

ANNEXE 5

PRINCIPES RELATIFS A LA GESTION OPÉRATIONNELLE DES CIRCULATIONS SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

TABLE DES MATIERES

TERMINOLOGIE – ABREVIATIONS.....	4
LISTE DES PRINCIPAUX SYSTEMES D'INFORMATION (SI) « CIRCULATION » OUVERTS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES.....	5
LISTE DES TEXTES CITES DANS CETTE ANNEXE	5
ARTICLE 1 - OBJET	5
ARTICLE 2 - DOMAINE D'APPLICATION	6
ARTICLE 3 - RELATIONS ENTRE SNCF RESEAU ET LES EF.....	6
3.1 Transparence des processus de décision	6
3.2 Obligations du SGC.....	6
3.3 Obligations des EF.....	7
3.4 Informations relatives au suivi des trains	7
3.5 Traçabilité des informations et des décisions	8
ARTICLE 4 - PHASE PRE-OPERATIONNELLE : OPERATIONS PREALABLES A LA CIRCULATION DES CONVOIS.....	9
4.1 Déclaration de composition réelle du convoi par l'EF.....	9
4.2 demande d'acceptation de non-conformité	9
4.3 Modifications liées au régime et horaires du sillon.....	10
4.4 Opérations non prévues au sillon (manoeuvre, modification de la longueur du train...).....	10
4.5 Acceptation d'un train remis en retard du fait de l'EF, au départ de la gare origine du sillon	10
4.6 Acceptation d'un train remis en avance	11
ARTICLE 5 – PHASE OPERATIONNELLE : CIRCULATION EFFECTIVE.....	12
5.1 Le système de production de la circulation	12
5.2 Principes d'exploitation du RFN en phase opérationnelle	14
5.3 Mise en œuvre par LE SGC de l'acheminement des circulations	14
5.4 Circulation des convois de l'EF conformément au sillon réservé.....	14
5.5 Règles d'exploitation lorsque les conditions théoriques de circulation ne peuvent pas être assurées	15
5.6 Règles de maintien de la disponibilité du réseau	17
5.7 Gestion des situations perturbées et des crises	19
5.8 Gestion des situations d'urgence	20
5.9 Constatation des faits en cas d'accident, d'incident, ou de situaTion présentant un risque grave ET imminent.....	21
5.10 Enquêtes trinome panto.....	21
5.11 Sûreté.....	22
ARTICLE 6 - PHASE POST-OPERATIONNELLE.....	23
6.1 Management de la régularité	23
6.2 Veille sécurité - Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation.....	23

6.3	Rôle et missions du responsable du suivi des écarts exploitation (« gendarme du réseau »).....	24
6.4	Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation	24
6.5	Anticipation des événements climatiques	24

TERMINOLOGIE – ABREVIATIONS

BEATT	Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre
CCC	Chef Centre Circulation
CCL	Chef Circulation Local
CCR	Commande Centralisée du Réseau
CNIL	Commission Nationale de l'Informatique et des libertés
CNOC	Centre National des Opérations Circulation
CODAX	COOrdinateur d'AXe
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
DBC	Détecteur de Boîte Chaude
DANC	Demande d'Acceptation de Non-Conformité
DGOP	Direction Générale Opérations et Production
DOS	Direction Opérations et Services
DRR	Document de Référence du Réseau ferré national
DSSR	Direction Sécurité Sûreté Risques
DTI	Dispositif Technique d'Intervention
EF	Entreprise Ferroviaire
EIC	Etablissement Infra Circulation
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
GOC	Gestion Opérationnelle des Circulations
IPCS	Installation Permanente de Contre Sens
LGV	Ligne à Grande Vitesse
PIS	Plan d'Intervention et de Sécurité
RCI	Rapport de Constatations Immédiates
REX	Retour d'EXpérience
RFN	Réseau Ferré National
RT	Renseignements Techniques
SC	Secteur Circulation
SDM	Sillon de Dernière Minute
SGC	Service Gestionnaire des Circulations
SI	Système d'Information
STI TAF	Spécifications Techniques d'Interopérabilité Application Télématique au service du Fret
STI TAP	Spécifications Techniques d'Interopérabilité Application Télématique au service des Passagers
VUTR	Voie Unique à Trafic Restreint

LISTE DES PRINCIPAUX SYSTEMES D'INFORMATION (SI) « CIRCULATION » OUVERTS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

E HOUAT	HOraires Utiles A Tous (horaires théoriques)
E BREHAT	Base de REsultats Habiles à d'Autres Tâches (horaires réels)
SEE-TRAINS	Graphiques espace-temps (théoriques et réels)
DINAMIC	Dispositif d'INterface entre Acteurs Matérialisant des Informations de Circulation
ARTIC	Avis de restriction Temporaire d'Information aux Conducteurs pour les Incidents de Circulation
DECLIC	DEpôt des Contestations et CompLétude des Incidents de la Circulation (demande de redressement des minutes perdues affectées)
Doc.Explore	Consultation de la documentation d'exploitation
EXCALIBUR DURANDAL 2	Outils de gestion des incidents de circulation et de crise

LISTE DES TEXTES CITES DANS CETTE ANNEXE

RFN IG-TR 04 C-01-n°001	OP 508 « Règles de la gestion opérationnelle des circulations » (désigné ci-après « Règles de la GOC »)
RFN-IG-TR 01 B-01-n°001	OP3001 « Capacité de dernière minute »
RFN-CG-TR 04 C-04-n°006	« Mesures à prendre par temps de neige – Mesures à prendre en cas de formation de givre ou de verglas »
RFN-IG-OG1 B0-n°001	OP 515 « Management général de la régularité des circulations »
RFN-IG-SE 04 B 00 n°003	« Principes d'exploitation des lignes à voie unique à trafic restreint »
RFN-IG-TR 04 D-03-n°001	DC 2673 « Incidents et accidents - Avis - Mesures conservatoires et Enquête »
RFN-IG-TR 04 C-01-n°002	OP 3027 « Directives de justification des retards dans BREHAT »
Document de référence	RA 321 « La gestion de crise du système ferroviaire »

ARTICLE 1 - OBJET

Cette annexe décrit les principes relatifs à la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ainsi que les principales règles et procédures y concourant.

Les règles détaillées sont décrites dans le document d'utilisation du réseau **RFN-IG-TR 04 C-01-n°001 « Règles de la gestion opérationnelle des circulations »** (ci-après désigné « Règles de la GOC ») dont la prise de connaissance est indispensable en complément de cette annexe 5. Il est cité de nombreuses fois dans le présent document.

L'application de l'ensemble de ces règles est opposable à SNCF Réseau (ci-après désigné SGC) et aux entreprises ferroviaires (ci-après désignées EF) et de manière plus générale, à l'ensemble des exploitants.

ARTICLE 2 - DOMAINE D'APPLICATION

Le présent document s'intègre dans l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires applicables (voir points 1.3 et 2.4.2. du DRR). Il tient notamment compte des règles en vigueur et de l'expérience de l'exploitation du réseau ferré national, il est donc amené à évoluer chaque année.

La Gestion Opérationnelle des Circulations comporte trois phases successives au cours desquelles sont mises en œuvre des dispositions spécifiques :

1. **une phase pré-opérationnelle (de J-7 jusqu'à J-1 17 heures)** comprenant les dispositions obligatoires visant à préparer la circulation d'un train utilisant un sillon alloué (article 4) ;
2. **une phase opérationnelle (de J-1 17 heures à J)** comprenant les dispositions liées à la circulation effective du train sur le réseau ferré national (article 5) ;
3. **une phase post-opérationnelle** intégrant les dispositions liées à l'analyse des résultats opérationnels et au retour d'expérience (article 6).

ARTICLE 3 - RELATIONS ENTRE SNCF RESEAU ET LES EF

La gestion opérationnelle des circulations a pour principe d'assurer la circulation des trains conformément au graphique de circulation validé par SNCF Réseau et aux conditions générales au contrat d'utilisation de l'infrastructure du RFN reprises en annexe 3.1 du DRR.

En toute circonstance, et particulièrement en cas de dysfonctionnements pouvant provenir de causes liées à l'infrastructure (réductions de capacité, incidents de fonctionnement, etc.), aux entreprises ferroviaires (retards, suppressions, etc.) ou à des causes externes au réseau (intempéries, actions de tiers, etc.), le SGC applique les principes suivants dans ses relations avec les EF.

3.1 TRANSPARENCE DES PROCESSUS DE DECISION

Les processus de décision ne peuvent être mis en œuvre que par du personnel du SGC, connu des EF, et construisant ses choix en appliquant des règles objectives et publiques. Ce personnel est spécialement repéré au sein du tableau objet de l'article 5.1 de ce document.

Les informations relatives à la circulation théorique (telle que prévue au graphique de circulation), prévisionnelle (prenant en compte la situation connue au moment de l'établissement de la prévision) et réelle des trains sont accessibles à tous les utilisateurs du réseau, de même que celles collectées dans le cadre du service d'information des EF sur la circulation de leurs trains.

3.2 OBLIGATIONS DU SGC

Le SGC gère les circulations en application des réglementations en vigueur, en mettant en œuvre un système de production spécifique dénommé système de production de la circulation décrit au 5.1 ci-après.

Ce système permet d'exploiter l'ensemble des infrastructures de manière conforme au graphique de circulation et de manière non discriminatoire vis à vis des EF et des autres exploitants.

3.2.1 INFORMATIONS A LA DISPOSITION DU SGC

En amont de la phase pré-opérationnelle, le SGC dispose de la liste des EF ayant obtenu un certificat de sécurité pour accéder au réseau ferré national, et notamment les lignes, les services de transport et les matériels roulants exploités par ces EF. Il en est de même pour les entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité unique délivré par l'autorité nationale de sécurité d'un État limitrophe (ou par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur un domaine d'exploitation incluant cet État-Membre), dont le domaine d'exploitation porte sur le réseau de cet État membre avec extension de validité jusqu'à une gare frontière située sur le territoire national.

Le SGC a également connaissance des dispositions particulières ayant un impact sur la gestion opérationnelle des circulations qui pourraient figurer dans les conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure.

3.2.2 MISE A DISPOSITION DE L'EF DE L'ENSEMBLE DES DOCUMENTS NECESSAIRES A LA CIRCULATION SUR LA LIGNE CONCERNEE

Le graphique de circulation, comportant « sillons » et « capacités travaux », est réputé être connu des EF via SEE TRAINS. L'application e-HOUAT précise les informations « composition » et « horaires » associées à chaque sillon.

Conformément aux modalités d'exploitation du réseau ferré national et en complément de la documentation d'exploitation et d'utilisation du réseau publiée sur Doc.Explore (voir point 2.4.2 du DRR) et sur le site internet de SNCF Réseau (page « Documents techniques »), le SGC fournit en temps utile aux EF :

- par mail : la liste, les coordonnées, les conditions d'appel et les missions des correspondants du SGC pouvant être joints au cours des phases pré-opérationnelles (guichet capacité) et opérationnelles par l'EF (ces listes sont distribuées *a minima* 2 fois par an ou en cas d'actualisation) ;
- via le SI ARTIC (abonnement obligatoire pour les EF circulant sur le RFN) : les restrictions (notamment limitations de vitesse) liées aux modifications de l'infrastructure (voie, traction électrique...), qu'elles soient permanentes ou temporaires.

3.3 OBLIGATIONS DES EF

3.3.1 DESIGNATION DU CORRESPONDANT OPERATIONNEL

Chaque EF est tenue de désigner un interlocuteur unique à SNCF Réseau. S'il y a lieu, elle peut désigner un interlocuteur différent pour chaque niveau du système de production de la circulation (voir article 5.1.) : national (CNO), territorial (COGC) ou local (centre-circulation).

Les EF doivent tenir à jour la liste de leurs correspondants opérationnels et aviser le SGC de toute évolution par le biais de l'adresse électronique suivante : correspondants-operationnels-ef@reseau.sncf.fr

En cas de retard en ligne, le premier interlocuteur du conducteur est le correspondant opérationnel du SGC (voir 3.2.2) dont les coordonnées et les conditions d'appel figurent dans la documentation.

3.3.2 DOCUMENTATION A FOURNIR

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

De même, simultanément à la mise en circulation de nouveaux matériels sur le RFN, ou de leur modification, les EF fournissent au Département Opérations Réseau et Circulation (DGOP / DOS) la documentation (ainsi que ses mises à jour) relative au relevage de ce matériel en cas de déraillement ou équivalent.

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

3.4 INFORMATIONS RELATIVES AU SUIVI DES TRAINS

Dans le cadre de sa mission de gestion opérationnelle des circulations, le SGC assure le suivi des convois et fournit aux EF les informations utiles sur les conditions de circulation de leurs trains (accidents, incidents, limitations inopinées de vitesse...).

Cette mission est assurée sur l'ensemble du RFN, à l'exception des voies uniques à trafic restreint (VUTR) qui sont exploitées conformément au document RFN IG SE 04 B 00 n° 003.

Ce service recourt aux dispositifs de prise d'information chaque fois que possible, mais l'équipement du RFN en systèmes de suivi des trains n'étant pas uniforme, le service d'information est modulé selon la présence ou non de tels outils.

Il comprend la fourniture à chaque EF d'informations de natures distinctes dans les SI :

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

Les EF peuvent également contacter le personnel désigné du SGC dans la liste et suivant les conditions visées à l'article 3.2.2 ci-avant pour obtenir toute information complémentaire ou pour fournir une information nécessaire au SGC.

Le contenu et les modalités de transmission des différentes informations sont repris dans le texte « Règles de la GOC ».

De plus, SNCF Réseau met à disposition des EF l'information provenant des dispositifs de détection d'anomalies (détecteurs de boîtes chaudes, stations de détections de défauts des roues par exemple).

3.5 TRAÇABILITE DES INFORMATIONS ET DES DECISIONS

3.5.1 PRINCIPES

Les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents du SGC chargés de la gestion opérationnelle des circulations sont permanents, notamment entre le personnel opérationnel de l'EF d'une part, les agents des postes d'aiguillage ou de régulation/coordination d'autre part (voir article 5.1).

Ces échanges ne font normalement pas l'objet de traçabilité, mais cette dernière peut néanmoins être requise lors des échanges entre les acteurs opérationnels de l'EF désignés par elle comme ses représentants et ceux du SGC chargés de la gestion opérationnelle des circulations, lorsqu'ils résultent d'obligations d'information ou valent notification de la documentation d'exploitation ou d'utilisation du réseau (voir notamment article 3.2.2.). Il peut s'agir par exemple des cas de proposition de détournement, d'annonce de convois transportant des matières radioactives, les annonces de trains longs...

Selon le cas, la traçabilité peut être obtenue par divers moyens : historique des SI, télécopie, messagerie électronique, enregistrements des communications, consignation sur carnet de service...

3.5.2 ENREGISTREMENTS DES COMMUNICATIONS AVEC LE SGC

Dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations, les acteurs opérationnels du SGC (CNOG, COGC, agents des postes d'aiguillage...) procèdent à l'enregistrement de toutes les communications en lien avec l'exploitation effectuées à partir des téléphones de service et de la radio sol-train. Ces enregistrements constituent un traitement de données à caractère personnel portant sur les conversations des salariés des EF, ce traitement ayant pour finalité de concourir au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire.

En sa qualité de responsable de ce traitement, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 et au règlement 2016/679 du Parlement Européen et du Conseil du 27 avril 2016 (RGPD), sur la protection des données à caractère personnel.

Les enregistrements sont conservés pendant une durée maximale de deux mois.

Ils sont susceptibles d'être écoutés non seulement par des personnes habilitées de SNCF Réseau mais aussi, dans le cadre d'opérations de REX sécurité, par les représentants habilités d'autres EF, ou encore par toute autorité légitime ayant pouvoir de solliciter l'accès à ces enregistrements ou leur réquisition (autorités judiciaires, EPSF...). Les conditions d'accès sont précisées dans le texte « Règles de la GOC ».

Les conversations des salariés des EF sur la radio sol-train sont susceptibles de pouvoir être écoutées non seulement par SNCF Réseau mais aussi, dans le cadre d'opérations de REX sécurité, par les représentants d'autres EF, ou encore par toute autorité légitime ayant pouvoir de solliciter l'accès à ces enregistrements ou leur réquisition (autorités judiciaires, EPSF...). Il appartient donc à chaque EF de prendre toutes dispositions pour l'information de son personnel.

Considérant l'objet pour lequel SNCF RÉSEAU accepte que les EF puissent accéder à ces enregistrements, SNCF Réseau rend compte, en toute transparence, à la demande de l'EPSF, des autorisations d'accès aux enregistrements accordées aux EF par le SGC.

ARTICLE 4 - PHASE PRE-OPERATIONNELLE : OPERATIONS PREALABLES A LA CIRCULATION DES CONVOIS

4.1 DECLARATION DE COMPOSITION REELLE DU CONVOI PAR L'EF

Les EF doivent obligatoirement mettre à disposition des opérateurs de la circulation les informations sur la composition réelle des convois qu'elles font circuler chaque jour dans les sillons alloués.

La liste des données à déclarer (tonnage réel, transports particuliers de type transport exceptionnels ou transport de marchandises dangereuses...) est issue des spécifications techniques d'interopérabilité européennes (STI-TAF et STI-TAP).

Pour les trains longs, le processus est détaillé dans le texte « Règles de la GOC ».

La connaissance de ces informations par SNCF Réseau est indispensable pour garantir la sécurité (notamment la prévention des risques de deshunting) et importante pour la gestion opérationnelle des circulations et pour la maintenance du réseau.

La déclaration de composition réelle du convoi doit être effectuée avant le départ de la circulation (et à chaque remaniement), suffisamment à temps pour permettre le départ dans de bonnes conditions.

Elle doit être réalisée via un flux informatique normé STI ou via l'interface du SI DINAMIC (qui est alimenté par les données HOUAT et dispose ainsi de l'ensemble des sillons devant circuler un jour donné), par les EF fret et voyageurs. Les déclarations non conformes tant sur le format que sur le contenu seront considérées comme n'ayant pas été effectuées.

Les EF utilisant le flux devront utiliser *a minima* les versions françaises des messages TCO 2.1.6 pour les activités fret et PTC 2.1.6 pour les activités voyageurs. Le contenu de ces messages est présenté dans un fichier téléchargeable sur la page « [Documents techniques](#) » du site SNCF Réseau. Tout changement de version de message sera notifié par SNCF Réseau avec un préavis minimum de 6 mois.

Les circulations à marche indéterminée ainsi que certaines circulations de SNCF Réseau destinées à l'acheminement et à l'approche chantier ne sont pas soumises à déclaration de composition réelle.

Lorsque les caractéristiques du convoi sont modifiées en cours de route alors que ce n'était pas prévu, l'EF doit en informer les opérateurs de la circulation préalablement au départ du train du lieu de remaniement et modifier en temps utile la composition réelle initialement déclarée.

Les procédures « Sécurité » par ailleurs décrites dans les documents d'exploitation restent intégralement applicables.

Lorsque SNCF Réseau constate ou est informé que les caractéristiques ou la composition d'un convoi sont non conformes aux informations transmises par l'EF préalablement au départ du train de son origine ou de son lieu de remaniement, l'EF sera considérée comme n'ayant pas rempli son obligation de déclaration pour ce convoi.

Afin d'inciter les EF au respect de l'obligation de déclaration de composition réelle des convois, un dispositif de possible retenue de convoi avant départ est défini au chapitre 6.5.2 du DRR.

4.2 DEMANDE D'ACCEPTATION DE NON-CONFORMITE

Dès lors que l'EF détecte avant départ une possible dégradation de la performance du sillon ou une modification liée à un arrêt, elle doit demander l'acceptation de la circulation de son convoi au SGC, au travers du processus de Demande d'Acceptation de Non-Conformité (DANC).

L'EF doit réaliser la demande via le SI DINAMIC avant le départ du point origine et y préciser le type de non-conformité ainsi que les conséquences estimées par l'EF en termes de circulation du convoi.

La demande doit être transmise dans un délai suffisant pour l'étude et la mise en œuvre des mesures utiles par le SGC.

Le SGC peut refuser la DANC, en particulier si les conséquences en termes de circulation ne sont pas acceptables.

Ce processus est décrit dans le texte « Règles de la GOC ».

4.3 MODIFICATIONS LIEES AU REGIME ET HORAIRES DU SILLON

Par principe, le train circule conformément aux particularités associées au sillon alloué.

En cas de divergence entre le régime, l'itinéraire ou les horaires du sillon et la circulation effective d'un train dans ce sillon, il appartient à l'EF de demander à SNCF Réseau la modification du régime du sillon, suivant l'un des cas ci-après :

- la régularisation (totale ou partielle) : cas d'un train inscrit dans un sillon facultatif et circulant effectivement sur tout ou partie du parcours du sillon facultatif ;
- la dérégularisation (totale ou partielle) : cas d'un train régulier ne circulant pas sur tout ou partie du parcours du sillon régulier, le sillon sur le parcours non utilisé restant réservé et devenant facultatif le jour considéré ;
- la suppression (totale ou partielle) : cas d'un sillon, régulier ou facultatif, supprimé sur tout ou partie du parcours pour un jour considéré. La capacité correspondante n'est alors plus maintenue à la disposition de l'EF;
- la substitution : cas du sillon à substituer pour le tracé d'un nouveau sillon demandé, à condition que les caractéristiques du convoi du sillon demandé soient identiques à celles du sillon à substituer. Le demandeur précise dans ce cas les caractéristiques obligatoires et en particulier l'origine et le terminus du sillon à créer.

4.4 OPERATIONS NON PREVUES AU SILLON (MANOEUVRE, MODIFICATION DE LA LONGUEUR DU TRAIN...)

La préparation du convoi au point origine du sillon ainsi que les opérations effectuées lors des arrêts en cours de route et à l'arrivée au point terminus du sillon peuvent nécessiter l'exécution par l'EF de services de manœuvre (y compris la manœuvre des installations de sécurité) par ses propres moyens.

Dans le cas où ces précisions n'auraient pu figurer dans la demande de sillon, l'EF communique au niveau local du SGC, ses besoins d'utilisation du RFN en termes de manœuvre, d'évolution et de stationnement de matériel roulant.

La modification de la longueur d'un train doit être concertée par l'EF avec les services locaux concernés du SGC, qui peuvent la refuser.

Dans tous les cas, les informations doivent être transmises dans un délai suffisant pour la mise en œuvre des mesures utiles par le SGC.

Dans certaines gares, des normes de service ont été établies et figurent dans les consignes locales d'exploitation. Le dépassement de ces normes peut être accordé par SNCF Réseau aux EF qui en font la demande motivée.

4.5 ACCEPTATION D'UN TRAIN REMIS EN RETARD DU FAIT DE L'EF, AU DEPART DE LA GARE ORIGINE DU SILLON

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

4.5.2. Lorsque le retard est supérieur à 5 minutes sans excéder trois heures, le SGC s'efforce de minimiser les conséquences du retard et d'insérer le train retardé dans la circulation. Cette recherche gagne en efficacité si l'EF a pu préaviser le SGC du retard et estimer son ampleur.

Cette concertation préalable, pour autant que l'estimation de l'ampleur du retard soit fiable, permet au SGC d'organiser l'inscription du train retardé dans le graphique et de déterminer un horaire probable d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire.

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

En l'absence de concertation préalable, le SGC peut, à la demande de l'EF, déterminer un horaire probable d'arrivée au terminus ou à un point intermédiaire dans les conditions ci-dessus.

Le train est inséré le moment venu dans la circulation, compte tenu de l'application des règles de priorité (article 5.5.1), en saisissant toute opportunité non pénalisante pour l'ensemble de la circulation afin de permettre au train de diminuer son retard.

Dans le cas d'une détresse, le SGC doit s'efforcer de faire circuler au plus tôt le train ayant porté le secours.

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

Dans le cas d'un train en provenance d'un GI étranger et remis avec un retard maximum de 18h, le sillon n'est pas supprimé d'office et le SGC ne revendique pas une nouvelle demande de sillon. Toutefois, le SGC s'assurera que le numéro de sillon ne génère pas un doublon.

4.6 ACCEPTATION D'UN TRAIN REMIS EN AVANCE

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

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

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

ARTICLE 5 – PHASE OPERATIONNELLE : CIRCULATION EFFECTIVE

5.1 LE SYSTEME DE PRODUCTION DE LA CIRCULATION

La gestion opérationnelle des circulations est organisée par le SGC à différents niveaux de responsabilité :

- un niveau local : postes de commande contrôle des installations d'aiguillage et de signalisation, Secteurs Circulations (SC)*;
- un niveau territorial : le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) (*) ;
- un niveau national : le Centre National des Opérations Circulation (CNOC).

(*) : les niveaux « local » et « territorial » peuvent être regroupés physiquement en Commande Centralisée du Réseau (CCR) et équivalent. Certaines fonctions ont alors une autre dénomination précisée dans le texte.

Le tableau ci-dessous fixe pour chacun des niveaux de responsabilité les missions lui incombant, celles-ci étant ensuite décrites plus complètement :

Structure et acteur Mission (1)		Local (SC)		Territorial (COGC)		National (CNOC)	
		Agent Circulation (AC)	Chef Circulation (CCL)	Coordonnateur du COGC (CRC)	Régulateur	Coordonnateur National (CNC)	Coordinateur d'axe (CODAX)
1	Commande des installations	X					
2	Suivi actif de la circulation et reporting	●		●		●	
3	Coordination locale		○				
4	Régulation				○		voir texte mission 5
5	Coordination d'axe						○

(1) Acteur en charge des décisions du SGC

X Mission exercée par un responsable unique

● Mission systématique assurée à différents niveaux de responsabilité

○ Mission assurée en tant que de besoin

Mission 1 : Commande des installations

La commande des installations (aiguilles et branchements, signaux) est assurée, conformément aux règles d'utilisation des installations du réseau ferré national.

L'**agent-circulation** (AC) organise la circulation sur son secteur et anticipe son déroulement de manière à pouvoir prendre les mesures imposées par les circonstances ou provoquer leur mise en œuvre selon qu'elles sont de son niveau de compétence ou non. Dans certains postes, l'AC est renforcé d'un ou plusieurs aiguilleurs. Dans les grands ensembles ferroviaires, l'agent-circulation peut être placé sous l'autorité d'un **Chef Circulation** (CCL), ou en CCR ou équivalent, d'un **Chef Centre Circulation** (CCC).

Dans les cas précisés par les Consignes Locales d'Exploitation, la manœuvre de certaines installations « simples » (par exemple : appareils de voie à pied d'œuvre ou autorisations donnant accès à des voies de service ou à des embranchements) est effectuée par des agents dûment habilités de l'EF, sous sa responsabilité et à ses frais.

L'agent-circulation ou le Chef Circulation possèdent des moyens de liaison qui leur permettent de joindre les convois de l'EF ou d'être joints par eux (soit de manière permanente par la radio sol-train sur les lignes où ce dispositif est installé, soit de manière ponctuelle par les différents téléphones implantés le long des voies).

Mission 2 : Suivi actif de la circulation et reporting

Ces missions fondamentales conditionnent la qualité du service fourni par la gestion opérationnelle des circulations et la fourniture des services obligatoires aux EF, notamment l'information sur la circulation de leurs trains. Permanentes et systématiques, elles sont confiées à tous les niveaux de production et adaptées aux besoins de l'exploitation du réseau dans le respect des normes de service applicables sur le réseau.

Elles consistent à confronter en permanence le sillon et sa traduction opérationnelle : la circulation, pour détecter les écarts constituant autant d'événements déclencheurs de processus propres à chacun des niveaux de la structure :

- **l'agent-circulation** (ou le chef de ligne sur les lignes où cette fonction existe, ou le chef circulation) : grâce aux indications des moyens mis à sa disposition permettant de connaître la circulation réelle, il confronte les résultats obtenus à la situation théorique pour déterminer les écarts, expliciter leur origine (au niveau où il en a connaissance) et réagir selon ses prérogatives en la matière (différentes selon qu'il est situé ou non sur ligne régulée, et soumis ou non à coordination locale).
- **le coordonnateur du COGC ou le coordonnateur territorial en CCR ou équivalent** : il exerce un suivi permanent, exploitant les indications fournies par ses outils et les avis reçus pour exercer une surveillance précise sur la zone d'action de son territoire opérationnel (COGC, CCR...) Il est notamment à l'origine du déclenchement de processus opérationnels tels que rétention, détournement, mise en œuvre des règles de restriction de capacité, engagement de moyens de secours ou de relevage éventuellement mis à disposition par les EF, demande d'intervention extérieure, avis... Il est l'un des interlocuteurs du conducteur en cas de retard en ligne.
- **le coordonnateur national** : au sein du CNOC, il exerce un suivi permanent global sur l'ensemble du réseau ferré national et réagit suite aux avis reçus (généralement d'un coordonnateur du COGC) pour exercer une surveillance plus précise sur une zone critique nécessitant intervention à son niveau. Il est à l'origine du déclenchement de processus conséquents tels que le pilotage direct d'un incident à impact supra territorial, coordination des mesures à prendre par les COGC, avis, etc...

Mission 3 : Coordination locale

Dans certains ensembles ferroviaires à forte densité de trafic, la gestion opérationnelle des circulations ne peut être effectuée de manière efficace par le régulateur. Ces ensembles constituent des centres-circulation dans lesquels la coordination de la circulation est exercée par un **chef circulation** (CCL). L'exercice de cette mission implique un suivi actif de la circulation sur l'ensemble ferroviaire concerné. En CCR ou équivalent, on parle de **Chef Centre Circulation** (CCC).

Mission 4 : Régulation

Sur les lignes les plus chargées du réseau où les enjeux ne peuvent se satisfaire des résultats de la seule mission de suivi actif exercé par le coordonnateur du COGC, il est adjoint à celui-ci un ou plusieurs **régulateurs** qu'il dirige (ou **Chef Centre Circulation** (CCC) en CCR ou équivalent).

Ceux-ci prennent en charge sur leurs zones le suivi et l'ordonnancement des circulations pour les lignes dites « régulées », ce qui leur permet d'exercer une mission permanente de détection de conflits potentiels de circulation et de prendre les décisions d'actions correctives qu'ils font exécuter par les secteurs-circulation ou les centres circulation.

En complément de cette action préventive, le régulateur est chargé de prendre les mesures palliatives lors d'événements contrariant la circulation. Il assure également les missions de sécurité que la réglementation met à sa charge.

Mission 5 : Coordination d'axe

Sur les axes du réseau où le trafic de longue distance est important et constitue un enjeu fort, il peut être nécessaire d'adjoindre au coordonnateur national du CNOC un **coordonnateur d'axe** (CODAX) chargé d'assurer pour le compte de celui-ci un suivi spécifique et systématique des trains à long parcours et de coordonner les actions élémentaires de chaque régulateur vis à vis de ces trains potentiellement soumis à un nombre plus élevé d'aléas.

Sur les Lignes à Grande Vitesse, le coordonnateur d'axe assure les missions (hors sécurité) d'ordonnancement des circulations et de pilotage des incidents.

5.2 PRINCIPES D'EXPLOITATION DU RFN EN PHASE OPERATIONNELLE

La langue utilisée dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations est la langue française (chapitre 2.4 du DRR), sauf sur certaines sections frontalières où l'usage d'une autre langue peut être prévu. Les Consignes Locales d'Exploitation de ces sections précisent la langue dans laquelle ces opérations sont effectuées.

En situation nominale, le graphique de circulation est mis en œuvre par les agents-circulation qui établissent les itinéraires prévus et accordent les travaux en temps utile.

La réalisation fluide de la circulation théorique peut être contrariée par un certain nombre d'événements affectant les infrastructures, la production propre des EF et par des événements extérieurs au réseau. La fluidité de la circulation appelle alors des interventions basées sur l'application des règles d'exploitation décrites dans les articles suivants et plus précisément dans le document « Règles de la GOC ».

Le cas échéant, des décisions peuvent conduire à déroger à ces règles dans l'intérêt global des exploitants et du système.

5.3 MISE EN ŒUVRE PAR LE SGC DE L'ACHEMINEMENT DES CIRCULATIONS

Le SGC met en place les organisations décrites à l'article 5.1 ci-dessus et y affecte les moyens lui permettant de réaliser la circulation sur la base des capacités allouées à l'EF par SNCF Réseau, et des aléas normaux de l'exploitation.

Cette préparation concerne notamment l'ouverture des lignes (comprenant le fonctionnement des installations de traction électrique sur les lignes et pour les circulations concernées) et l'équipement des postes d'aiguillage avec des moyens compatibles avec la circulation prévue par le graphique de circulation.

Le SGC met en œuvre une organisation particulière pour les aléas importants de circulation.

5.4 CIRCULATION DES CONVOIS DE L'EF CONFORMEMENT AU SILLON RESERVE

5.4.1 LA DECLARATION TRAIN PRET / TRAIN NON PRET

Tout train prêt à accéder au RFN pour la première fois via un sillon, après les arrêts en cours de route si modification de la composition, doit, outre la déclaration de composition réelle décrite à l'article 4.1 ci-dessus, faire l'objet d'une « déclaration de Train Prêt » au SGC, auprès du Secteur Circulation autorisant l'accès au RFN. La déclaration de Train Prêt a pour but de signaler au SGC qu'il peut prendre en charge (ou reprendre en charge après un arrêt) la circulation du train.

Sur certains sites, désignés dans les consignes locales d'exploitation, la déclaration de train prêt n'est pas nécessaire et la prise en charge est réalisée pour un départ à l'heure théorique du train. Ainsi, en cas de train non prêt, le SGC doit être informé suffisamment en amont de l'heure de départ théorique.

Quand le train sera prêt, le SGC recevra de l'EF la déclaration « train prêt ». Ces dispositions ont notamment pour but d'éviter l'octroi inopportun d'une autorisation de mouvement. Les modalités du processus « Train Prêt » sont décrites dans les Consignes Locales d'Exploitation.

5.4.2 RESPECT DES CONDITIONS DE REMORQUE

Un convoi doit respecter les conditions de remorque garantissant une remise en marche en tout point de la section de ligne donnée. Le SGC pourra imposer des contraintes supplémentaires en cas d'aléas (voir 6.5).

Ne peuvent être acceptés sur une section de ligne donnée, que les convois dont les conditions de remorque garantissent une remise en marche en tout point de cette section de ligne, sauf exceptions concertées avec le SGC et reprises dans les renseignements techniques (RT). Les conditions d'acceptation sont définies, sur une section de ligne donnée, par le respect :

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

L'EF est informée qu'en cas de risque grave ou imminent lié au non-respect des règles de sécurité, le SGC peut décider d'immobiliser un convoi à titre conservatoire et doit alors en informer sans délai l'EPSF.

Lorsque la dégradation de la performance d'un train par rapport au sillon réservé intervient en cours de circulation, le conducteur doit aviser le SGC. Celui-ci en étudie l'impact prévisible et les conséquences sur le graphique de circulation. Le SGC peut autoriser la poursuite de la circulation du train (avec retard, voire même détournement) ou décider de le garer. Toute opération réalisée en cours de route, ayant une incidence sur la vitesse des circulations (essai de frein dynamique par exemple), doit être portée à la connaissance du SGC.

5.4.3 ITINERAIRES EQUIVALENTS

Le SGC fait circuler les trains par l'itinéraire prévu dans le tracé horaire du sillon.

Toutefois, à l'intérieur des nœuds ferroviaires et sur les lignes pour lesquelles la documentation d'exploitation prévoit des itinéraires équivalents, le SGC peut faire circuler les trains (voir document « Règles de la GOC ») sur un quelconque des itinéraires ainsi désignés, dans le respect de la réglementation sécurité en vigueur.

En conséquence, les EF doivent être en capacité (connaissance de ligne, compatibilité du matériel roulant, masse de tracé...) d'emprunter l'ensemble de ces Itinéraires. Pour se faire, elles doivent se conformer aux prescriptions des Renseignements Techniques du Livret de la Marche des Trains de chaque ligne considérée, où figurent ainsi au § 4 les limites maximales sur les aspects suivants :

- ✓ Freinage des trains
- ✓ Conditions particulières de traction
- ✓ Masse maximale des trains
- ✓ Longueur maximale particulière des trains

Cela implique notamment que dans le cadre de deux (2) itinéraires équivalents ayant une masse de tracé maximale différente, l'EF doit se conformer au seuil le plus bas afin d'être en mesure d'emprunter l'un ou l'autre des deux itinéraires.

5.5 REGLES D'EXPLOITATION LORSQUE LES CONDITIONS THEORIQUES DE CIRCULATION NE PEUVENT PAS ETRE ASSUREES

Tout événement avéré ou potentiel perturbant la compatibilité entre trains, ou entre trains et travaux, fait l'objet d'une détection et d'un diagnostic des conflits de la part des acteurs en charge de la veille active de la circulation.

5.5.1 PRIORITE DE CIRCULATION ENTRE TRAINS

Lors d'un conflit de circulation, des trains empruntant des sillons compatibles lors de la construction du graphique, circulent de telle manière qu'ils se gênent ou vont inévitablement se gêner.

Le SGC décide, le cas échéant, d'un nouvel ordonnancement de ces trains, c'est-à-dire la modification de l'ordre dans lequel ils vont circuler.

Les principes d'application de règles de priorité sont les suivants :

- l'ordonnancement ne s'applique que si celui-ci est physiquement possible (infrastructure permettant le dépassement des trains).
- Un train est considéré en retard dès lors qu'il atteint un seuil de 5 minutes.
- Un train à l'heure ne peut être désheuré pour un train en retard, notamment un train de marchandises empruntant un corridor fret.

Le traitement non discriminatoire des EF par le SGC se traduit par les règles de priorité suivantes :

- **conflits entre trains d'EF différentes :**
 - Si les trains en conflit sont tous en retard, ils sont classés par ordre décroissant de vitesse (c'est la vitesse moyenne résultant du service assuré par les convois sur la section de ligne concernée qui est prise en compte).
 - En cas de nouvelle équivalence, la priorité est accordée au train transportant des voyageurs par rapport à celui n'en transportant pas.

- Puis, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train international.
- Enfin, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train dont l'horaire théorique est antérieur à celui du second (respect de l'ordre théorique).
- **conflits entre trains d'une même EF (dont la production est répartie entre plusieurs entités opérant chacune de manière plus ou moins autonome sur un service de transport) :**

L'ordonnancement est réalisé selon les principes communiqués au préalable (pour un horaire de service) par l'EF concernée, dans la mesure où ils n'entraînent pas de réduction de la capacité du réseau et qu'ils sont validés par le SGC. A défaut de communication de tels principes, le SGC applique les règles définies ci-dessus.

L'ensemble de ces règles prévaut également sur les règles particulières propres aux EF. L'ultime choix opérationnel revient au SGC.

La règle ne s'applique pas si le train gêné circule en avance. Elle ne s'applique pas non plus si la gêne du train prioritaire se traduirait par un retard ne dépassant pas un seuil de 5 minutes.

La règle n'est pas absolue au sens où le SGC peut y déroger dans l'intérêt justifié de la fluidité ou la recherche d'un débit maximal.

Le document « Règles de la GOC » donne des précisions sur l'application de cet article.

Par ailleurs, certains trains de fret peuvent faire l'objet d'une priorisation. Il s'agit de trains de fret ayant une importance d'intérêt général pour la nation :

- Pour l'industrie (risque d'arrêt de la production)
- Pour les personnes (besoins alimentaires de première nécessité, produits frais...)
- Pour la santé (risque d'épidémie lié à l'usage de l'eau...)
- Pour des contraintes de sûreté (matières dangereuses).

La circulation de ces trains se fait en cohérence avec les ouvertures des postes d'aiguillage et, en accord avec les entreprises ferroviaires concernées, en ayant recours à de possibles regroupements des trains, en batterie ou sur des périodes limitées.

La Charte du réseau, consultable sur le site internet de SNCF Réseau, expose par ailleurs des bonnes pratiques concertées en matière de priorisation des trains de fret, lors de situations perturbées.

Lors de la concertation menée dans le cadre des travaux du GT COOPERE Ordonnancement des circulations en opérationnel, qui a eu lieu entre novembre 2018 et mai 2019, les parties prenantes ont mené une réflexion sur l'évolution des règles de priorité.

La réflexion a abouti au projet de remplacement des règles de priorité par des principes d'ordonnancement au service d'objectifs de performance

Au cours du second semestre 2020 une expérimentation de ces principes sera mise en œuvre sur un périmètre réduit avant une généralisation dont les conditions seront définies.

Suite à cette expérimentation, un bilan sera réalisé et les conditions du déploiement généralisé seront précisées pour l'HDS 2021.

5.5.2 PRIORITE DE CIRCULATION ENTRE TRAINS ET TRAVAUX

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

Elles peuvent cependant être allouées avec un retard maximum de 15 minutes en cas de retard du train ouvrant. Le délai ainsi reporté peut être compensé, si nécessaire, par une possibilité de rétention maximum de 15 minutes du train fermant l'intervalle. Cette compensation doit être demandée par le responsable des planches travaux (RPTx) auprès du SGC qui en étudie la faisabilité et l'accorde le cas échéant. Ce dispositif s'applique également pour les travaux dits « nuits rouges », qui désignent des travaux à très grands enjeux pour le réseau, insécables et présentant peu de marge.

Par ailleurs, le mainteneur, qu'il soit Réseau ou autre GI, définit tous les jours la liste des travaux dits « sévérés ». Il s'agit des travaux prioritaires et/ou sensibles (de par leur nature, les enjeux sur la disponibilité du réseau...), pour lesquels une attention particulière doit être portée. Ces travaux peuvent faire l'objet de scénarios de replis auxquels les EF sont associées.

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

5.5.3 GARAGE DES TRAINS

En cas d'aléas, lorsque la circulation des trains n'est plus possible ni par l'itinéraire prévu ni par un itinéraire équivalent ou de détournement, le SGC peut garer certains trains. Il informe alors l'EF concernée en lui indiquant les prévisions de remise en circulation du ou des trains concernés ainsi que des éventuelles restrictions liées à la reprise ultérieure des trains. Si la situation le permet, le SGC consulte l'EF sur le choix du site de garage.

Lorsqu'un train fait l'objet d'un garage en cours de route non prévu au sillon, son numéro de sillon reste valable 18 heures maximum après son horaire théorique de passage au point de garage correspondant. Au-delà de ce délai, celui-ci est supprimé ; l'acheminement du train se fera à travers l'attribution par le SGC d'un numéro de marche indéterminée ou en maintenant la numérotation existante (après s'être assuré que le numéro de sillon n'est pas déjà utilisé dans Houat et générant un doublon); sinon, l'EF doit faire une nouvelle demande de sillon au départ du point de garage. Par ailleurs, les règles de circulation des trains en retard (5.5.1) restent applicables.

En cas de garage non prévu et relevant de la responsabilité du SGC, l'EF ayant besoin d'un sillon de dernière minute (SDM) pour repartir du point de garage a priorité dans le traitement de sa demande. L'EF devra le signaler dans sa demande, en indiquant le numéro d'incident Bréhat concerné. Une EF peut faire appel à SNCF Réseau pour une prestation de manœuvre d'installations de sécurité simples en vue du dégarage de son convoi ou autre prestation, suite à aléa de circulation, dans les conditions décrites aux chapitres 5 et 6 du DRR.

5.5.4 DETOURNEMENT

Lorsqu'une indisponibilité temporaire du réseau affecte la capacité et la circulation des trains, le SGC peut proposer aux EF, selon la nature de l'événement, sa localisation et sa durée prévisible, le recours au détournement de tout ou partie des circulations concernées.

Sur l'itinéraire de détournement, les trains détournés sont insérés dans le trafic avec le minimum de conséquences pour les circulations qui sont normalement prévues sur cet itinéraire. Ainsi, le COGC peut demander aux trains détournés de respecter une vitesse limite favorisant l'écoulement maximal ou toute autre mesure tendant à domestiquer les trains, y compris ceux aptes à circuler à grande vitesse.

Le processus de détournement est repris dans le document « Règles de la GOC ».

5.5.5 RESTRICTION DE CAPACITE

En cas d'incident important engendrant des restrictions de capacité affectant le débit prévu, c'est à dire entraînant l'impossibilité d'écouler tout le trafic prévu, il est appliqué aux trains non encore en circulation et devant emprunter l'itinéraire ou le point restreint, une règle de répartition de la capacité résiduelle. La règle s'applique aussi bien à l'itinéraire restreint qu'aux itinéraires utilisés pour écouler le trafic.

Le SGC décompte par période horaire (pour tenir compte des phénomènes de pointe) le nombre de sillons empruntant l'itinéraire restreint et, le cas échéant, tout itinéraire de détournement utilisable, et estime la capacité disponible. Il en résulte généralement un nombre de sillons supérieur à celui que l'état du réseau permet de supporter. Le SGC fixe à chaque EF un nombre de sillons autorisés en proportion du nombre de sillons initialement prévus et le délai dans lequel le choix doit être effectué. L'EF communique son choix parmi les trains devant normalement circuler.

Lorsque le délai de réponse imparti à chaque EF est dépassé, le SGC décide d'office les trains qui pourront circuler.

Les autres sillons excédentaires sont alors supprimés par le SGC qui établit également un graphique de crise se substituant au graphique de circulation théorique. La recherche du débit maximum peut prévaloir sur les règles de priorité entre trains décrites à l'article 5.5.1.

5.6 REGLES DE MAINTIEN DE LA DISPONIBILITE DU RESEAU

5.6.1 REGLE DE DEPANNAGE D'UN TRAIN

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

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

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

Cette règle peut être adaptée sur certains secteurs du réseau et figure dans ce cas dans la documentation d'exploitation.

5.6.2 REGLE DE MISE A DISPOSITION DE MOYENS DES EF POUR RETABLIR LA CAPACITE D'INFRASTRUCTURE

Lorsqu'il est nécessaire d'aller secourir un convoi en panne ou d'engager des moyens de réparation urgente des infrastructures, le SGC est fondé à imposer aux EF la mise à disposition des moyens adaptés nécessaires au dégagement du RFN (par exemple, secours à un train en panne, acheminement de moyens, matériels et humains, destinés à la remise en état urgente de l'infrastructure, de moyens de relevage).

Précédée d'une concertation avec les correspondants désignés des EF, cette mise à disposition est notifiée, motivée et limitée dans le temps sur la zone géographique strictement nécessaire et donne lieu à indemnisation selon les modalités stipulées dans les conditions générales du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national (annexe 3.1 du DRR).

Les modalités de remise à disposition des moyens des EF sont concertées et font également l'objet d'une notification.

Le document « Règles de la GOC » décrit plus précisément ce processus.

5.6.3 RELEVAGE

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

Les moyens de relevage appartiennent à SNCF Réseau. Ils sont engagés quelle que soit l'EF titulaire du train ou propriétaire des véhicules déraillés selon le principe de l'article 5.8.

En dehors du dégagement prioritaire du RFN (sur voie principale), ces moyens peuvent être sollicités par les EF au titre de prestations payantes, dans les conditions définies aux chapitres 5 et 6 du DRR. En dehors de tout impact production / circulation, le dégagement sur voie de service n'a pas de caractère prioritaire.

Les agrès de relevage spécifiques à certains types d'engins moteurs devront être en permanence à bord ou à disposition immédiate pour permettre le dégagement rapide du RFN par les équipes de relevage. Ils devront être conformes à la législation en vigueur.

De plus, la documentation de relevage de tous les engins moteurs empruntant le RFN devra être transmise sans délai ainsi que les mises à jour au pôle « dégagement du réseau » de la DGOP/DOS (relevage.dcf@sncf.fr).

Seuls les agrès de relevage validés par SNCF RESEAU sont admis pour tout acheminement sur le RFN, quelle que soit l'EF secourue.

Si d'autres agrès de dégagement doivent être utilisés, en amont d'une opération ou d'une prestation de relevage, il faut demander une validation de leur utilisation par SNCF Réseau.

La demande devra être transmise au pôle dégagement du RFN, à l'adresse électronique « relevage.dcf@sncf.fr » et la prise en charge des frais d'études ainsi que la responsabilité de cet acheminement seront portés par l'EF demandeuse.

5.6.4 MISE A DISPOSITION DU SGC DE MOYENS DES EF POUR ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE

Pour pallier le risque de mauvais fonctionnement des circuits de voie, il est prévu, lors de la conception du service, la circulation de trains désignés sur certains itinéraires, en concertation avec l'EF concernée.

En phase opérationnelle, le SGC est en droit d'utiliser toute circulation utile dont les caractéristiques (masse sur rail) correspondent au besoin. Il doit également s'assurer que cette circulation pourra s'effectuer en toute sécurité. Cette mesure peut se traduire par le dévoiement de cette circulation par rapport à son itinéraire normalement prévu. Si cela est possible, l'EF concernée est renseignée à l'avance.

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

5.6.5 RECONNAISSANCE SUITE A INTERRUPTION PROLONGEE DE LIGNE

L'interruption prolongée de la circulation peut entraîner des difficultés d'exploitation résultant notamment de la connaissance insuffisante de l'état de l'infrastructure (avaries à la voie, présence d'obstacle, actes malveillants, intempéries...). Il est alors nécessaire de réaliser une reconnaissance de la ligne concernée avec présence de représentants de la maintenance et des travaux de SNCF Réseau, avant la circulation du premier train commercial.

Afin de réaliser cette reconnaissance, le SGC est fondé à utiliser la règle de mise à disposition décrite à l'article 5.6.2.

5.7 GESTION DES SITUATIONS PERTURBEES ET DES CRISES

Tout incident ou perturbation sur le RFN ne se transforme pas nécessairement en crise ferroviaire. Il convient donc de distinguer les situations perturbées et les situations de crise.

La gestion des situations perturbées et des crises fait l'objet d'un pilotage et d'une coordination spécifiques portant sur des organisations, des modes de fonctionnement et des processus qui permettent de répondre à quatre enjeux :

- le retour à une production ferroviaire nominale dans les meilleurs délais ;
- la mise en place d'un dispositif efficace de prise en charge et d'information de la clientèle ;
- l'alerte et l'information en continu des représentants institutionnels partenaires et de l'opinion ;
- l'efficacité du travail avec les services publics dans les situations d'urgence.

5.7.1 GESTION DES SITUATIONS PERTURBEES

Une situation perturbée est un incident avec répercussion sur le plan de transport dont les conséquences restent mineures et dont la gestion relève des organismes opérationnels permanents.

Le pilotage des situations perturbées relève de SNCF Réseau et ne génère pas d'ouverture des salles de crise.

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

Le SGC doit mesurer rapidement l'impact de toute perturbation du trafic sur le réseau ferré national, son évolution probable et doit établir les prévisions de retour à la situation nominale ou à un stade intermédiaire stabilisé qu'il communique aux EF.

Ne sont pas considérés comme des incidents, au sens de ce présent point, les conflits de circulation entre trains en dehors de tout incident.

5.7.2 SITUATIONS DE CRISE :

Une situation de crise ferroviaire se caractérise par :

- Une perturbation importante de l'exploitation ferroviaire occasionnant des dégradations majeures sur les plans de transport des EF, associée à un fort degré d'incertitude quant au retour à la situation nominale dans des délais rapides.
- Un risque élevé d'impact sur la clientèle et/ou l'image du système ferroviaire.

La gravité des incidents est évaluée sur une échelle de 1 à 6. Une situation de crise est établie à partir du niveau 2. Une ou plusieurs salles de crise sont ouvertes afin d'orienter le pilotage de l'incident en prenant en compte les intérêts de l'ensemble des GI et EF concernés.

SNCF Réseau assure la coordination opérationnelle de la gestion des crises au sein de salles de crise opérationnelles. Il existe deux niveaux de salles de crise opérationnelles :

- les salles territoriales, réparties selon une maille définie par SNCF Réseau ;
- une salle nationale, également appelée salle de crise du CNOF.

Chaque salle de crise opérationnelle est dirigée par un représentant de SNCF Réseau rapidement mobilisable, le Dirigeant Territorial Opérationnel (DTO) pour les salles territoriales ou le Directeur National des Opérations (DNO) pour la salle de crise du CNOF. Elle réunit les représentants de l'ensemble des EF et GI concernés par une crise, ainsi que les représentants des différents métiers et directions de SNCF Réseau : circulation ferroviaire, maintenance de l'infrastructure et gestionnaire de gares. Un même représentant peut recevoir plusieurs mandats.

Les salles de crise ne se substituent pas aux équipes opérationnelles des GI et des EF qui demeurent chargées des procédures opérationnelles, ni aux équipes de SNCF Réseau sur le terrain. Elles ont en revanche le pouvoir d'orienter l'action des acteurs opérationnels, en prenant des décisions sur la conduite des opérations de rétablissement ainsi que sur les mesures permettant de minimiser les conséquences des crises sur l'acheminement des clients voyageurs et du fret.

Afin d'assurer un traitement efficace d'une crise dans ses différentes composantes, les salles de crise mettent en œuvre les standards et principes majeurs. Les décisions sont en principe adoptées par consensus. A défaut le DTO (ou le DNO en cas d'activation de la salle du CNOF) décide des mesures à prendre dans l'intérêt du système. Ces décisions s'imposent aux membres et aux équipes opérationnelles de SNCF Réseau et des EF. Les salles opérationnelles assurent un traitement global de la crise en veillant à l'équilibre des différents intérêts en présence, GI et EF. La recherche de cet équilibre peut parfois conduire à écarter l'application systématique des règles énoncées à l'annexe 5 du DRR.

Les Gestionnaires d'infrastructure, les Entreprises Ferroviaires et le Gestionnaire des Gares conservent l'initiative d'adhérer contractuellement à ce dispositif de coordination de gestion des crises déployé par SNCF Réseau. Le contrat de coordination de la gestion des situations de crise est composé de Conditions Générales présentées en annexe 3.7.1 du DRR et de Conditions Particulières dont un modèle est proposé en annexe 3.7.2 du DRR.

5.7.3 IMPACT ET EVOLUTION PROBABLE

Le déroulement de la circulation des trains reste connu des EF en vertu du service d'information de localisation.

Le SGC informe les EF concernées selon les modalités fixées dans le texte « Règles de la GOC » en prenant en compte l'évolution probable de la situation. Cette information repose sur un diagnostic de l'impact de la perturbation fondé sur des informations que le SGC collecte.

Ces informations peuvent la concerner exclusivement (dérangement d'installation, etc.) ou concerner la production d'une EF à l'origine de la perturbation (train en détresse, etc.).

Pour faciliter le diagnostic à partir duquel le SGC arrête ses décisions de gestion de la perturbation, l'EF à l'origine de la perturbation ou concernée par une situation perturbée informe en permanence le SGC (tél, application DURANDAL 2...), des éléments factuels ou prévisionnels dont elle dispose.

L'écoulement perturbé de la circulation s'effectue selon les règles d'exploitation décrites précédemment (article 5.5).

5.8 GESTION DES SITUATIONS D'URGENCE

En cas d'accident ou d'incident grave, SNCF Réseau et les EF doivent prendre les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement.

Afin de gérer les situations d'urgence, chaque établissement local du service gestionnaire des circulations a établi en concertation avec les autorités administratives compétentes un plan d'intervention et de sécurité (PIS) selon les exigences de l'arrêté du 12 août 2008 ^(*). Des annexes au PIS décrivent les sites susceptibles de présenter des risques particuliers au regard des conditions d'exploitation, des particularités de l'infrastructure ou des difficultés d'accès. C'est le cas en particulier pour les plans d'urgence internes (PUI) relatifs au transport de marchandises dangereuses.

Ce plan est distribué à chaque exploitant ferroviaire concerné. Les exploitants ferroviaires sont tenus d'adapter leur organisation aux exigences de ces plans.

Selon le type de l'événement de sécurité au sens de l'arrêté du 12 août 2008 ^(*), le service gestionnaire des circulations avise les services de secours publics et informe sans délai le préfet territorialement compétent.

Le PIS doit être alimenté de la description des organisations mises en place par les exploitants ferroviaires et des moyens humains, matériels et techniques qu'ils mettent en œuvre ou à disposition pour répondre aux sollicitations du service gestionnaire des circulations et notamment :

- ✓ les locaux, moyens humains, matériels et techniques qu'elles mettent en œuvre ou à disposition ;
- ✓ l'organisation et les modalités d'information et de prise en charge des familles ;
- ✓ l'organisation de l'information, de l'avitaillement ou de l'évacuation des voyageurs.

Un dispositif de remplacement et de permanence des dirigeants doit permettre d'assurer la continuité du service, afin d'assurer la gestion des situations d'urgence.

La représentation d'une EF sur un événement est assurée par cette EF ou une autre avec qui elle a contractualisé.

() : Arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national.*

5.9 CONSTATATION DES FAITS EN CAS D'ACCIDENT, D'INCIDENT, OU DE SITUATION PRESENTANT UN RISQUE GRAVE ET IMMINENT

Afin de relever les faits en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave et imminent, un relevé de constatations immédiates (RCI) doit être établi de manière contradictoire entre les représentants de SNCF Réseau et les représentants désignés de chaque EF concernée.

Il précise au plus tôt la nature de l'évènement en cause, ses circonstances et ses conséquences lorsqu'elles sont connues avec une description des faits précise et objective. Ce relevé doit être signé par chaque représentant des parties intéressées qui peut, le cas échéant, indiquer des réserves motivées sur tout ou partie des éléments du relevé de constatations immédiates.

SNCF Réseau peut faire appel à des « experts » dans les conditions fixées par le document RFN-IG-TR 04 D-03-n°001 « Incidents et accidents - Avis - Mesures conservatoires et Enquête ».

5.10 ENQUETES TRINOME PANTO INCIDENTS CATENAIRES

5.10.1 LA NOTION D'ENQUETE

L'enquête est une procédure visant à prévenir les accidents et incidents. Elle consiste à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité (article 3 §14 de la directive UE 2016/798 du 11 mai 2016 relatif à la sécurité ferroviaire). L'enquête permet également de garantir la fiabilité et la robustesse du système.

Les enquêtes trinôme panto ne sont pas systématiques ni immédiates mais lorsqu'elles sont déclenchées, elles doivent être réalisées au plus proche de la finalisation du RCI.

5.10.2 CONSTITUTION D'UN TRINOME PANTO

Le trinôme panto est constitué :

- D'un expert Matériel représentant l'EF concernée par l'évènement.
- D'un expert Traction représentant l'EF concernée par l'évènement.
- D'un expert Caténaire appartenant à SNCF Réseau ou un représentant du GI concerné.

Nota : un seul expert peut porter les compétences « Matériel » et « Traction ».

A date de publication du présent document des experts «Matériel» et «Traction» de SNCF Mobilités sont missionnés pour intervenir sur des incidents impliquant le matériel roulant d'autres EF et ces prestations ne sont pas rémunérées.

5.10.3 DECLENCHEMENT DU TRINOME PANTO

Chaque incident ayant eu de façon directe ou indirecte des conséquences sur les installations de Traction Électrique et les pantographes, doit faire l'objet d'une information à l'EF concernée et au COGC.

Le Représentant Local Sécurité (RLS), pilote de l'enquête, appartenant à la DSSR, déclenche l'intervention du Trinôme Panto lorsque les éléments connus lors de la finalisation du RCI ne lui permettent pas d'envisager un rapport d'analyse causale conclusif.

5.10.4 ABSENCE D'UN REPRESENTANT D'UNE EF A L'ENQUETE TP

Lors de l'absence d'un représentant d'une EF à l'enquête TP, l'enquête se fera sans l'EF et ses résultats lui seront opposables.

Exceptionnellement, en l'absence d'un représentant d'une EF dans un délai compatible au besoin d'une enquête TP, le RLS de la DSSR, pilote de l'enquête, fait appel à un ou plusieurs experts pour les domaines Matériel et Traction. Les experts sollicités sont à considérer comme un apport de compétences dans le domaine ferroviaire pour permettre au rédacteur du rapport TP (appartenant à SNCF Réseau, expert Maintenance et Travaux du TP) de mener à bien l'élaboration de son rapport. Les experts mandatés ne se substituent pas aux représentants des exploitants. Ils apportent uniquement leurs compétences techniques. Ils peuvent appartenir à n'importe quel Exploitant Ferroviaire.

L'absence de représentant d'une EF à l'enquête TP, ne remettra pas en cause le caractère opposable des résultats de l'enquête à l'EF concernée

Pour limiter les occurrences de non représentation d'une EF à ce type d'enquête, le Représentant Local Sécurité, fera appel à un ou plusieurs experts pour les domaines « Matériel » et « Traction ».

- Les experts sollicités sont à considérer comme un apport de compétences dans le domaine ferroviaire pour permettre au rédacteur du rapport TP (agent de SNCF Réseau expert Maintenance et Travaux) de mener à bien l'élaboration de son rapport.
- Les experts mandatés ne se substituent pas aux représentants des exploitants. Ils apportent uniquement leurs compétences techniques. Ils peuvent appartenir à n'importe quelle EF.
- La prestation de l'expert pour une enquête TP « trinôme panto » est une prestation supplémentaire.

La désignation de l'expert sera formalisée par une fiche d'appel à expert établie sur base d'un modèle repris dans les « règles de la GOC. L'expert mandaté est tenu de respecter un engagement de confidentialité à l'égard de son employeur et à l'égard de toute entreprise ferroviaire.

- L'expert missionné pour pallier l'absence d'un représentant de l'Entreprise Ferroviaire concernée sera soumise à des obligations de confidentialité.
- Sa prestation sera rémunérée et facturée à l'EF concernée lorsque cette prestation aura été réalisée en l'absence d'un représentant de l'EF concernée.

5.11 SURETE

5.11.1 SITUATIONS PERTURBEES POUR FAIT DE SURETE

Dans le cadre de la sûreté du réseau et de ses utilisateurs, les EF doivent respecter toutes les mesures associées que SNCF Réseau pourrait leur notifier, en déclinaison de plans gouvernementaux (VIGIPIRATE...) à l'occasion de la gestion de situations d'urgence ou de la mise en place de mesures conservatoires (colis suspect, alerte à la bombe...).

Le document « Règles de la GOC » apporte des précisions sur la gestion des situations perturbées pour fait de sûreté.

5.11.2 EXIGENCES DE SURETE EN LIEN AVEC LE SEJOUR TEMPORAIRE DE WAGONS MD SUR CERTAINS SITES

Un plan de sûreté spécifique à certains sites de séjours temporaires de wagons de marchandises dangereuses peut être élaboré par SNCF Réseau.

La rédaction des plans de sûreté établis par ailleurs par chaque EF en regard du 1.10.3.2 du RID doit tenir compte le cas échéant de l'existence des plans de sûreté spécifiques établis par SNCF Réseau.

Le plan de sûreté spécifique prescrit un certain nombre d'exigences applicables sur l'ensemble du site et destinées à limiter voire empêcher les actes malveillants sur les zones de séjour temporaire de marchandises dangereuses.

Il appartient à chaque exploitant ferroviaire concerné d'en décliner les exigences en procédures opérationnelles pour son propre personnel.

ARTICLE 6 - PHASE POST-OPERATIONNELLE

6.1 MANAGEMENT DE LA REGULARITE

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

L'analyse des événements perturbateurs décrits à l'article 5.5 du présent texte s'appuie sur la collecte d'informations factuelles. Il appartient à chacun de compléter a posteriori les événements lui ayant été affectés par les informations qu'il juge utiles pour étayer ensuite son propre management. Le processus et les prescriptions sont régis par le texte RFN-IG-TR- 04 C-01-n°002 « Directives de justification des retards dans BREHAT ». L'outil de redressement de l'affectation des incidents est l'outil DECLIC,. Le délai pour contester l'affectation d'un incident est de 15 jours après sa clôture.

6.2 VEILLE SECURITE - RETOUR D'EXPERIENCE SUR LES CONDITIONS REELLES DE CIRCULATION

Afin d'assurer sa mission de surveillance opérationnelle de l'exploitation du RFN, SNCF Réseau doit être informé de la survenance de tout événement présentant des risques pour la sécurité sur le RFN.

Pour ce faire, SNCF Réseau a mis en place une veille sécurité du système ferroviaire qui s'intègre dans son dispositif général de la gestion de la sécurité.

De plus, chaque EF devant garantir la sécurité de sa propre production effectue sa propre veille. Dans ce cadre, celle-ci doit porter à la connaissance du SGC tous les incidents et accidents graves.

De même, SNCF Réseau doit aussi porter à la connaissance de l'EF toute non-conformité de la responsabilité de l'EF, constatée aussi bien dans l'application des consignes et instructions de sécurité que dans l'état technique de son matériel roulant. La veille sécurité consiste à :

- collecter et enregistrer les données ;
- assurer le suivi des indicateurs de sécurité ;
- examiner les accidents, quasi-accidents, incidents et signes avant-coureurs de performances insuffisantes ;
- analyser les résultats enregistrés ;
- aviser les entreprises ferroviaires des événements susceptibles de les concerner ;
- communiquer les résultats.

Cette veille sécurité est complétée d'un dispositif de bouclage.

Au titre des articles 12, 15 et 16 du décret n° 2006-1279, SNCF Réseau et les EF contribuent à la veille sécurité du système ferroviaire en appliquant notamment les dispositions suivantes :

- SNCF Réseau informe selon les cas, l'EPSF, le CMVOA ou le BEATT, en cas de manquements graves ou répétés d'une EF à la réglementation de sécurité ou d'insuffisance dans l'état technique de son matériel roulant ;
- les EF signalent les incidents et accidents graves à SNCF Réseau (via le SGC), au Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) et à l'EPSF ;

- les EF communiquent à SNCF Réseau et à l'EPSF, chaque trimestre, la valeur des indicateurs de sécurité communs définis par la directive n° 2004/49/CE qui les concernent et des indicateurs complémentaires éventuellement requis ; la communication à SNCF Réseau des valeurs des indicateurs doit être adressée à la Direction de la Sécurité, Sureté et des Risques de SNCF Réseau.

6.3 RÔLE ET MISSIONS DU RESPONSABLE DU SUIVI DES ECARTS EXPLOITATION (« GENDARME DU RESEAU »)

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

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

Sont repris comme écarts (hors sécurité) :

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

6.4 RETOUR D'EXPERIENCE SUR LES CONDITIONS REELLES DE CIRCULATION

SNCF Réseau organise des réunions d'échanges avec chaque EF au moins une fois par an.

Ces réunions ont notamment pour objet :

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

6.5 ANTICIPATION DES EVENEMENTS CLIMATIQUES

Les démarches de prévention des phénomènes saisonniers sont pilotées par le SGC au niveau national et au niveau territorial.

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

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

Suite à l'analyse des retours d'expérience réalisés les années précédentes sur le sujet « patinage/enrayage », le SGC peut être amené, lors des campagnes automnales à demander aux EF fret de limiter le tonnage de leur convoi ou d'imposer une puissance de traction suffisante (Unité Multiple au lieu d'Unité Simple par exemple) sur des zones définies avec les EF pour éviter des problèmes d'adhérence.