

## **ANNEXE 5**

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

# TABLE DES MATIERES

<b>TERMINOLOGIE – ABREVIATIONS</b> .....	<b>3</b>
<b>LISTE DES PRINCIPAUX SYSTEMES D’INFORMATION (SI) « CIRCULATION » OUVERTS AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES</b> .....	<b>4</b>
<b>LISTE DES TEXTES CITES DANS CETTE ANNEXE</b> .....	<b>4</b>
<b>ARTICLE 1 - OBJET</b> .....	<b>4</b>
<b>ARTICLE 2 - DOMAINE D’APPLICATION</b> .....	<b>5</b>
<b>ARTICLE 3 - RELATIONS ENTRE SNCF RESEAU ET LES EF</b> .....	<b>5</b>
3.1 - Transparence des processus de décision .....	5
3.2 - Obligations de CF .....	5
3.3 - Obligations des EF .....	6
3.4 Informations relatives au suivi des trains .....	6
3.5 Traçabilité des informations et des décisions .....	7
<b>ARTICLE 4 - PHASE PRE-OPERATIONNELLE : OPERATIONS PREALABLES A LA CIRCULATION DES CONVOIS</b> .....	<b>7</b>
4.1 Déclaration de composition réelle du convoi par l’EF .....	7
4.2 demande d’acceptation de non-conformité .....	7
4.3 Modifications liées au régime et horaires du sillon.....	8
4.4 Opérations non prévues au sillon (manoeuvre, modification de la longueur du train...) .....	9
4.5 Acceptation d’un train remis en retard du fait de l’EF, au départ de la gare origine du sillon .....	9
4.6 Acceptation d’un train remis en avance, .....	9
<b>ARTICLE 5 – PHASE OPERATIONNELLE : CIRCULATION EFFECTIVE</b> .....	<b>10</b>
5.1 Le système de production de la circulation .....	10
5.2 Principes d’exploitation du RFN en phase opérationnelle .....	12
5.3 Mise en œuvre par CF de l’acheminement des circulations .....	12
5.4 Circulation des convois de l’EF conformément au sillon réservé.....	12
5.5 Règles d’exploitation lorsque les conditions théoriques de circulation ne peuvent pas être assurées .	13
5.6 Règles de maintien de la disponibilité du réseau.....	15
5.7 Gestion des situations perturbées et des crises .....	16
5.8 Gestion des situations d’urgence .....	17
5.9 Constatation des faits en cas d’accident, d’incident, ou de situaTion présentant un risque grave ou imminent.....	17
5.10 - Sûreté.....	17
<b>ARTICLE 6 - PHASE POST-OPERATIONNELLE</b> .....	<b>18</b>
6.1 Management de la régularité.....	18
6.2 Veille sécurité - Retour d’expérience sur les conditions réelles de circulation.....	18
6.3 Retour d’expérience sur les conditions réelles de circulation .....	19
6.4 Anticipation des événements climatiques .....	19

## 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
CF	Direction du Métier Circulation de SNCF 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
DRR	Document de Référence du Réseau ferré national
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
REX	Retour d'EXpérience
RFN	Réseau Ferré National
RT	Renseignements Techniques
SC	Secteur Circulation
SDM	Sillon de Dernière Minute
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
NOPANIC	Notre Outil de Pilotage des Actions et de géoNavigation pour les Incidents 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

## LISTE DES TEXTES CITES DANS CETTE ANNEXE

RFN IG-TR 04 C-01-n°001	« Règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations » (désigné ci-après « Règles de la GOC »)
RFN-IG-TR 01 B-01-n°001	« Capacité de dernière minute »
RFN-CG-TR 04 C-04-n°006	« Mesures à prendre par temps de neige – Mesure à prendre en cas de formation de givre ou de verglas »
RFN-IG-OG1 B0-n°001	« Management de la régularité »
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	« Incidents et accidents - Avis - Mesures conservatoires et Enquête »
Document de référence	« Coordination de la gestion des situations 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 d'exploitation 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, et en particulier à la Direction du métier Circulation (ci-après désigné CF), 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.), CF 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 de CF, 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 DE CF

CF gère les circulations en application des réglementations en vigueur, en mettant en œuvre un système de production spécifique dénommé le 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 - INFORMATION A LA DISPOSITION DE CF

En amont de la phase pré-opérationnelle, CF 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.

CF 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 le site internet de SNCF Réseau (page « Documents techniques »), CF fournit en temps utile aux EF :

- par mail : la liste, les coordonnées, les conditions d'appel et les missions des correspondants de CF pouvant être joints au cours des phases pré-opérationnelles (guichet "capacité") et opérationnelles par l'EF (ces listes sont distribuées à 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 (CNOC), territorial (COGC) ou local (centre-circulation).

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

En cas de retard en ligne, le premier interlocuteur du conducteur est le correspondant opérationnel de CF (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 à 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 à CF (Département Circulation) 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](mailto:relevage.dcf@sncf.fr)

### **3.4 INFORMATIONS RELATIVES AU SUIVI DES TRAINS**

Dans le cadre de sa mission de gestion opérationnelle des circulations, CF 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 relatif à l'exploitation des lignes à VUTR.

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 impactant la ponctualité au-delà d'un certain seuil ;
- information conjoncturelle et prévisionnelle.

Les EF peuvent également contacter le personnel désigné de CF 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 à CF.

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 de CF 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 de CF 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.).

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 CF*

Les acteurs opérationnels de CF (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 ont fait l'objet des déclarations nécessaires au regard des dispositions légales auprès de la CNIL.

Dans l'objectif de concourir au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire, SNCF Réseau accepte que les représentants désignés par les EF puissent accéder à ces enregistrements. Les conditions d'accès sont reprises dans le texte « Règles de 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 leur 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 CF.

## **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, etc...) 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 deshontage) 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 depuis avril 2016 et par les EF Voyageurs à partir du 1<sup>er</sup> avril 2017.

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 pénalité est défini au chapitre 6.5.2 du DRR.

SNCF Réseau réalisera mensuellement un bilan des déclarations pour chaque EF. Lorsqu'une EF n'aura pas respecté un mois M l'obligation de déclaration pour plus de 1% de ses départs (origine ou lieu de remaniement, arrondis à l'entier supérieur avec un minimum de 5), SNCF Réseau l'avertira le mois M+1 et pourra décider de retenir le mois M+2 les convois avant départ, dans l'attente de réception de la déclaration de leur composition réelle via le flux informatique ou l'interface DINAMIC.

## 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 à CF, au travers du processus de Demande d'Acceptation de Non-Conformité (DANC).

L'EF doit réaliser la demande via le SI DINAMIC 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 CF.

CF peut refuser la DANC, en particulier si les conséquences en terme 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 suffisamment à temps au niveau local de CF, 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 de CF, qui peuvent la refuser.

Dans certaines gares à trafic dense, des normes de service ont été établies et figurent dans les CLE. 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, CF 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 la préavisier du retard et estimer son ampleur.

Cette concertation préalable, pour autant que l'estimation de l'ampleur du retard soit fiable, permet à CF 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 de CF se fonde sur l'état de la circulation et des événements connus au moment où elle 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, CF 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.

4.5.3. Lorsque le retard est supérieur à trois heures, le droit au sillon est perdu et CF 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.

#### **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 de CF qui en étudie l'impact sur la circulation en cours, y compris en termes de gestion de la capacité des voies de gare (voies de service, voies utilisées pour les besoins de CF, etc.).

L'avantage résultant de la circulation en avance ne doit pas être source de perturbation en aval. 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 CF 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)	Coordonnateur 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 de CF  
**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 et ordonnancement des circulations**

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 - généralement à très faible trafic - 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 CNOG, 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 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 celui d'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 CNOG un **coordinateur 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 coordinateur d'axe assure les missions (hors sécurité) de régulation.

## **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, sauf sur certaines sections frontalières (voir annexe 8.3 du DRR) 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 commun des exploitants.

## **5.3 MISE EN ŒUVRE PAR CF DE L'ACHEMINEMENT DES CIRCULATIONS**

CF met en œuvre 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.

CF 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**

Tout train prêt à accéder au réseau pour la 1<sup>ère</sup> fois au RFN 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 » à CF, auprès du Secteur Circulation autorisant l'accès au RFN.

La déclaration de Train Prêt a pour but de signaler à CF que l'EF a accomplie les obligations à sa charge et que le train remis est conforme aux dispositions prévues par la réglementation, et que par conséquent CF peut prendre en charge (ou reprendre en charge après un arrêt) la circulation du train.

Cette déclaration a notamment pour but d'éviter l'ouverture du signal alors que le train n'est pas prêt à être expédié, cette ouverture provoquant le blocage de l'itinéraire préparé dont l'agent-circulation ne peut s'affranchir qu'au prix d'une procédure de sécurité ayant des répercussions négatives sur la régularité des circulations.

Les modalités du processus « Train Prêt » sont décrites dans les Consignes Locales d'Exploitation.

### **5.4.2 RESPECT DES CONDITIONS DE REMORQUE**

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 concertée avec SNCF Réseau.

L'EF est informée qu'en cas de risque grave ou imminent lié au non-respect des règles de sécurité, CF 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 CF. Celui-ci en étudie l'impact prévisible et les conséquences sur le graphique de circulation. CF 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 de CF.

### 5.4.3 ITINERAIRES EQUIVALENTS

CF 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, CF peut faire circuler les trains (voir document « Règles de la GOC ») sur l'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...) d'emprunter l'ensemble de ces 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.

CF 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.

Le traitement non discriminatoire des EF par CF se traduit par la règle de priorité suivante :

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

- Si les trains en conflit sont tous en retard, ils sont classés par ordre décroissant de vitesse (c'est la vitesse moyenne résultant du service assuré par les convois sur la section de ligne concernée, qui est prise en compte).
- En cas de nouvelle équivalence, la priorité est accordée au train transportant des voyageurs par rapport à celui n'en transportant pas.
- Puis, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train international.
- Enfin, en cas de nouvelle équivalence, priorité est donnée au train dont l'horaire théorique est antérieur à celui du second (respect de l'ordre théorique).

- **conflits entre trains d'une même EF :**

L'ordonnancement est réalisé selon les principes communiqués 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 CF. A défaut de communication de tels principes, CF 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 à CF.

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 CF 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.

### 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 réalisateur des travaux auprès de CF qui en étudie la faisabilité et l'accorde le cas échéant. La valeur de 15 minutes est ramenée à 5 minutes sur les lignes conventionnelles équipées de 4 voies ou d'IPCS ou de banalisation.

Par ailleurs, le mainteneur 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.

### 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, CF 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, CF consulte l'EF sur le choix du site de garage.

Lorsqu'un train fait l'objet d'un garage non prévu au sillon en cours de route, son numéro de sillon reste valable 18 heures maximum après son horaire théorique de passage au point de garage correspondant. Au-delà de ce délai, celui-ci est supprimé, et 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 de SNCF Réseau, l'EF ayant besoin d'un sillon de dernière minute (SDM) pour repartir du point de garage, a priorité dans le traitement de sa demande. L'EF devra le signaler dans sa demande, en indiquant le numéro d'incident Bréhat concerné. Cette règle sera applicable à la modification du texte RFN IG TR1 B1 n°1 « Capacité de dernière minute ».

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 de la capacité affecte la circulation des trains, CF 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 tout autre mesure tendant à domestiquer les trains, y compris 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, 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.

CF 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. CF 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, CF décide d'office les trains qui pourront circuler.

Les autres sillons excédentaires sont alors supprimés par CF 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.

A la mise en service du SI NOPANIC, l'ensemble du processus décrit dans cet article sera géré via ce service SI.

## **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 ne peut le rester en principe plus de 15 minutes.

Passé ce délai et sans prévision de remise en circulation de la part du conducteur, CF prend les dispositions utiles pour pré-positionner les moyens de secours adéquats pour 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, CF est fondée 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 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 et l'espace 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, CF 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 du RFN, ces moyens peuvent être sollicités par les EF au titre de prestations payantes, dans les conditions définies aux chapitres 5 et 6 du DRR.

### *5.6.4 MISE A DISPOSITION DE CF 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 collaboration avec l'EF concernée.

En phase opérationnelle, CF est en droit d'utiliser toute circulation utile dont les caractéristiques (masse sur rail) correspondent au besoin. Elle 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 5 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, ...). Il est alors nécessaire de réaliser une reconnaissance de la ligne concernée avec présence de représentants du métier Maintenance & Travaux de SNCF Réseau, avant la circulation du premier train commercial.

Afin de réaliser cette reconnaissance, CF est fondée à utiliser la règle de mise à disposition décrite à l'article 5.6.2.

## 5.7 GESTION DES SITUATIONS PERTURBEES ET DES CRISES

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.

CF 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'elle 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.

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

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

Le SI NOPANIC assurera les échanges entre exploitants lors des situations perturbées. Il précisera notamment les indications suivantes : le Pilote d'Incident, le descriptif de l'incident et de son traitement, ses conséquences, les échanges et prévisions, les mesures circulation prises ...

### 5.7.1 IMPACT ET EVOLUTION PROBABLE

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

CF 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 CF 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 CF 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 CF 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)

### 5.7.2 PREVISION DE RETOUR A UNE SITUATION NOMINALE OU STABILISEE

CF informe les EF concernées d'une prévision de retour à la situation nominale ou stabilisée dès qu'elle dispose des informations nécessaires à cet effet, puis lors de toute réévaluation. Une information doit dans tous les cas être diffusée dès que possible après le début d'une situation perturbée. Elle est actualisée au minimum toutes les demi-heures aux EF affectées par la situation perturbée ou susceptibles de l'être. Lors du déploiement généralisé du SI NOPANIC, cette information sera disponible en temps réel dans le SI.

CF peut recourir à la mise à disposition de moyens par les EF, supprimer des trains ou suspendre totalement la circulation le temps nécessaire aux travaux de remise en état nominal ou palliatif, dans le but de permettre le plus rapidement possible l'écoulement du trafic.



## **5.8 GESTION DES SITUATIONS D'URGENCE**

En cas d'accident ou d'incident grave, CF et les EF doivent prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des personnels ferroviaires, des tiers, des équipes de secours, des circulations ferroviaires et de l'environnement.

En fonction du type d'événement, CF en informe sur le champ les préfets territorialement compétents, et le cas échéant, l'autorité judiciaire et les services de secours.

CF définit les mesures à mettre en œuvre pour gérer les perturbations du trafic et rétablir des conditions normales de trafic.

CF a également défini les règles générales relatives à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans de secours en cas d'accident grave, ainsi qu'à la gestion des moyens de secours. Chaque établissement local de CF a mis en place un Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS). L'objectif de ce document est de définir, compte tenu des particularités et spécificités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels concernés, de coordonner leurs actions et de préciser les modalités d'information des préfets. Ces dispositions ont été établies en collaboration avec les représentants des autorités administratives.

Le PIS doit être complété par les dispositifs que les EF mettent en œuvre pour informer et prendre en charge les familles, pour informer, avitailler et évacuer les voyageurs (voir arrêté du 12 août 2008). Les EF doivent communiquer ces informations pour permettre la mise en œuvre du PIS.

D'autres plans d'urgence existent dans certains sites : Plan d'Urgence Interne (Marchandises Dangereuses), Plan Inondation, ... Ces documents sont alors mis à disposition de l'ensemble des acteurs concernés.

Afin d'assurer la gestion des situations d'urgence, un dispositif de remplacement et de permanence des dirigeants permet d'assurer la continuité du service.

L'appel des personnels d'astreinte des EF devant représenter celles-ci sur un événement, est assurée par cette EF ou une autre EF avec qui elle a contractualisé.

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

Afin de relever les faits en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave ou 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'événement 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 - 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.

## ARTICLE 6 - PHASE POST-OPERATIONNELLE

### 6.1 MANAGEMENT DE LA REGULARITE

Le management de la régularité, indispensable à la stabilité du système de production de la circulation où les défauts de qualité d'une seule des parties ont un impact sur l'ensemble du système ferroviaire, repose sur une analyse permanente du fonctionnement et la responsabilisation de chacun des intervenants pour respecter les normes de production (trains à l'heure au départ et capacités techniques du convoi pour l'EF, fiabilité et disponibilité des installations pour CF). L'animation transverse de ce management est assurée par CF conformément au document de principe RFN IG OG1 B0 n°1 « Management de la régularité ».

Cette analyse s'appuie sur les informations factuelles collectées au plus près des événements perturbateurs et indiquées à l'article 5.5 ci-avant. Il appartient à chacun, SNCF Réseau inclus, de compléter ou non *a posteriori* les événements lui ayant été affectés par les informations qu'il juge utile pour appuyer ensuite son propre management.

L'outil de demande de redressement de l'affectation des minutes perdues, le SI DECLIC, sera à disposition des exploitants courant 2017.

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

Afin d'assurer leur 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 de CF 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 et les résultats de la veille ;
- 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 de la veille.

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 BEA TT, 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 CF), 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 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 CF ;
- 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.

### **6.4 ANTICIPATION DES EVENEMENTS CLIMATIQUES**

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

En particulier, des « journées transverses » froid & neige, fortes chaleurs, feuilles mortes (...) 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 CF doit permettre de préparer et pré-positionner les moyens nécessaires (acheminements, ressources matériels et personnels, ...).