incident "attente matériel" sera rattaché en "induit" à cette cause. En l'absence d'information, l'évènement sera saisi en incident origine.

Cas n°1 : Attente matériel roulant ou personnel induite par un autre incident

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train TB à l'incident origine imputable à « A »
Attente / absence matériel roulant	Rechercher l'IO de rattachement

CORRESPONDANCES

Cas n°1 : Attente correspondance consécutive à une circulation en retard.

Type d'incident	Rattacher l'évènement à l'incident origine du train en retard
Attente correspondance	Rechercher l'IO de rattachement

ARRET EXCEPTIONNEL

Cas n°1 : Arrêt exceptionnel consécutif à la suppression d'un train

Type d'incident	Rattacher l'évènement à l'IO du train supprimé
<i>Arrêt exceptionnel</i>	<i>Rechercher l'IO de rattachement</i>

Cas n°2 : Arrêt non-prévu (relève ADC, modification demandée par fiche de non-conformité, desserte supplémentaire...)

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Arrêt exceptionnel</i>	Autres	Autres		<i>EF</i>

PERTE DE TEMPS EN LIGNE (NRMT)

Cas n°1 : Absence totale d'information consécutive à une perte de temps malgré deux tentatives (minimum) d'appel au conducteur

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Non-respect marche tracée (sf compo non conforme)</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Conduite des trains</i>		<i>EF</i>

Cas n°2 : Cas particulier des lignes non couvertes en GSM-R

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Non-respect marche tracée (sf compo non conforme)</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Conduite des trains</i>		<i>EF</i>

DEPART D'UN CHANTIER DE FRET

Cas n°1 : Départ en retard d'un train d'un chantier de fret

Exemple 1 : Le train est proposé à l'heure mais à la suite d'un incident, il est retenu.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

- Soit en Incident Induit « Garage, Rétention » rattaché à l'Incident Origine correspondant (si la rétention a lieu hors zone de l'IO),
- Soit la VEH est rattachée à l'IO si la rétention a lieu dans la zone de l'incident.

Exemple 2 : Le train est proposé en retard.

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Formation tardive Fret - Attente élément Fret	Autres	Autres		EF

Prêt au départ = heure à laquelle toutes les opérations de formation sont terminées et que la circulation est prête à se mettre en mouvement depuis le faisceau de départ prévu dans la marche théorique

OBJET SUSPECT, JET DE PIERRE**Cas n°1 : Signalement d'un objet suspect à bord d'un train**

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Alerte à la bombe, colis suspect</i>	<i>Autres</i>	<i>Autres</i>		<i>EF</i>

Cas n°2 : Signalement d'un objet suspect aux abords des voies

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Alerte à la bombe, colis suspect</i>	<i>Malveillance</i>	<i>Tiers - Riverain</i>		<i>MAINTENEUR</i>

Cas n°3 : Signalement d'un objet suspect en gare ou sur le quai

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Alerte à la bombe, colis suspect</i>	<i>Malveillance</i>	<i>Gare</i>		<i>SNCF- Direction Gares</i>

Cas n°4 : Jet de pierre(s) ou tir de projectile(s)

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Jet de pierres, tir de projectiles suspect</i>	<i>Malveillance</i>	<i>Tiers - Riverain</i>		<i>EXTERNE</i>

DETECTEUR TRAIN NON-CONFORME (DTNC)

Cas n°1 : Détecteur train non-conforme (DTNC)

Exemple 1 : Le détecteur provoque une alarme lors du passage d'une circulation

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Détecteur train non conforme (DTNC)	Défaillance technique	Matériel Remorqué		EF

INCIDENTS DIVERS

Cas n°1 : Train commercial assurant le balayage sur LGV appartenant au RFN

Exemple : A la suite d'un problème sur le matériel roulant, le train balai est supprimé*. Le balayage est assuré par la 1ère circulation commerciale qui devra limiter sa vitesse.

Pour le train balai, la suppression de parcours est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Attente absence de matériel roulant</i>	<i>Autres</i>	<i>Autres</i>	<i>N° de l'EM du train</i>	<i>SNCF- INFRARAIL</i>

Pour justifier les pertes de temps dues à la limitation de vitesse imposée par le balayage, créer un évènement circulation pour le retard du TGV T1 de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'incident origine
<i>Non-respect de la marche tracée</i>	<i>Rechercher l'IO de rattachement</i>

* Même procédure en cas d'absence de conducteur du train balai, le type d'incident sera : Attente/absence personnel.

Cas n°2 : Train commercial assurant le balayage sur LGV appartenant à un PPP

Exemple : A la suite d'un problème sur le matériel roulant, le train balai est supprimé*. Le balayage est assuré par la 1ère circulation commerciale qui devra limiter sa vitesse.

Pour le train balai, la suppression de parcours est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente absence de matériel roulant	Autres	Autres	N° de l'EM du train	MAINTENEUR

Pour justifier les pertes de temps dues à la limitation de vitesse imposée par le balayage, créer un évènement circulation pour le retard du TGV T1 de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'incident origine
Non-respect de la marche tracée	Rechercher l'IO de rattachement

* Même procédure en cas d'absence de conducteur du train balai, le type d'incident sera : Attente/absence personnel.

Cas n°3 : Train Balai non prévu en conception

Exemple : Le train balai n'a pas été prévu en conception. Le balayage est assuré par la 1ère circulation commerciale qui doit limiter sa vitesse.

Pour le train assurant le balayage, la perte de temps est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée (sf compo non conf)	Erreur humaine	Tracé des horaires	N° de l'EM du train	CIRCULATION FERROVIAIRE

Cas n°4 : Mouvement social (1/2)**Mouvement social national ou régional touchant l'ensemble du personnel de la SNCF (toutes activités, tous domaines)**

Exemple : Un incident reprenant toutes les VEH ayant pour origine le mouvement social est créé.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Personnel SNCF		EXTERNE

Mouvement social ne concernant qu'une EF (au niveau national ou régional) ou son prestataire.

Exemple : mouvement social de l'EF X.

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Service gare		EF X

Mouvement social ne concernant que le prestataire d'une EF (au niveau national ou régional).

Exemple 1 : mouvement social des conducteurs « SNCF » (affectés aussi bien à la conduite des TER, des FRET...).

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Conduite des trains		Celle du train touché (on peut donc avoir un incident par EF)

Cas n°5 : Mouvement social (2/2)

Mouvement social concernant le personnel du SGC (au niveau national ou régional)

Exemple : mouvement du personnel des EIC (aiguilleur, régulateur)

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Fonction aiguillage (ou régulateur selon le cas)		CIRCULATION FERROVIAIRE

Cas n°6 : Retard sur un autre réseau

Exemple : le train T1 arrive en retard d'un point frontière ou d'un autre réseau en Ile de France.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Retard sur un autre réseau	Cause GI étranger ou GI tiers	GI étranger ou GI tiers		Réseau Etranger ou Réseau Tiers

Cas particulier des PPP : au sens Bréhat, les PPP ne sont pas considérés comme « autre réseau ».

Cas n°7 : Espacement d'un train non suivi dans Bréhat**(Marche Indéterminée, Evolution, train W ou HLP)****Exemple 1 : Circulation non horairisée (sauf MI)****Il faut créer un incident pour le retard du train non suivi puis y rattacher l'EC du train suivi en Espacement :**

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>		EF

Puis :

Type d'incident	Rattacher l'incident origine
<i>Espacement</i>	<i>Rechercher l'IO de rattachement</i>

Exemple 2 : Circulation non horairisée (MI)

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Non respect des règles de priorité</i>	<i>Erreur Humaine</i>	<i>Fonction régulation ou aiguillage sur voie unique</i>		CIRCULATION FERROVIAIRE

Cas n°8 : Incident caténaire ou déraillement dont l'origine reste indéterminée

En cas d'incident (« Déraillement, bi-voie, talonnage » ou « Incident caténaire/défaut d'alimentation ») sur voies principales avec des pertes de temps conséquentes dont la responsabilité ne peut être identifiée sur le moment.

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Déraillement, bi-voie, talonnage</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Enquête en cours</i>		CIRCULATION FERROVIAIRE
<i>Incident caténaire/défaut d'alimentation</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Enquête en cours</i>		CIRCULATION FERROVIAIRE

Gestion de ces triplets par le Guichet régularité : Ces triplets n'ont pas vocation à rester en l'état. Ils ont été créés afin de laisser le temps aux différents acteurs (EF, mainteneur) de mener leur enquête et de déterminer la responsabilité. Le guichet régularité doit donc assurer leur suivi.

Cas n°9 : Circulation d'un train touristique ou train du matériel (code statistique : KMZ)

Exemple : Une circulation de ce type est à l'origine d'un évènement

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>		<i>EF qui commande le sillon</i>

Cas n°10 : IMPUTATION INFRARAIL ET INFRA V

Exemple 1 : TTX générant du retard consécutivement à des aléas de chantier

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>		<i>MAINTENEUR</i>

Exemple 2 : Pour les autres circulations

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>	<i>En fonction de l'évènement</i>		<i>SNCF- INFRARAIL</i>

RETRAIT D'UNE VEH

Cas n°1 : VEH erronée

Lorsqu'une VEH est déclenchée à tort, celle-ci peut être retirée en actionnant le bouton « oui VEH erronée ».

Cas n°2 : Choix régulation

Il s'agit d'une action délibérée du régulateur et non d'un retard ayant un autre motif.

Exemple :

Le régulateur prend l'initiative de retenir un train X pour des mesures mouvement (conflit à une Bif...), tout en sachant que X possède une détente de marche suffisante pour rattraper le retard ainsi occasionné.

SI X est à l'heure à l'arrêt commercial suivant la perte de temps ou, pour les trains sans arrêt, à son terminus ou en sortie de secteur, alors la VEH peut alors être retirée en actionnant le bouton « OUI choix de régulation ». Une tolérance de 2 minutes peut être admise au terminus ou en sortie de secteur.

Fiche d'identification

Titre	Directives de justification des retards et des suppressions dans BREHAT
Nature du texte	Document d'application
Elaborateur	DGOP - DOS
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-TR 04 C-01-n°002
Version en cours / date	Version 05 du 06-12-2019
Date d'application	Applicable à partir du 01-01-2020

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Frédéric BONVIN	02-12-2019	Michel DALLEST	04-12-2019	Pierre SABLIER	06-12-2019
J-Charles DOUAY	02-12-2019				

Textes abrogés



Textes de référence



Textes interdépendants



Distribution

SNCF Réseau	<i>Direction Sécurité - Sûreté et Risques</i>	– Département Politique & Documentation de Sécurité Ferroviaire
	<i>Métier "Circulation"</i>	– Direction Exploitation et Sécurité
	<i>Métier "Maintenance & Travaux"</i>	– Direction Sécurité – Qualité - Sûreté – Direction de la Maintenance
	<i>Métier "Ingénierie & Projets"</i>	– Direction Projets Système Ingénierie – Service Autorisations de sécurité
	<i>Métier "Accès réseau"</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

L'objet du présent règlement est de mettre à disposition des agents un document expliquant les directives de saisie et recensant les différents cas types de saisies d'évènements Bréhat.