

Capacité de dernière minute

Ce document fixe les règles de demandes et de traitement de la capacité de dernière minute.

AR03001 (TR1B1)

Édition du 10 Décembre 2019

Version n° 02 99-99-9999

Applicable à partir du 99-99-9999

Référence article : AR03001 - 101219 - 02C

Émetteur : DGCS - Direction de l'Attribution des Capacités

Sommaire

1.	PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE.....	1
2.	OBJET.....	2
3.	DECLINAISONS.....	2
4.	TEXTES CITES.....	2
5.	ABREVIATIONS / DEFINITIONS.....	3
5.1.	Abréviations.....	3
5.2.	Définitions.....	3
6.	NATURE DES PRESTATIONS OFFERTES.....	4
6.1.	Principes.....	4
6.2.	Prestations.....	4
7.	PROCEDURES DE DEMANDE DE CAPACITE ET DELAIS DE REPONSE.....	5
7.1.	Procédures de demandes de sillons.....	5
7.2.	Procédure de demandes de planches-travaux.....	6
7.3.	Demandes de SDM et réponses apportées par le GI.....	6
7.3.1.	Particularité Voie Unique.....	7
7.3.2.	Demande de « sillon à dupliquer ».....	7
7.3.3.	Demande de « sillon à substituer ».....	7
7.3.4.	Particularité des trafics internationaux.....	8
7.3.5.	Particularité voies de service.....	9
7.3.6.	Particularité des sillons « travaux » dans les planches-travaux.....	9
7.3.7.	Circulation d'un train à marche indéterminée.....	10
8.	NUMEROTATION DES SDM.....	11
9.	DEMANDE DE SDM EN CAS DE MOUVEMENT SOCIAL.....	11
10.	SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE D'UN SILLON.....	12
11.	TRAITEMENT DES PLANCHES TRAVAUX.....	13
11.1.	Demande de planches travaux.....	13
11.2.	Suppression de planches travaux.....	13
12.	DEMANDE DE SILLON DE DERNIERE MINUTE AVEC PRESCRIPTION DE SECURITE	13
12.1.	Cas général de traitement de SDM avec prescription de sécurité.....	14
12.2.	Traitement de SDM avec prescription de sécurité en cas d'urgence.....	14
12.3.	Formulation de SDM avec prescription de sécurité.....	15
12.3.1.	Cas des circulations comportant un ATE.....	15
12.3.2.	Cas des circulations susceptibles de perturber le bon fonctionnement des compteurs d'essieux.....	16
12.3.3.	Cas des circulations effectuant la reconnaissance d'une LGV.....	16
12.3.4.	Cas des circulations acheminant des unités flexibles chargées sur plus de deux wagons avec ou sans ATE.....	16
12.3.5.	Acheminement de TE dans un train-dont les horaires ne tiennent pas compte de l'ATE.....	17

12.4.	Demande de sillon de dernière minute avec Gabarit GB	17
12.4.1.	Formulation de la demande	17
12.4.2.	traitement de la demande.....	17
13.	PROCESSUS D’AVIS D’UTILISATION	18
13.1.1.	Régularisation totale ou partielle d’un sillon facultatif (dit « sillon FAC ») 18	
13.1.2.	Dérégularisation totale ou partielle d’un sillon	18
14.	SUPPRESSION DE MASSE.....	19

ANNEXE 1 : RECOMMANDATIONS POUR LA FORMULATION DES DEMANDES

ANNEXE 2 : FICHES HOUAT

ANNEXE 3 : ECRANS DE SAISIE DSDM

ANNEXE 4 : COORDONNEES DES GUICHETS CAPACITE ET OPERATIONNELS

1. Préambule / Note pédagogique

Origine de la création ou de la modification du texte :

La présente version du document prend en compte

- les évolutions liées à la suppression de l'ATE 40 00 481 045
- les évolutions liées à l'anticipation du pré-opérationnel (projet APO).

Elle intègre également des précisions concernant le traitement des suppressions de masses ainsi que diverses mises en conformité avec le DRR.

Objectifs du texte :

Ce document fixe les règles de demandes et de traitement de la capacité de dernière minute.

Utilisateurs du texte :

Ce document est destiné aux demandeurs de capacités et aux agents de la sphère horaire, à partir de :

- J-7 pour une capacité sillon
- S-6 pour une capacité travaux

Résumé des principales évolutions et des nouveautés :

Les principales évolutions consistent en :

- Modification de l'art 8 (retrait de la référence à l'ATE n°40 00 481 045)
- Modification de l'art 11
- Création de l'art 12.4 concernant la demande de sillon de dernière minute avec Gabarit GB
- Mise à jour de l'annexe 1

Accompagnement du texte :

La mise en application de ce document d'application ne nécessite aucun dispositif d'accompagnement particulier. Une action de communication auprès des rédacteurs de consignes et de l'encadrement permettra une prise en compte des dispositions internes.

2. Objet

Le présent document est destiné aux demandeurs de capacité et couvre le champ de l'allocation de la capacité à partir de la fin de S-5, S étant la semaine d'utilisation de la capacité.

La bascule en capacité de dernière minute est désynchronisée entre les demandes de capacité travaux et les demandes de sillons :

- A fin de S-5 pour les capacités travaux,
- A J-7 17 h pour les demandes de sillons.

Pour les demandes de sillons :

Le demandeur présente sa demande de sillon dans l'espace dédié aux demandes de sillon de dernière minute de l'interface de commande.

Les avis d'utilisation de sillons sont déposés auprès du guichet capacité ou du guichet opérationnel.

Les demandes de SDM formulées entre J-7 et le dernier jour ouvré à 17h avant la circulation sont traitées par les guichets capacité. Les demandes ultérieures, ou dont le traitement n'a pu être achevé par les guichets capacité, sont traitées par les guichets opérationnels.

3. Déclinaisons

La mise en application du présent document ne nécessite pas de déclinaison locale.

4. Textes cités

Néant

5. Abréviations / Définitions

5.1. Abréviations

Abréviations	Définition du terme
AHT	Avis Hebdomadaire Travaux
AJT	Avis Journalier Travaux
ATE	Avis de transport exceptionnel
CA	Candidat Autorisé
CLE	Consigne locale d'Exploitation
CNOF	Centre national des opérations ferroviaires
DGCS	Direction générale clients et services
DGOP	Direction générale opérations et production
EF	Entreprise Ferroviaire
EIC	Etablissement Infra-Circulation
LGV	Ligne à grande vitesse
GB	Gabarit B
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
MI	Marche indéterminée
SDM	Sillon de dernière minute
TAGV	Train à grande vitesse
SIPH	Système industriel de Production horaire
VUT	Voie unique temporaire

5.2. Définitions

Dirigeant national des circulations : Dirigeant de SNCF Réseau, situé au centre national des opérations ferroviaires, qui supervise la gestion des circulations, notamment lors des situations perturbées.

Demandeur : Le terme « demandeur » désigne les acteurs autorisés à déposer des demandes de capacité, candidats autorisés, entreprises ferroviaires, chargés de travaux.

Demande de capacité : L'expression « demande de capacité » désigne génériquement toute opération portant sur un objet capacité (sillon ou planche-travaux), telle une création ou une suppression.

Avis d'utilisation : L'expression « avis d'utilisation » désigne la communication par un demandeur titulaire d'une capacité déjà attribuée d'une information sur son utilisation ou sa non-utilisation effective, sans incidence sur le statut de cette capacité elle-même.

J : Le symbole « J » représente la date de validité de la capacité

6. Nature des prestations offertes

6.1. Principes

En début de phase de finalisation à fin de S-5, le graphique de circulation est apuré de toutes les fenêtres-travaux et capacités travaux (attribuées sur les sections / voies sans fenêtre), dont l'utilisation n'est pas programmée (absence de planche-travaux associée).

Une exception est faite pour les fenêtres de surveillance et correctives qui sont maintenues au graphique jusqu'à J-8.

L'allocation de capacité sillon s'inscrit dans la capacité résiduelle avec une priorité correspondant à l'ordre de réception des demandes déposées par les demandeurs.

Lorsque plusieurs guichets (capacité ou opérationnels) sont concernés successivement par le traitement d'une même demande, l'ordre de priorité de traitement est déterminé par la date et l'heure de dépôt de la demande par le demandeur et non par celles de transmission interne éventuelle de guichet à guichet due au traitement séquentiel de la demande.

6.2. Prestations

Les demandes de capacité pouvant être formulées sont les suivantes :

- création de sillon, dénommé sillon de dernière minute (SDM dans la suite du texte),
- suppression (totale ou partielle) de sillon, qu'il s'agisse d'un sillon du service ou de l'adaptation ou d'un SDM,
- substitution de sillon,
- autorisation de circuler en train à marche indéterminée,
- renoncement à circuler en train à marche indéterminée,
- création de planche-travaux
- suppression de planches travaux.

Les avis d'utilisation pouvant être formulés sont les suivants :

- régularisation d'un sillon facultatif sur tout ou partie de son parcours,
- dérégularisation d'un sillon régulier ou régularisé sur tout ou partie de son parcours (hors voie unique, tel que décrit à l'article 13.2).

Nota : les avis d'utilisation comme les demandes de capacité requièrent des actions de la part des horairistes dans les outils, et conduisent à la matérialisation d'une réponse-

7. Procédures de demande de capacité et délais de réponse

7.1. Procédures de demandes de sillons

Le demandeur dépose une seule demande de capacité par sillon et c'est le système de production qui assure le transfert dans son dispositif de production comme dans celui du GI de contact (pour les sillons internationaux) pour qu'elle soit traitée dans les délais prescrits.

Le guichet capacité ou le guichet opérationnel peut en conséquence recevoir une demande de capacité par plusieurs canaux :

- à partir de l'interface de commande le demandeur pouvant y déposer sa demande à partir de J-7 00h00,
- par un GI de contact pour les sillons internationaux.

Le guichet capacité est décomposé territorialement en autant de guichets capacité que de COGC, auxquels s'ajoutent les Pôles de Conception Capacitaire de la Direction de l'Attribution des Capacités (Cf. annexe 4).

Le demandeur formule sa demande dans l'interface de commande. Il peut choisir l'entité affectataire de la demande (par défaut l'entité d'origine du parcours). Le choix de la bonne entité affectataire favorise le traitement efficace de celle-ci. L'annexe 1 formule des recommandations d'affectation des demandes.

En cas de mauvaise affectation par le demandeur, l'entité ayant reçu la demande par erreur la redirige vers l'entité correcte.

Les réponses aux demandes sont consultables depuis l'interface de commande.

Une demande portant sur une capacité déjà attribuée (suppression totale ou partielle, avis d'utilisation) doit impérativement être formulée avant l'heure de départ du sillon concerné.

Mode dégradé :

En cas de panne sévère et prolongée de l'interface de commande remettant en cause l'application des principes ci-dessus, SNCF Réseau décide du passage en mode dégradé. Il communique, via le service assistance support utilisateur, les instructions à suivre aux utilisateurs (guichets et demandeurs). Le mode dégradé pourra dans certains cas entraîner le passage au mode de communication par messagerie ou fax (demandes et réponses) : dans ce cas, des fiches Houat jointes en annexe du présent document sont à utiliser.

7.2. Procédure de demandes de planches-travaux

Les demandes de travaux sont effectuées dans les outils de la capacité travaux.

7.3. Demandes de SDM et réponses apportées par le GI

Le demandeur renseigne l'écran de saisie de l'interface de commande en veillant à fournir les informations obligatoires (voir en annexe 1 pour la formulation des demandes). En particulier, l'indication d'un numéro de sillon à dupliquer, dont l'objet est de faciliter le travail de l'horairiste, ne dispense pas le demandeur de préciser toutes les informations relatives au sillon demandé (ces informations constituent alors la référence de la demande de capacité).

Les types de réponse aux demandes de capacité de dernière minute sont :

- « Allocation », lorsque le SDM est attribué, la fiche de jalonnement issue de l'application Houat y étant jointe sauf exception (voir ci-dessous particularité voie unique). La réponse précisera les éventuelles contraintes pouvant s'appliquer, notamment en termes de longueur de convoi admissible,

La réponse « Allocation » peut porter la mention « Circule en marche indéterminée de A à B », lorsque la circulation est autorisée comme train à marche indéterminée avec indication du parcours et de l'heure envisageable de départ possible et du numéro de circulation attribué. Elle reçoit dans ce cas un numéro pris dans une série spécifique permettant d'identifier qu'elle n'est pas associée à un sillon dans le graphique et qu'aucune précision d'heure d'arrivée n'est donnée,

- « Suppression », lorsque la demande de suppression, partielle ou totale, est acceptée. Dans ce cas il n'y a pas forcément de fiche de jalonnement Houat,
- « Rejet » de la demande, dont les motifs indiqués dans la réponse peuvent être les suivants :
 - « Demande mal renseignée ou incomplète »,
 - « Incompatibilité autre sillon ou travaux »,
 - « Saturation gare ou relais »,
 - « Ligne ou poste non ouvert »,
 - « Annulation », utilisé lorsque le demandeur abandonne sa demande.

SNCF Réseau apporte une réponse dans les meilleurs délais et au plus tard 7 jours calendaires après le dépôt de la demande.

NB : Ce délai de « 7 jours calendaires » est la traduction opérationnelle du délai de « 5 jours ouvrables » prévu à l'article 48 de la directive 2012/34/UE et repris à l'art.23 du décret n°2003-194, convenue entre les gestionnaires d'infrastructure au sein de RNE dans un souci d'harmoniser l'application de ce délai.

7.3.1. Particularité Voie Unique

Lorsqu'une demande concerne partiellement ou totalement une infrastructure soumise au régime général d'exploitation des lignes à Voie Unique, la réponse en cas d'allocation porte la mention « train à marche indéterminée » pour le parcours en voie unique qui est alors précisé. Plusieurs mentions peuvent être insérées dans la réponse si l'allocation comporte plusieurs parcours en VU.

Pour le parcours correspondant en « train à marche indéterminée », un horaire indicatif de circulation est alors fourni pour chacun des parcours en VU (sans fiche de jalonnement Houat), avec toutes les informations nécessaires pour permettre au demandeur et aux acteurs circulation de positionner ce train.

Lorsqu'une demande porte partiellement ou totalement sur une infrastructure en voie unique à trafic restreint – VUTR – désignée dans la Consigne de Ligne, l'horaire tracé en cas d'allocation sur la portion en voie unique fait l'objet d'une annexe au programme de circulation.

7.3.2. Demande de « sillon à dupliquer »

Lors d'une demande de création de SDM, le demandeur peut indiquer les références (numéro et date de circulation) d'un sillon existant tracé selon les mêmes caractéristiques. Cette indication peut en effet permettre de faciliter le travail de l'opérateur et lui faire gagner du temps lors du tracé.

Comme indiqué en introduction du présent article 7.3, cette indication ne dispense toutefois pas le demandeur de préciser l'ensemble des informations relatives aux caractéristiques du sillon demandé : ce sont ces informations et elles seules qui constituent le cahier des charges de la demande de création, notamment pour ce qui concerne les arrêts revendiqués par le demandeur s'ils sont différents de ceux du sillon à dupliquer.

7.3.3. Demande de « sillon à substituer »

Dans l'écran de saisie de l'interface de commande, le demandeur a la possibilité lors d'une demande de création de renseigner un champ « sillon à substituer ». Le numéro de marche indiqué doit exister pour le jour d'application souhaité, et une telle demande ne sera recevable qu'à condition que les caractéristiques du convoi du sillon demandé soient identiques à celles du sillon à substituer. Il est précisé qu'une demande de substitution n'est pas liée à son horaire : en effet, un demandeur peut formuler une demande de substitution pour un horaire différent de celui de l'horaire du sillon à substituer.

La capacité occupée par le sillon à substituer peut alors être utilisée pour le tracé du nouveau sillon demandé. Le demandeur précisera dans ce cas les caractéristiques obligatoires et en particulier l'origine et le terminus du sillon à créer.

Si une allocation est possible, alors le sillon défini comme sillon à substituer :

- est en règle générale supprimé sur la totalité de son parcours au profit du nouveau sillon, qui le remplace sur tout ou partie du parcours d'origine. La réponse est « allocation ». Le sillon est attribué avec un nouveau numéro sur l'ensemble de l'itinéraire revendiqué dans la demande de création. Le demandeur doit considérer

que l'intégralité du sillon à substituer est supprimée sauf mention contraire indiquée dans la réponse à sa demande,

- ou dans certains cas (circulation sur VU, contraintes de circulation liées au chargement...) laissés à l'appréciation de l'horairiste, seule une suppression partielle du sillon initial sera effectuée (en vue, par exemple, d'assurer la disponibilité de la capacité réservée). Dans ce cas, la réponse peut consister en l'allocation de plusieurs sillons successifs avec des numéros différents, selon les caractéristiques de l'itinéraire. Mention de la partie non supprimée du sillon à substituer est faite par l'horairiste dans la réponse qui est adressée au demandeur.

S'il est impossible de répondre à la demande, même en utilisant la capacité du sillon à substituer, alors la réponse est « rejet ». Le sillon à substituer n'est pas supprimé.

La procédure de demande de « sillon à substituer » peut également être utilisée dans le cas où le demandeur souhaite créer un sillon à partir de tout ou partie de deux sillons existants (selon les mêmes conditions). Le champ « observations » de la demande doit alors reprendre la référence des deux sillons à substituer. Les deux sillons d'origine sont alors supprimés sur la totalité de leur parcours, et le nouveau sillon est attribué avec un nouveau numéro.

Une demande de substitution partielle est considérée comme irrecevable, sauf dans le cas particulier décrit ci-après.

En cas de désheurement important d'un train à la suite d'aléas opérationnels, l'EF peut émettre le souhait d'utiliser une partie aval du sillon correspondant pour faire circuler un autre train. Afin d'éviter que la discontinuité ainsi créée ne conduise à la circulation de deux trains avec le même numéro, l'horairiste procède à une substitution partielle :

- le sillon d'origine est maintenu, avec le numéro initial, jusqu'au nouveau point terminus du train désheuré tel que défini par l'EF,
- le sillon est supprimé sur le reste du parcours, pour être remplacé sur la partie aval indiquée par l'EF par un nouveau sillon, avec un nouveau numéro.

Dans une telle situation, la demande peut exceptionnellement être formulée après l'horaire de départ du sillon à substituer. Le demandeur doit préciser dans le champ « observations » de sa demande la partie à maintenir du sillon initial à substituer afin de pouvoir acheminer le train jusqu'à son nouveau terminus.

7.3.4. Particularité des trafics internationaux

Deux types de demandes, l'un national, et l'autre international, sont possibles.

Demande de type national : un demandeur (ou groupe de demandeurs) peut opter pour une segmentation des demandes, qui sont alors déposées auprès de chaque gestionnaire de capacité encadrant la frontière. La demande relative à la circulation entièrement effectuée sur le RFN est faite conformément aux prescriptions du présent document.

Afin de pouvoir coordonner leur travail, les gestionnaires de capacité préconisent de soumettre les demandes aux deux GI concernés en même temps et attendent des demandeurs qu'ils fournissent toutes les indications nécessaires dans leur demande :

- l'indication du numéro de sillon international de l'autre côté de la frontière,
 - à demander au préalable par le demandeur côté RFN aux guichets capacité ou opérationnel pour tout sillon au départ de la France,
 - à demander au préalable par le demandeur sur le réseau voisin du RFN à son gestionnaire de capacité pour tout sillon à destination de la France, les

deux demandeurs s'ils sont différents faisant leur affaire de se communiquer les numéros de sillons obtenus).

- le cas échéant, l'indication de l'entreprise ferroviaire (EF) ou candidat autorisé (CA) partenaire du demandeur, en précisant notamment le lieu où s'effectue le changement, l'identité de l'autre EF opérant en coopération et les temps d'arrêt nécessaires,
- l'indication des gares origine et destination finale, ainsi que des correspondances éventuelles à partir du point frontière, et l'indication de l'éventuelle reprise de sillon (numéro, horaires) déjà détenu par une EF ou un CA lorsque celui-ci est demandé au départ ou à destination du point frontière.

Ces indications sont à reporter dans la rubrique « Observations » de l'écran de saisie de l'interface de commande.

Demande de type international : le demandeur peut également opter pour le dépôt de sa demande auprès de l'un quelconque des gestionnaires de capacité concerné par la frontière (qui agira alors en qualité de Guichet Unique). Le demandeur précisera désire le traitement de sa demande sur la totalité du parcours.

Un guichet capacité peut ainsi recevoir de son homologue sur le réseau voisin une demande de capacité de dernière minute. Le guichet capacité traite cette demande comme une demande de SDM. Il communique la réponse afférente au trajet français à son homologue sur le réseau voisin.

Dans tous les cas et quel que soit le mode de demande (national segmenté, ou international), le guichet capacité ou le guichet opérationnel doit se concerter avec son homologue sur le réseau voisin pour élaborer une réponse consensuelle sur la section frontière.

7.3.5. Particularité voies de service

En amont du SDM et/ou en aval, le demandeur peut avoir à demander de la capacité pour ses opérations de formation, de livraison ou de stationnement, qu'il formule en conséquence simultanément à la demande de sillon. Dans ces cas, en l'absence d'une telle capacité, le sillon sera refusé.

7.3.6. Particularité des sillons « travaux » dans les planches-travaux

La règle générale concernant le tracé de sillon en conflit avec une planche-travaux est une réponse « rejet ».

Le seul cas où un sillon peut être tracé dans une planche-travaux est celui de la desserte, d'un train-travaux, d'une zone de chantier de cette planche-travaux, en précisant dans sa demande le numéro de l'opération travaux sous la forme « Sillon autorisé à circuler dans l'opération travaux n°... »...

La mention « Sillon tracé dans une planche-travaux » sera alors portée dans la réponse au demandeur.

Remarque : La restitution de la capacité accordée pour les travaux est à privilégier à chaque fois que possible pour le tracé du SDM dans la capacité ainsi libérée.

7.3.7. Circulation d'un train à marche indéterminée

Les tracés des sillons demandés et destinés à être utilisés à très brève échéance sont souvent difficiles, voire impossibles. Pour autant, l'état de la circulation réelle et la non utilisation de sillons facultatifs peuvent permettre ces circulations, bien que de manière aléatoire, puisqu'à marche indéterminée (MI dans la suite du texte).

Il est rappelé que les trains à MI :

- ne bénéficient d'aucune priorité de circulation par rapport aux trains à marche tracée de toutes catégories,
- ne font l'objet d'aucune information d'écart horaire ou d'information relative aux éventuelles rétentions pouvant intervenir en ligne ou lors de la réception dans les différentes gares du parcours.

Le demandeur souhaitant faire circuler un train à MI, c'est-à-dire sans marche tracée, formule sa demande à l'attention du guichet opérationnel l'interface d commande en cochant la case « marche indéterminée », et en veillant à fournir les informations obligatoires.

La demande est transmise et traitée conformément à l'art 7.1. La réponse peut être :

- « rejet » si les informations obligatoires sont manquantes ou incohérentes,
- « allocation » : circulation autorisée comme train à MI, avec indication du parcours et de l'heure envisageable de départ possible et du numéro de circulation attribué.

Elle reçoit dans le second cas un numéro pris dans une série spécifique permettant d'identifier qu'il n'y est pas attaché de sillon en cohérence avec le reste du graphique et qu'aucune précision d'heure d'arrivée n'est donnée.

Cas particulier des dédoublements de TAGV : dans le cas d'un dédoublement de TAGV, afin d'assurer l'information des opérateurs circulation, le guichet duplique dans HOUAT SDM le sillon initial sans écart horaire sur la totalité du parcours demandé, sans validation dans HOUAT ni transmission aux guichets opérationnels concernés.

Ce type de circulation ne bénéficie pas pour autant de garantie horaire.

La réponse correspondante est renseignée d'un numéro :

- pris dans une série de numérotation affectée régionalement par l'AR01913 (« Numérotation des trains ») pour les circulations vides,
- pris dans la série affectée régionalement pour les trains de voyageurs créés,
- débutant, en cas de dédoublement et sous réserve de la disponibilité du numéro, par 500 000 et additionné du numéro du sillon dédoublé. Le train en retard conserve sa numérotation sur son parcours de tracé,
- dans la mesure du possible (numérotation numérique uniquement), la numérotation en provenance d'un autre GI est conservée.

La réponse est renseignée d'une heure théorique de départ et éventuellement complétée d'un itinéraire succinct (notamment en l'absence de train de dédoublement). La réponse complétée est transmise à l'EF demandeuse, qui assurera l'information de son conducteur.

Une telle demande peut recevoir une réponse de « rejet » dans le cas où manqueraient des informations (origine, destination, éventuellement sillon dédoublé ou équivalence de desserte, ...).

La suppression totale ou partielle d'un train MI est transmise au guichet opérationnel, sous la forme d'une demande de suppression ne réclamant pas réponse, le guichet opérationnel étant réputé y donner suite.

8. Numérotation des SDM

Les numéros affectés aux SDM sont normalement pris dans les tranches dédiées aux SDM prévues dans le référentiel AR01913 « Numérotation des trains », sans dépasser 5 chiffres pour les trains internationaux.

Cependant, dans le cas d'une demande de SDM visant à ajouter une date de circulation à un train du service régulier ou pallier un trou de régime, un demandeur peut souhaiter utiliser le numéro usuel d'une circulation pour numéroter un sillon demandé en SDM. Le demandeur en fait alors explicitement la demande dans le champ « Observations » de l'interface de commande.

Cette modalité de numérotation ne peut pas s'appliquer dans les cas suivants :

- lorsque le numéro de sillon correspond à une circulation dispensée de demande d'incorporation et d'annonce, et qu'il figure donc dans la liste des sillons du demandeur constituant l'annexe à l'ATE correspondant (comme par exemple l'ATE n°40 19 720 000),
- lorsque le train doit emprunter une voie unique sur son parcours.

Il est de l'entière responsabilité de l'EF d'effectuer cette vérification en amont de la demande.

9. Demande de SDM en cas de mouvement social.

Pour les demandes de SDM formulées par les EF pour une circulation pendant un mouvement social, plusieurs cas peuvent se présenter :

- la circulation n'emprunte que des lignes dont l'ouverture est prévue normale sur les cartes fournies par le CNOF : le sillon doit être tracé normalement (dans la capacité résiduelle),
- la circulation emprunte au moins une ligne perturbée : le sillon doit être tracé normalement (dans la capacité résiduelle) par les horairistes qui complètent leur réponse avec la mention « un mouvement social nous amène à penser que ce sillon sera susceptible de ne pas circuler normalement »,
- la circulation emprunte au moins une ligne fermée : le sillon doit être rejeté car irréalisable pour cause de mouvement social. Le motif « mouvement social » est indiqué sur la réponse à l'EF.

De plus, toutes les allocations de sillons de dernière minute (SDM) doivent porter la mention "l'ouverture des postes de voies de service nécessaires doit être vérifiée par l'EF titulaire du sillon".

Pour les sillons déjà alloués pour des circulations prévues pendant un mouvement social : leur possibilité de circulation sera déterminée avec les prévisions d'ouverture de lignes fournies par le CNOF. Toutes les EF sont informées par le CNOF des prévisions d'ouverture de lignes pendant le mouvement social, cette prévision se présente sous la forme d'une carte plusieurs fois mise à jour avant et pendant le mouvement social. Il est donc de la responsabilité de chaque EF de ne pas faire partir un train prévu circuler sur une ligne fermée pour cause de mouvement social. Cette carte est éditée nationalement, elle ne peut pas contenir toutes les informations d'ouverture de postes de voies de service qui peuvent avoir un rôle important pour accéder à un garage. En cas de demande spécifique d'une EF, les prévisions d'ouvertures des postes de voies de service doivent être communiquées par les EIC aux EF. Il est de la responsabilité des EF de ne pas mettre en ligne un train qui ne pourrait pas entrer dans son garage à l'arrivée.

10. Suppression totale ou partielle d'un sillon

Le demandeur renseigne l'écran de saisie de l'interface de commande en veillant à fournir les informations obligatoires. La demande est transmise conformément à l'art 7.1.

Dans le cas d'une demande de suppression totale ou partielle, le délai maximal de réponse est de 24 heures. Son traitement, libérant de la capacité, est prioritaire.

Une demande de suppression totale ou partielle ne peut pas être formulée après l'heure normale de départ du train. Le demandeur doit alors recourir à la procédure de Déclaration de Non-Circulation.

Une suppression partielle sur une section intermédiaire est interdite. Par exemple, un sillon de A à D, passant par les points B et C, ne peut pas être supprimé entre B et C.

Particularités des suppressions partielles.

Dans le cas d'une demande de suppression partielle, le demandeur doit s'assurer que toutes les conditions sont réunies pour assurer le stationnement et la circulation du train en amont ou en aval du point indiqué de coupure du sillon : réservation de capacité en gare, sillon d'acheminement ou de reprise, ...

Il doit être fait usage de la substitution de sillon (voir art 7.3.3) dans le cas où l'itinéraire emprunté est à modifier, et notamment si la suppression partielle entraîne le stationnement du train sur voies de service (à l'arrivée ou au départ).

11. Traitement des planches travaux

11.1. Demande de planches travaux

Il est rappelé que les travaux de réparation urgente en production opérationnelle sont autorisés par le COGC de plein droit, hors planche-travaux programmée, comme le précise le chapitre 6 du document de référence du réseau.

La procédure de demande de planches ne s'applique pas dans le cas de zones de gares et nœuds ferroviaires avec évitements possibles, sous réserve que l'horaire des circulations dévotées ou empruntant les voies d'évitement soit respecté.

La demande de planche travaux n'est pas obligatoire dans les cas suivants :

- sur les lignes faiblement concernées par des SDM. Il s'agit des lignes régionales sur lesquelles le trafic fret est faible ou nul. Les rares demandes de SDM y sont souvent du fait du mainteneur,
- interception accordée dans un espace temps déjà réservé pour une planche-travaux.

11.2. Suppression de planches travaux

Le demandeur renseigne la demande de suppression dans les outils de la capacité travaux. Son traitement libérant de la capacité est prioritaire.

12. Demande de sillon de dernière minute avec prescription de sécurité

Un sillon avec prescription de sécurité est un sillon qui nécessite, pour sa réalisation, l'application de dispositions particulières ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations. Pour cela, la demande de sillon comporte les informations permettant d'identifier la nature des prescriptions de sécurité, rappelée lors de l'allocation du sillon.

Dans certains cas, une demande de sillon de dernière minute avec prescription de sécurité n'est admise que si elle mentionne un numéro de sillon de référence dans le cadre « observations ».

Un sillon de référence est un sillon du service en cours ou du service précédent calculé par l'outil informatique de tracé SIPH, avec les mêmes caractéristiques que le sillon demandé. Il ne génère pas de modification, autre qu'horaire, lors de sa recopie et de son insertion dans l'environnement du graphique. Le numéro de ce sillon est indiqué par le demandeur du SDM avec prescription de sécurité.

12.1. Cas général de traitement de SDM avec prescription de sécurité

Une demande de SDM avec prescription de sécurité est possible jusqu'à J pour les circulations suivantes :

- circulations de catégorie A ou B, susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie,
- circulations susceptibles de perturber le bon fonctionnement des compteurs d'essieux,
- circulations à courants de Foucault,
- circulations d'engins moteurs avec radio sol-train hors service, acheminés vers un centre de maintenance à la vitesse limite de 70 Km/h.

Une demande de SDM avec prescription de sécurité est possible jusqu'à J, sous réserve que la demande mentionne un sillon de référence, pour les circulations suivantes :

- circulations effectuant la reconnaissance d'une LGV,
- circulations acheminant des unités flexibles chargées sur plus de deux wagons avec ou sans ATE,
- circulations comportant un ATE ne mentionnant pas d'interdiction de croisement, ou de dépassement, hors TEPE.

12.2. Traitement de SDM avec prescription de sécurité en cas d'urgence

Une demande de SDM avec prescription de sécurité peut être admise exceptionnellement, dans les cas d'urgence suivants :

- incident grave ou accident,
- aléa d'un chantier en cours sur voie principale, ou sur voie de service lorsqu'il peut générer des conséquences importantes sur la circulation sur voie principale,
- événement exceptionnel générant de fortes perturbations du trafic (événement climatique, mouvement social ...),
- transport urgent lié aux besoins de défense civile et militaire.

Dans ces cas d'urgence, sur décision du dirigeant national des circulations (DNC) de SNCF Réseau, une demande de SDM avec prescription de sécurité est possible :

- jusqu'à J-3, sous réserve que la demande mentionne un sillon de référence, pour les circulations suivantes :
 - les circulations comportant un ATE mentionnant une interdiction de croisement ou de dépassement,
 - les transports exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE).

- jusqu' à J, sans sillon de référence, pour les circulations suivantes :
 - les circulations acheminant des unités flexibles chargées sur plus de deux wagons avec ou sans ATE,
 - les circulations comportant un ATE ne mentionnant pas d'interdiction de croisement ou de dépassement.

Dans ces cas, l'entreprise ferroviaire doit compléter la demande de SDM avec prescription de sécurité par la mention « demande d'application de l'article 202 du document RFN-IG-TR 01 B-03-n°004 » et précise la situation concernée.

Le délai de traitement de la demande de SDM avec prescription de sécurité est concerté entre les différents acteurs, l'attribution du sillon pouvant être réalisé, selon la situation, dans un délai supérieur à celui demandé ou, après accord du service chargé de l'attribution du sillon, dans un délai réduit.

12.3. Formulation de SDM avec prescription de sécurité

Il est interdit d'émettre des demandes de SDM pour :

- les circulations de catégorie C n'assurant pas le bon fonctionnement des circuits de voie,
- les circulations dérogatoires nécessitant la prise en compte dans le tracé horaire de l'impact de prescriptions de sécurité découlant de l'analyse des risques réalisée par le demandeur.

Dans les autres cas, le demandeur de capacité indique dans sa demande de SDM les informations permettant d'identifier la nature des prescriptions de sécurité.

Lors de la création du sillon, l'horairiste porte les mentions de sécurité utiles rappelant la nature des prescriptions.

12.3.1. Cas des circulations comportant un ATE

Lorsque la demande de sillon est réalisée pour une circulation comportant un ATE, le sillon de référence doit avoir été tracé en prenant en compte les éléments du même ATE (numéro / rectifié identique).

Une demande de sillon utilisant une partie du sillon de référence (sillon demandé origine ou terminus dans un point intermédiaire (gare,...) situé sur le parcours du sillon de référence) peut être réalisée lorsque cet ATE autorise l'expédition ou la réception du transport au point intermédiaire.

12.3.2. Cas des circulations susceptibles de perturber le bon fonctionnement des compteurs d'essieux

Lors de la circulation de ces trains, le bon fonctionnement des compteurs d'essieux peut ne pas être assuré. Une consigne commune EIC/Infrapôle peut prescrire la procédure à appliquer en opérationnel pour la circulation de ces trains.

Le temps nécessaire à la remise en fonctionnement normal des compteurs d'essieux peut être indiqué dans la consigne commune EIC/Infrapôle ou dans les normes de tracé correspondantes.

Le demandeur indique dans la demande de sillon :

- la durée figurant dans la consigne commune et la référence de cette consigne ou reprise dans les normes de tracé,
- à défaut d'indication dans la consigne commune ou normes de tracé, le demandeur peut faire mention d'une durée forfaitaire fixée à 30 minutes.

A défaut d'indication dans la demande de sillon, un délai forfaitaire de 30 minutes est appliqué par l'horariste.

12.3.3. Cas des circulations effectuant la reconnaissance d'une LGV

Après une interruption nocturne de la circulation, aucun train ne peut parcourir tout ou partie d'une LGV à une vitesse supérieure à 220 km/h, quel que soit le type de signalisation en cabine équipant la ligne, sans que les voies à emprunter aient été préalablement reconnues par un train dédié pour effectuer la vérification de l'infrastructure et de ses abords.

Cette vérification dénommée « reconnaissance » doit être effectuée après la période d'interruption nocturne et avant le passage du premier train commercial.

Le demandeur devra préciser le numéro du sillon de référence dans le cadre « observations ».

Si la demande exprime un besoin de rebroussement, la réponse comportera obligatoirement deux fiches de tracé distinctes.

12.3.4. Cas des circulations acheminant des unités flexibles chargées sur plus de deux wagons avec ou sans ATE

La demande de sillon doit faire mention, en son cadre « observations », de la présence d'unités flexibles.

- Si la longueur des unités flexibles est inférieure ou égale à 400 mètres d'un seul tenant, cette circulation ne nécessite pas d'Avis de Transport Exceptionnel,
- Si la longueur des unités flexibles est supérieure à 400 mètres, ce transport doit faire l'objet d'un ATE, dont le numéro doit être précisé dans la demande.

Le demandeur devra préciser également dans le cadre « observations » le numéro du sillon de référence.

12.3.5. Acheminement de TE dans un train-dont les horaires ne tiennent pas compte de l'ATE

Ce cas correspond à celui où la demande de sillon a été traitée antérieurement, et où le sillon a été attribué sans restriction et sans avoir eu connaissance de l'acheminement d'un TE. La procédure d'incorporation d'un TE dans un tel train ne relève pas de la sphère horaire et doit être traitée conformément à la documentation d'exploitation correspondante.

Compte tenu de l'importance des sujétions liées à la présence d'un TE dans le train, la probabilité de non-acceptation de l'incorporation peut être élevée.

12.4. Demande de sillon de dernière minute avec Gabarit GB

12.4.1. Formulation de la demande

L'EF doit :

- au préalable à sa demande, vérifier que l'itinéraire revendiqué est apte gabarit GB (utilisation **impérative** de la carte de référence d'aptitude au gabarit GB)
- vérifier l'existence de voies de services aptes au gabarit GB ou TE sur les chantiers de départ, réception et relais revendiqués.
- préciser le jalonnement de la demande de façon suffisamment détaillé pour permettre uniquement des itinéraires aptes GB
- cocher la case « oui » dans l'outil de demande au regard de la mention « transport exceptionnel »,
- préciser la mention GB dans le champs « numéro TE »,

12.4.2. traitement de la demande

Le guichet capacité ou opérationnel concerné :

- trace en fonction des itinéraires revendiqués.
- appose le renvoi 45 : GB

Dans le cas de tracé non revendiqué, l'horairiste doit vérifier l'aptitude selon la carte de référence d'aptitude au gabarit GB ou la CLE correspondante pour les voies de service.

13. Processus d'avis d'utilisation

13.1.1. Régularisation totale ou partielle d'un sillon facultatif (dit « sillon FAC »)

Le demandeur renseigne l'écran de saisie de l'application de commande en veillant à fournir les informations obligatoires.

Les types de réponse aux demandes de régularisation sont :

- « rejet », lorsque des informations obligatoires sont manquantes, ou en cas d'incompatibilité avec la capacité préalablement attribuée, en particulier en gare ou sur voies de service,
- « allocation », lorsque la demande est acceptée, pour une demande de régularisation totale ou partielle.

Particularités des régularisations partielles.

Dans le cas d'une demande de régularisation partielle, le demandeur doit s'assurer que toutes les conditions sont réunies pour assurer le stationnement et la circulation du train en amont ou en aval du point indiqué de coupure du sillon : réservation de capacité en gare, sillon d'acheminement ou de reprise...

Il doit être fait usage de la substitution de sillon dans le cas où l'itinéraire emprunté est à modifier (voir art 7.3.2).

Particularité des lignes soumises au régime d'exploitation de la Voie Unique.

Il existe une procédure de sécurité pour s'assurer que toutes les gares de la ligne ont bien connaissance de l'ordre normal de circulation des trains dont la liste tient compte en particulier des sillons régularisés. Une demande de régularisation trop tardive ne permettra pas l'application de la procédure, et la réponse sera « rejet ».

13.1.2. Dérégularisation totale ou partielle d'un sillon

Le demandeur renseigne l'écran de saisie l'application de commande en veillant à fournir les informations obligatoires. L'avis de dérégularisation est transmis au guichet capacité ou au guichet opérationnel conformément à l'art 7.1.

Les types de réponse aux demandes de dérégularisation sont :

- « allocation », lorsque la demande est acceptée, pour une demande de dérégularisation totale ou partielle,
- « rejet », lorsque des informations obligatoires sont manquantes ou en cas d'incompatibilité avec la capacité préalablement attribuée, en particulier en gare ou sur voies de service.

Cette procédure ne s'applique pas aux sillons attribués à la dernière minute.

Particularités des dérégularisations partielles.

Dans le cas d'une demande de dérégularisation partielle, le demandeur doit s'assurer que toutes les conditions sont réunies pour assurer le stationnement et la circulation du train en amont ou en aval du point indiqué de coupure du sillon : réservation de capacité en gare, sillon d'acheminement ou de reprise...

Il doit être fait usage de la substitution de sillon dans le cas où l'itinéraire emprunté est à modifier (voir art 7.3.2).

Particularité Voie Unique : le sillon ne sera pas en principe dérégularisé mais supprimé.

14. Suppression de masse

Il est possible, pour une EF, d'utiliser la fonctionnalité « suppression de masse » l'application de commande. Cette suppression peut être demandée en cas d'évènements majeurs (Grève, crise sanitaire, intempérie importante entraînant obstruction de la voie ...).

SNCF Réseau, avant d'acter cette suppression, s'assure qu'aucun train dans l'ensemble des trains supprimés :

- n'emprunte tout ou partie d'une voie exploitée sous le régime de la voie unique.
- ne porte le renvoi 50 ou 51 (reconnaissance LGV)

A défaut, la suppression de masse ne peut être réalisée.

Annexe 1 : Recommandations pour la formulation des demandes

Les recommandations ci-dessous visent à faciliter l'obtention des sillons de dernière minute, et éviter les refus adressés par les guichets sollicités, suite à des demandes mal renseignées.

Généralités

Pour permettre un meilleur traitement, la demande doit être complète, lisible et explicite, elle ne doit pas donner lieu à interprétation.

Les appels téléphoniques visant à confirmer la prise en charge de la demande ou pour en connaître l'avancement du traitement sont inutiles. Ils perturbent fortement le travail des opérateurs et retardent les réponses.

Les informations importantes

Demander : préciser son identité et ses coordonnées, pour permettre à l'opérateur de contacter la personne la plus à même de le renseigner si besoin et d'adresser la réponse.

Parcours :

- Origine et terminus (en cas d'utilisation d'une fiche Houat envoyée par fax ou messagerie, mode dégradé) : à renseigner en toutes lettres, les abréviations peuvent prêter à confusion (ex : SDZ (St Dizier) et SDN (Sedan)), et ne sont pas connues de tous.

Préciser également le chantier, une gare en comportant souvent plusieurs (Ex : Epernay TR (Cumièrre Triage) ou Epernay BV). S'il s'agit d'un ITE, compléter la désignation par l'information « Côté Voie ... » facilite l'identification de celui-ci.

Utiliser les dénominations officielles figurant aux Renseignements Techniques. Certains points origine ou terminus revendiqués font référence à une commune, un lieu, ou encore par extension à un ITE connus des acteurs locaux mais souvent inconnus des opérateurs du guichet (ex : « Orge » = Bricon ITE SEA).

- itinéraire : Préciser l'itinéraire à emprunter en cas de contrainte (connaissance de ligne des conducteurs, compatibilité des EM et des tonnages avec les sections de lignes empruntées, etc...).
- Tolérance : cette précision est déterminante

Elle découle des contraintes du demandeur (production, commerciales...), et sert à borner la plage horaire dans laquelle peut s'inscrire le sillon demandé.

Plus elle est large, plus la demande a des chances d'être satisfaite. Il est toujours recherché une réponse au plus près de l'horaire souhaité mais à défaut de capacité strictement conforme au souhait, la tolérance permet une allocation qui reste exploitable par le demandeur.

Une mention de réutilisation peut constituer l'expression de la tolérance (ex : arrivée 09h00 – Observation : Assure train n° Arrivée au plus tard 20' avant départ de ce train).

Dans les cas où l'heure d'arrivée souhaitée n'est pas précisée (mention « dès que possible »), les éventuelles contraintes seront mentionnées en observations (par exemple « arrivée au plus tard à ... »).

- Arrêts : les revendiquer de façon explicite (notamment en cas d'utilisation d'une fiche Houat envoyée par fax), en indiquant :
 - lieu précis,
 - motif (commercial, de service, rebroussement...),
 - durée nécessaire,
 - contraintes particulières lorsqu'applicables (voie à quai, conditions de manœuvre, ...).

Exemple : « arrêt Aville BV, relève de conducteur, 10', voie à quai indispensable »

Sillon à dupliquer : en cas d'existence d'un sillon similaire déjà obtenu, indiquer le numéro et la date de circulation, afin de faire gagner du temps à l'horariste. Cette indication ne dispense pas le demandeur de préciser l'ensemble des informations relatives aux caractéristiques du sillon demandé.

Caractéristiques / Spécifications du matériel : Ces rubriques sont obligatoires, elles sont toutes importantes. Par exemple, même la longueur d'une HLP est parfois déterminante (sas de rebroussement...).

Les demandes Liées : La suppression subordonnée à l'obtention d'un sillon doit être indiquée dans « Sillon à Substituer » ainsi que les dates concernées dans « Date du sillon à substituer ». Un sillon en demande de substitution ne sera pas supprimé si la demande n'est pas réalisable. En cas de demande avec un sillon de substitution, renseigner les PR Origine et Destination de la totalité du parcours.

Les liaisons entre deux sillons doivent être portées par les champs « sillon précédent » et « sillon suivant ».

Pour certains chantiers (gares TGV, Saint-Pierre-Des-Corps, Valenton GA, Perrigny RA, Fos Graveleau, Miramas...), il convient de préciser le sillon de reprise sous peine de refus pour ce motif.

Transports Exceptionnels : Le numéro d'ATE doit être précisé dans la rubrique « N° de TE ». Le sillon de référence ainsi que sa date doivent figurer dans Observations.

Particularités / Observations : indiquer les informations indispensables,

- circulations soumises à des prescriptions de sécurité (trains susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie, circulations susceptibles de perturber le bon fonctionnement des compteurs d'essieux...),
- temps d'occupation des voies principales (garage par refoulement, rebroussement, manœuvres sur VP, ...), afin d'éviter des réponses non conformes aux attentes non exprimées du demandeur,
- temps nécessaire à la remise en fonctionnement normal du compteur d'essieux, ou référence à la consigne correspondante,
- point d'entrée dans les travaux (sillon infra),
- autorisation de circuler dans une opération travaux (et références),
- « Demande de MI prioritaire motivée en raison de ... » ,
- Dans certains cas, le numéro de sillon de référence ainsi que sa date de circulation,

- En cas de suppression en masse, préciser les sillons circulants sur VU et VUTR,
- ...

Annulation d'une demande : Les annulations de demandes ne doivent se faire que par téléphone ou courriel et non par le biais d'une autre demande en case observation.

Bonnes pratiques pour l'affectation des demandes

Le demandeur identifie lors de sa demande l'entité affectataire de la DSDM.

- entre J-7 et J-1 17h :
 - soit au guichet capacité régional "GC" (en BHR),
 - soit au guichet capacité national (à la DAC) dénommé "SDM DPS" dans DSDM
- après J-1 17h :
 - soit au guichet opérationnel régional "GO" (en COGC)
 - soit au guichet opérationnel national (au CNO)

L'application par le demandeur des règles d'affectation suivantes favorise le traitement efficace de la demande :

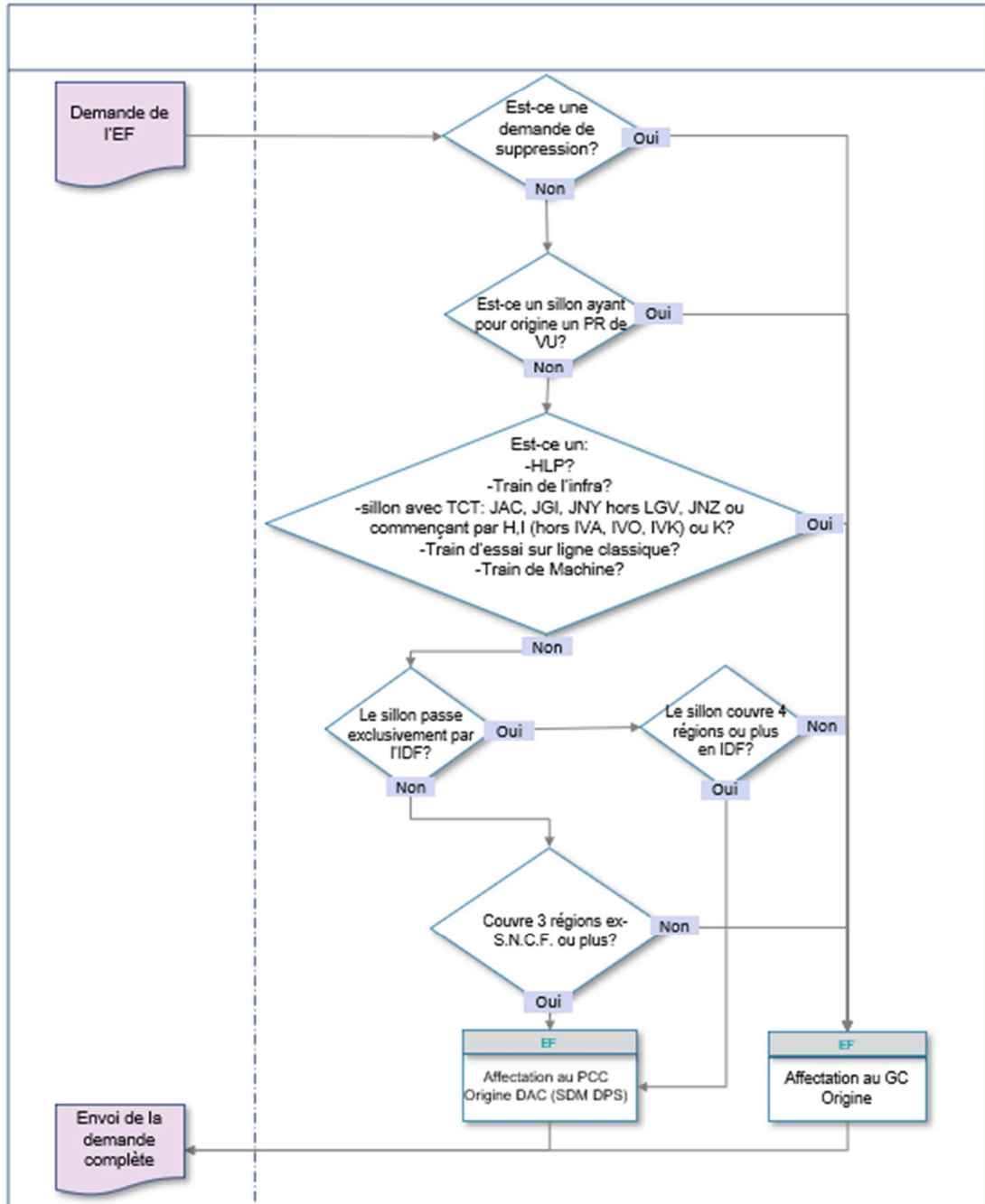
- Pour les sillons fret à charge (c'est-à-dire avec wagon -vide ou chargé et y compris trains de fret d'acheminement pour travaux):
 - dès que le sillon demandé couvre 3 ex-régions S.N.C.F.¹, la DSDM est à adresser à SDM DPS.
Pour les demandes au Guichet Opérationnel, veiller à sélectionner le GO origine du sillon, et non pas le CNO ;
 - si le sillon demandé couvre une ou deux régions, la DSDM est à adresser au GC ou GO d'origine ;
 - cas particulier de l'Île de France : si le sillon couvre 4 régions ou plus, la DSDM est à adresser à SDM DPS. Dans les autres cas, la DSDM est à adresser au GC origine ;
Pour les demandes au Guichet Opérationnel, veiller à sélectionner le GO origine du sillon, et non pas le CNO ;
- Les sillons ayant un PR de VU pour origine sont à adresser au GC Origine.
- Pour les sillons origine LGV², les DSDM sont à adresser :
 - Au guichet SDM DPS (au CNO pour les demandes au Guichet Opérationnel).
 - au GC ou GO origine pour tous les autres cas ;
- Pour tous les autres sillons (trains de voyageurs hors parcours LGV, trains infra et d'entreprises de travaux, HLP, trains de machine, trains d'acheminement de matériel etc) les demandes sont à adresser au GC ou GO origine ;
- Toutes les DSDM de suppression sont à adresser au GC ou GO origine sauf pour les sillons origine LGV² à adresser à SDM DPS (ou CNO après J-1 17h).

¹ Régions d'avant 2018, avant les fusions Picardie et Nord Pas-De-Calais d'une part et Champagne-Ardenne et Lorraine d'autre part

² Ainsi que les origines Paris-Montparnasse ou Montrouge pour la LGV Atlantique

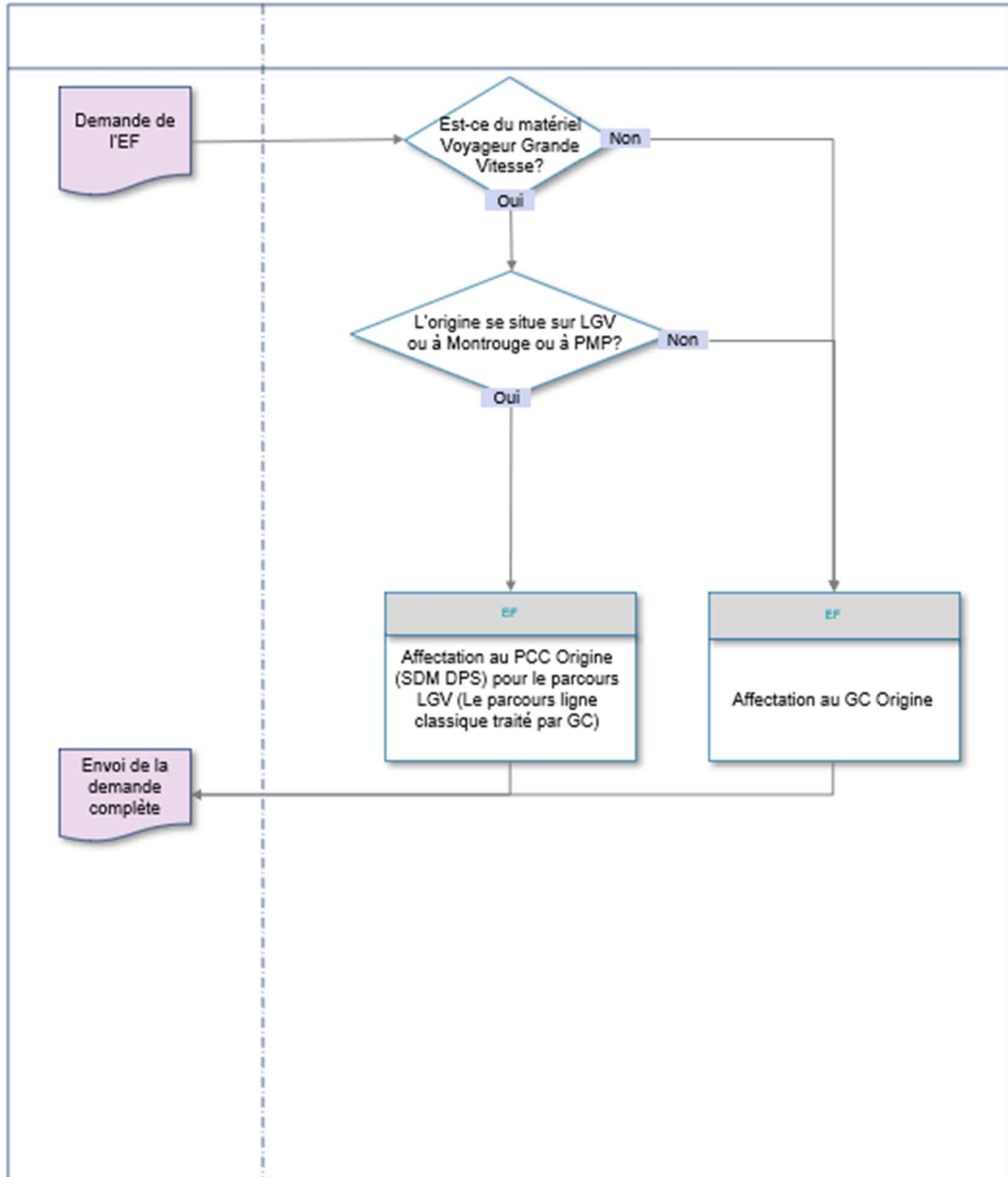
Affectation des demandes

Annexe 1 AR 3001 « Capacité de dernières minute » Affectation des demandes « autre que Matériel Voyageur »



Affectation des demandes

Annexe 1 AR 3001 « Capacité de dernières minute » Affectation des demandes « Matériel Voyageur »





Annexe 2 : Fiches Houat

FICHE HOUAT Création de Sillon de Dernière Minute (Utilisation en mode dégradé)

Demande	N°	
Entité du demandeur* :	Date de transmission SNCF Réseau	
	Identité demandeur* :	
	Fax* :	
UI et TCT* :	Tél.* :	Email* :
CS :		

Date d'application*	
Sillon à dupliquer	
Sillon à substituer	
Sillon précédent	
Sillon suivant	

Parcours demandé*					
Rang	Jalon	Arrivée	Départ	Motif (durée)	Notes
1					
2					
3					
4					
5					

Code composition*	
Engin de calcul/Engin de référence*	
Tonnage*	
Longueur*	
Catégorie A, B ou blanc (néant)*	

Observations* - Besoins complémentaires	
Particularités*	

Transmis au GC/GO de	Date / Heure

Réponse	
Date de transmission CA/EF	

Départ	
Arrivée	
Commentaire	

* : Les informations repérées par un astérisque sont obligatoires. Leur absence entraîne un rejet de la demande.

FICHE HOUAT Avis de régularisation

(Utilisation en mode dégradé)



Demande	N°	
Entité du demandeur* :	Date de transmission SNCF Réseau	
	Identité demandeur* :	
	Fax* :	
UI et TCT* :	Tél.* :	Email* :
CS :		

Date d'application* :	
Sillon intéressé*	

Parcours régularisé*	
Jalon	Notes

Observations* - Besoins complémentaires

Transmis au GC/GO de	Date / Heure

Réponse	
Date de transmission CA/EF	
Départ	
Arrivée	
Commentaire	

* : Les informations repérées par un astérisque sont obligatoires. Leur absence entraîne un rejet de la demande.

FICHE HOUAT Avis de dérégularisation

(Utilisation en mode dégradé)



Demande	N°	
Entité du demandeur* :	Date de transmission SNCF Réseau	
	Identité demandeur* :	
	Fax* :	
UI et TCT* :	Tél.* :	Email* :
CS :		

Date d'application* :	
Sillon intéressé*	

Parcours dérégularisé*	
Jalon	Notes

Observations* - Besoins complémentaires

Transmis au GC/GO de	Date / Heure

Réponse	
Date de transmission CA/EF	
Départ	
Arrivée	
Commentaire	

* : Les informations repérées par un astérisque sont obligatoires. Leur absence entraîne un rejet de la demande.

FICHE HOUAT Avis de suppression

(Utilisation en mode dégradé)



Demande	N°	
Entité du demandeur* :	Date de transmission SNCF Réseau	
	Identité demandeur* :	
	Fax* :	
UI et TCT* :	Tél.* :	Email* :
CS :		

Date d'application* :	
Sillon intéressé*	

Parcours supprimé*	
Jalon	Note

Observations* - Besoins complémentaires

Transmis au GC/GO de	Date / Heure

Réponse	
Date de transmission CA/EF	
Commentaire	

* : Les informations repérées par un astérisque sont obligatoires. Leur absence entraîne un rejet de la demande.

Annexe 3 : Ecrans de saisie DSDM

Création de SDM

Informations générales

Type de demande : **Création**

N° du silon à dupliquer :

Silon à substituer :

Catégorie :

Trafic international : Oui Non N.C.

Indicateur US/UM : US UM N.C.

Référence demandeur :

Date du silon à dupliquer :

Date du silon à substituer :

Matériaux dangereux : Oui Non N.C.

Transport exceptionnel : Oui Non N.C.

Marche indéterminée : Oui Non N.C.

Silon précédent :

Silon suivant :

Marche de sécurité : Oui Non

N° de TE :

Jours d'application

mardi 10/9	mercredi 11/9	jeudi 12/9	vendredi 13/9	samedi 14/9	dimanche 15/9	lundi 16/9	mardi 17/9
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observations

Pièce jointe

Identification de l'entreprise

Catégorie Statistique :

TCT :

UI :

Spécifications du matériel

Engin de référence :

Engin de calcul :

Index/Code Composition :

Matériel :

Nombre d'éléments moteurs :

Tonnage : T

Longueur max : m

Vitesse limite : km/h

Parcours d'application

DE

Libellé CI :

Heure de départ :

Libellé CH :

Tolérance :

À

Libellé CI :

Heure d'arrivée :

Libellé CH :

Tolérance :

Rang	Libellé CI	Libellé CH	Heure d'arrivée	Heure de départ	Tolérance	Temps de stationnement	Type de jalon	Notes	Ordre	Actions

Nouveau jalon

Libellé CI :

Libellé CH :

Temps de stationnement :

Dès que possible : Heure d'arrivée : Heure de départ :

Tol.(+) : Tol.(-) :

Type de jalon :

Commentaire :

Avis de régularisation/dérégularisation

Avis de suppression

Demande Recherche Modèle Statistiques Référentiel Gesico SNCF SERVICE SILLONS Version 3.5.4.2

Avis de suppression

Demandeur

Informations générales

Demande

Type de demande * Référence demandeur

N° du sillon intéressé *

Jours d'application

mardi 10/9	mercredi 11/9	jeudi 12/9	vendredi 13/9	samedi 14/9	dimanche 15/9	lundi 16/9	mardi 17/9
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observations

Pièce jointe [Ajouter pièce jointe](#)

Identification de l'entreprise

Catégorie Statistique * TCT * UT *

Parcours d'application

DE

Libellé CI : Libellé CH :

À

Libellé CI : Libellé CH :

Rang	Libellé CI	Libellé CH	Notes	Ordre	Actions
------	------------	------------	-------	-------	---------

Nouveau jalon

Libellé CI * Libellé CH *

Commentaire

[Ajouter](#)

[Enregistrer](#) [Enregistrer et Valider](#)

Annexe 4 : Coordonnées des Guichets Capacité et Opérationnels

Coordonnées des Guichets Capacité

Guichet C.		Téléphone	Fax	Courriel
ALP	Alpes	04 79 60 91 25 57 11 25		guichet.capacite.alp@sncf.fr
AL	Alsace	03 88 15 51 28 / 78 61 28 03 88 75 41 89 / 78 11 89	03 88 15 86 50 78 06 50	guichet.capacite.al@sncf.fr
APC	Aquitaine Poitou Charente	05 47 47 15 48 47 15 48	05 47 47 11 02 47 11 02	guichet.capacite.apc@sncf.fr
AN	Auvergne- Nivernais	0473997448 55 84 48	04 73 99 76 61 55 16 61	guichet.capacite.an@sncf.fr
BFC	Bourgogne Franche Comté	03 80 40 11 44 53 11 44	03 80 40 10 13 53 10 13	guichet.capacite.bfc@sncf.fr
BZH	Bretagne	02 99 29 13 29 / 321 329 02 99 29 85 08 / 362 708		guichet.capacite.bzh@sncf.fr
CVL	Centre Val de Loire	02 47 32 29 50 / 422 950	02 47 32 18 50 42 18 50	guichet.capacite.ce@sncf.fr
LR	Languedoc Roussillon	04 99 74 11 40 / 56 11 40 04 99 74 10 38 / 56 10 38	04 99 74 11 11 56 18 91	guichet.capacite.lr@sncf.fr
LIM	Limousin	05 55 11 14 55 44 14 55	05 55 11 13 01 44 13 01	guichet.capacite.lim@sncf.fr
LORCA	Lorraine Champagne Ardenne	Cellule Lorraine 03 83 22 14 08 / 73 14 08 03 83 22 10 20 / 73 10 20 Cellule Champagne Ardenne 03 83 22 15 81 / 73 15 81 03 83 22 15 47 / 73 15 47		guichet.capacite.lorca@sncf.fr

Coordonnées des Guichets Capacité (suite)

Guichet C.		Téléphone	Fax	Courriel
MPY	Midi Pyrénées	05 67 16 30 57 / 462 057 05 67 16 30 58 / 462 058	05 67 16 30 60 462 060	guichet.capacite.mpy@sncf.fr
HDF	Haut de France	06 98 62 68 48	03 28 55 78 35 221 835	guichet.capacite.npdc@sncf.fr
NMD	Normandie	02 35 52 10 34 / 33 10 34		guichet.capacite.nmd@sncf.fr
PE	Paris EST	01 82 07 92 34 / 72 92 34 01 82 07 91 55 / 72 91 55	01 82 07 99 00 72 99 00	pebhrguichetcapacite@sncf.fr
PRG	Paris Rive Gauche	01 85 56 80 46 / 388 046 01 85 56 80 89 / 388 089	01 85 56 81 07 388 107	guichet.capacite.prg@sncf.fr
PSL	Paris Saint Lazare	01 53 42 02 75 31 02 75	01 53 42 70 15 31 30 15	guichet.capacite.psl@sncf.fr
PSE	Paris Sud Est	01 75 55 83 79 / 51 53 79 01 53 33 62 29 / 51 62 29	01 53 33 14 74 51 14 74	guichet.capacite.pse@sncf.fr
PN	Paris Nord	01 55 31 82 06 / 21 82 06 01 55 31 13 84 / 21 13 84	01 55 31 82 01 21 82 01	guichet.capacite.pp@sncf.fr
PDL	Pays de la Loire	06 22 31 62 95 (superviseur adaptation / GC) 06 14 10 97 41 GC1 06 11 63 63 68 GC2 06 14 46 97 74 Renfort		
PACA	Provence Alpes Côte d'Azur	04 13 24 59 79 / 581 979 04 13 24 59 75 / 581 975		guichet.capacite.paca@sncf.fr
RAL	Rhône Alpes Lyon	04 69 67 77 48 / 54 57 48 04 69 67 77 49 / 54 57 49 04 69 67 77 50 / 54 57 50 04 69 67 77 51 / 54 57 51		guichet.capacite.ral@sncf.fr
DAC	PCC Atlantique	01 83 97 52 57 / 412 297 01 53 94 37 56 / 483756		
	PCC LD Fret	412291 (pilote SDM) 412290 412296 412303 (manager)		
	PCC Sud Est	01 83 97 54 34 / 41 24 34 01 83 97 53 89 / 41 23 89		
	PCC Nord Est Normandie	01 83 97 50 14 / 41 20 14 01 83 97 52 89 / 41 22 89		

Coordonnées des Guichets Opérationnels

Guichet O.		Téléphone	Fax	Courriel
CNO-C	Centre National des Opérations	01 71 93 85 08 72 85 08	01 71 93 85 03 72 85 03	guichet.capacite.dcf-cno@sncf.fr
ALP	Alpes	04 79 60 91 28 57 11 28	04 79 60 94 70 57 14 70	eic.alpes.cogc.go@sncf.fr
AL	Alsace	03 88 75 41 29 / 78 11 29 03 88 27 83 92 / 78 13 92	03 88 15 95 41 78 65 41	guichet.operationnel.al@sncf.fr
APC	Aquitaine Poitou Charente	05 47 47 11 23 47 11 23	05 47 47 02 91 47 02 91	guichet.operationnel.apc@sncf.fr
AN	Auvergne- Nivernais	04 73 99 71 29 55 11 29	04 73 99 83 83 55 83 83	guichet.operationnel.an@sncf.fr
BFC	Bourgogne Franche Comté	03 45 42 04 23 53 04 23	03 80 40 19 03 53 19 03	guichet.operationnel.bfc@sncf.fr
BZH	Bretagne	02 99 29 11 29 36 11 29		guichet.operationnel.bzh@sncf.fr
CVL	Centre-Val de Loire	02 47 32 14 23 42 14 23	02 47 32 13 00 42 13 00	guichet.operationnel.ce@sncf.fr
LR	Languedoc Roussillon	04 99 74 14 23 56 14 23	04 99 74 15 38 56 15 38	guichet.operationnel.lr@sncf.fr OperationnelMontpellier.Guichet@sncf.fr
LIM	Limousin	05 55 11 11 29 44 11 29	05 55 11 10 17 44 10 17	guichet.operationnel.lim@sncf.fr
LORCA	Lorraine Champagne Ardenne	Cellule Lorraine 03 83 22 19 67/ 73 19 67 Cellule Champagne Ardenne 03 83 22 02 77/ 73 02 77	73 06 83	Cellule Lorraine guichet.operationnel.lor@reseau.sncf.fr Cellule Champagne Ardenne guichet.operationnel.ca@reseau.sncf.fr

Coordonnées des Guichets Opérationnels (suite)

Guichet O.		Téléphone	Fax	Courriel
MPY	Midi Pyrénées	05 61 10 11 29 45 11 29	05 61 10 02 43 45 02 43	guichet.operationnel.mpy@sncf.fr
HdF	Hauts de France	03 28 55 72 61 22 12 61	03 28 55 72 32 22 12 32	guichet.operationnel.npdc@sncf.fr
NMD	Normandie	02 32 08 52 51 / 33 52 51		guichet.operationnel.nmd@sncf.fr
PE	Paris Est	01 40 18 22 21 71 22 21	01 40 18 66 27 71 66 27	guichet.operationnel.pca@sncf.fr
PRG	Paris Rive Gauche	01 40 48 71 24 32 71 24	01 40 48 03 17 32 03 17	crc.prg@sncf.fr
PSL	Paris Saint Lazare	01 53 42 71 29 31 31 29	01 53 42 01 40 31 01 40	guichet.operationnel.psl@sncf.fr
PSE	Paris Sud Est	01 53 33 14 23 51 14 23	01 75 55 82 86 51 52 86	guichet.operationnel.pse@sncf.fr
PN	Paris Nord	01 55 31 34 12 21 34 12	01 55 31 34 86 21 34 86	te.pcpn@sncf.fr
PDL	Pays de la Loire	02 40 08 13 22 37 13 22	02 28 20 48 30 37 28 30	guichet.operationnel.pdl@sncf.fr
PACA	Provence Alpes Côte d'Azur	04 95 04 21 07 52 21 07	04 95 04 18 76 52 18 76	guichet.operationnel.paca@sncf.fr
RAL	Rhône Alpes	04 72 40 11 29 54 11 29	04 72 40 10 06 54 10 06	guichet.operationnel.ral@sncf.fr

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	Capacité de dernière minute
<i>Référentiel</i>	Référentiel Accès Réseau
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Principe Public SNCF
<i>Sécurité</i>	Non
<i>Émetteur</i>	DGCS - Direction de l'Attribution des Capacités
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	AR03001 (TR1B1)
<i>Date d'édition</i>	10-12-2019
<i>Version en cours / date</i>	Version 02 du 99-99-9999
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 99-99-9999
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
PERSEGOL Gilles		LEROUX Stéphane		SILBERSTEIN Eve	
Dirigeant pôle Sécurité et Ré- férentiels DAC		Directeur production DAC		Directrice DAC	

Textes remplacés

- **Capacité de dernière minute**, *Principe*, AR03001 V1 du 10 Décembre 2019.

Textes de référence

- **Sillons de dernière minute avec prescription de sécurité**, *Document d'utilisation du réseau*, OP614.

Historique des éditions et des versions

<i>Édition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
10-12-2019	Version 01	10-12-2019	15-12-2019
10-12-2019	Version 02	99-99-9999	99-99-9999

Mise à disposition / distribution

Type de média : Intranet

Distribution

Entités concernées par cette version du texte	Tout demandeur de capacité
<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	
<i>Indicatifs de distribution de SNCF</i>	
<i>Indicatifs de distribution de SNCF RESEAU</i>	AR CS, ARMC, DTN, EE, EEBH
<i>Indicatifs de distribution de SNCF VOYAGEURS</i>	
<i>Indicatifs de distribution de SNCF GARES & CONNEXIONS</i>	
<i>Indicatifs de distribution de SNCF FRET</i>	
<i>Collections communes à l'ensemble des 5 sociétés</i>	

Restrictions et particularités de distribution

<i>Particularités de distribution</i>	
---------------------------------------	--

Services chargés de la distribution

Pas de distribution papier pour ce texte

Résumé

Ce document fixe les règles de demandes et de traitement de la capacité de dernière minute.