



Pôle Commercial
Direction des Sillons
92, avenue de France – 75 648 PARIS Cedex 13

Référence : **RFN-MAN-Capa-Dem-V1.1**

MANUEL DU DEMANDEUR DE CAPACITE D'INFRASTRUCTURE

Version 1.1 du 15/07/2009

SUIVI DU DOCUMENT

Référence : RFN-MAN-Capa-Dem-V1.1

Rédaction		Vérification		Approbation		Diffusion	
Nom	Farid ABDELKRIM	Nom		Nom	Michel DUPUIS	Nom	Jean-François LEMOINE
Date		Date		Date		Date	

Version	Date de version	Date d'application	Objet de la révision
1.0	08/10/2007		Création du document
1.1	15/07/2009		Réactualisations

SOMMAIRE

1	OBJET DU DOCUMENT	5
2	LES DIFFERENTS ELEMENTS DE CAPACITE.....	5
2.1	SILLON	5
2.2	CAPACITE DE STATIONNEMENT EN GARE.....	5
2.3	CIRCULATIONS AVEC CONTRAINTES.....	5
2.3.1	<i>Plages d'essais</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>Trains mauvais shunteurs.....</i>	<i>6</i>
2.3.3	<i>Transports exceptionnels.....</i>	<i>6</i>
3	LES OFFRES DE SILLONS	6
3.1	SILLONS ACCORD-CADRE	6
3.2	SILLONS SERVICE ANNUEL.....	6
3.3	SILLONS EN REPOSE AUX DEMANDES TARDIVES.....	7
3.4	SILLONS AD HOC	7
3.5	SILLONS « FRET EXPRESS ».....	8
3.6	SILLONS DE DERNIERE MINUTE	9
4	ELEMENTS DE CONTEXTE ET D'AIDE A LA FORMULATION.....	10
4.1	ORGANISATION DU SYSTEME.....	10
4.2	LA DISPONIBILITE DE L'INFRASTRUCTURE.....	11
4.2.1	<i>Heures d'ouverture des lignes, gares et postes.....</i>	<i>11</i>
4.2.2	<i>Plages travaux et Limitations Temporaires de Vitesse</i>	<i>11</i>
4.3	BASE DESCRIPTIVE DES SILLONS ALLOUES, SYSTEMES D'INFORMATION	12
4.4	CATALOGUES DE SILLONS FRET	12
4.5	ETUDES DE FAISABILITE.....	12
4.5.1	<i>Pourquoi une étude de faisabilité ?.....</i>	<i>13</i>
4.5.2	<i>Modalités de transmission de la demande</i>	<i>13</i>
4.5.3	<i>Procédure de traitement.....</i>	<i>13</i>
5	PROCESSUS DE TRAITEMENT DES DEMANDES DE SILLONS	14
5.1	LES ACTEURS	14
5.2	LES ESPACES DE COMMANDE	15
5.2.1	<i>Cheminement d'une commande nationale</i>	<i>15</i>
5.2.2	<i>Cheminement d'une commande internationale.....</i>	<i>16</i>
5.2.3	<i>Cheminement d'une commande par Fiche HOUAT.....</i>	<i>16</i>
5.3	LES ACTIONS POSSIBLES	16
5.4	LE CALENDRIER	17
6	PROCEDURES DE COMMANDE ET ANNULATION	17
6.1	DEMANDES DE SILLONS PAR L'ESPACE CLIENT DE RFF	17
6.1.1	<i>Généralités</i>	<i>17</i>
6.1.2	<i>Elaboration de la demande de sillons par l'entreprise ferroviaire.....</i>	<i>18</i>
6.1.3	<i>Traitement de la demande.....</i>	<i>18</i>
6.1.4	<i>Transmission de la réponse au demandeur.....</i>	<i>20</i>
6.2	DEMANDES DE SILLONS PAR FICHE HOUAT	20
6.2.1	<i>Traitement de la demande.....</i>	<i>20</i>
6.2.2	<i>Transmission de la réponse au demandeur.....</i>	<i>21</i>

6.3	DEMANDES DE SILLONS INTERNATIONAUX.....	21
6.4	SPECIFICATIONS PARTICULIERES POUR L'ETABLISSEMENT DES DEMANDES	21
6.4.1	<i>Malour.....</i>	<i>21</i>
6.4.2	<i>Sillons pour transport exceptionnel</i>	<i>21</i>
6.4.3	<i>Marchandises dangereuses</i>	<i>21</i>
6.4.4	<i>Gestion des équivalences entre matériels</i>	<i>21</i>
7	INTERVENTIONS DE RFF SUR SILLONS DEJA ALLOUES	22
7.1	PLAGES TRAVAUX TARDIVES AFFERENTES A DES TRAVAUX N'AYANT PAS PU ÊTRE PROGRAMMES.....	22
7.2	ANNULATION DE SILLONS INSUFFISAMMENT UTILISES	22
8	COMMANDE DE MISE EN CIRCULATION DES TRAINS	22
8.1	CONNAISSANCE IMPLICITE DE LA CIRCULATION	23
8.2	OBLIGATIONS INCOMBANT AU TITULAIRE DE SILLON.....	23

1 OBJET DU DOCUMENT

Le présent manuel a pour objet de décrire aux demandeurs habilités la gamme des produits « Capacité » offerts (sillons, stationnement en gare, ...) ainsi que les procédures de demande d'allocation et d'annulation de ces produits.

Il décline les textes en vigueur (Décret 2003-194, Document de référence du réseau ferré national, RNE Handbook, ...) et définit les procédures reliant le demandeur et le gestionnaire d'infrastructure ou son mandataire SNCF dans les différentes phases conduisant à l'obtention d'un élément de capacité (étude, commande) et à son existence au fil du temps.

Les demandeurs disposent selon les cas de différents canaux d'information leur permettant de placer les demandes les plus efficaces par rapport à leurs besoins :

- Mise à disposition de documents cadres (Heures d'ouverture des lignes, gares et postes, Plages horaires réservées pour travaux, Catalogues de sillons Fret, ...)
- Accès à certains systèmes d'information (e-HOUAT, ...)
- Possibilité de demander des études de faisabilité.

Au-delà du seul sillon, les descriptifs et modalités d'allocation des éléments de capacité définis ci-après seront progressivement mis en place.

2 LES DIFFERENTS ELEMENTS DE CAPACITE

2.1 SILLON

Le sillon est la capacité d'infrastructure mise en forme pour préparer la circulation d'un train sur la base d'un horaire prédéfini. Chaque sillon est un couple [description, régime] traduit et exploité sous forme de sillons x jours [description, date].

2.2 CAPACITE DE STATIONNEMENT EN GARE

La circulation d'un train nécessite la satisfaction simultanée, en cohérence avec celle des autres trains, des besoins de son stationnement et de ses mouvements dans les gares de départ, d'arrivée et d'arrêt revendiquées, ainsi que de ses conditions de circulation.

Il peut, à cet effet, être nécessaire de définir :

- Les conditions de stationnement et de co-activité en gare lorsque plusieurs entreprises ferroviaires y opèrent.
- Les conditions de réservation de capacité de certains faisceaux ou têtes de faisceau dont une entreprise ferroviaire voudrait s'assurer des conditions de disponibilité particulières.

2.3 CIRCULATIONS AVEC CONTRAINTES

2.3.1 Plages d'essais

Les besoins de la certification ou de la mise au point de matériels roulants peuvent nécessiter la réservation de :

- Sillons affectés de conditions particulières de circulation, pour eux même ou pour les autres trains ou sillons.
- Plages d'espace temps de libre circulation privative, en ligne ou en gare.

2.3.2 Trains mauvais shunteurs

Certains matériels présentent du fait de leur nature des conditions de shuntage insuffisantes pour assurer un fonctionnement normal des circuits de voie assurant la sécurité.

Ils créent de fait des sujétions significatives dans la gestion de la circulation et son débit. Ces sujétions doivent être énoncées dès la demande de sillons, car des règles plus restrictives d'espacement, ou l'interdiction de tels mobiles en certains lieux et dans certaines plages horaires, peuvent s'avérer nécessaires.

2.3.3 Transports exceptionnels

Certains trains peuvent présenter des sujétions particulières du fait de la nature des marchandises qui y sont transportées, ou du dépassement du gabarit par leurs éléments. Ils ne peuvent circuler qu'après étude préalable et établissement d'un avis de transport exceptionnel.

Lorsque l'étude impose des restrictions de circulation et lorsque que l'incorporation d'un transport exceptionnel dans un train inscrit dans un sillon standard interdit le respect de l'horaire prévu (limitations de vitesse, interdiction de croisement, ...), un sillon sur mesure doit être demandé. Son horaire tiendra compte des restrictions en question. Par principe, les sillons ainsi alloués respectent les sillons et plages préalablement accordés.

3 LES OFFRES DE SILLONS

3.1 SILLONS ACCORD-CADRE

L'accord-cadre (AC) est un contrat conclu sous le régime du volontariat commun entre :

- d'une part, RFF, qui s'engage à offrir pour une durée de plusieurs années (jusqu'à 5 ans) une capacité de circulation décrite sous forme de sillons x jours entachés d'une plage de tolérance temporelle,
- d'autre part, un demandeur, qui s'engage à acheter la capacité ainsi offerte durant la même période.

Les sillons concernés doivent ensuite être demandés par le titulaire dans le cadre de chaque service annuel couvert par l'AC. Ils ne sont pas annulables.

Une clause particulière réciproque de possibilité de non allocation partielle par RFF, et de possibilité de non achat partiel par le candidat, peut toutefois être spécifiée.

Le demandeur des sillons délivrés en référence à chaque service annuel doit être le titulaire de l'AC, mais il lui est loisible de sous-traiter la traction sous sa responsabilité, comme pour les autres types de sillons.

RFF s'engage par ailleurs à concerter avec le titulaire la définition des plages travaux s'opposant à la délivrance des capacités convenues à l'AC.

3.2 SILLONS SERVICE ANNUEL

Les sillons du service annuel font l'objet d'une construction globale coordonnée, effectuée entre avril et juillet, de l'ensemble des demandes présentées avant une date limite fixée au deuxième lundi d'avril à minuit.

RFF essaye de répondre au plus près à chaque demande dans la logique d'un certain nombre de priorités génériques telles que :

- Priorité aux trames de sillons cadencés.

- Tableaux de répartition de la capacité par axe et par tranche horaire.
- Respect d'une trame de sillons système Fret pouvant être soit alloués directement soit préservés pour des besoins Fret plus tardifs.
- Priorité aux sillons demandés au moins une fois par semaine sur l'ensemble de la durée du service.
- ...

Une entreprise ferroviaire peut, pour peu que les caractéristiques du sillon Fret souhaité soient compatibles avec celles du catalogue (voir point 4.3 ci-après), revendiquer explicitement un sillon du catalogue Fret publié. Ceci n'entraîne cependant pas garantie ferme d'allocation compte tenu de la pluralité des demandeurs.

Les sillons proposés tiennent compte des plages travaux connues ou sont alloués de manière conditionnelle si l'examen de certaines plages travaux est différé jusqu'à 2 mois avant circulation. Ils sont offerts début août, et alloués d'office, à défaut de demande contraire du demandeur, fin août.

La procédure d'annulation est précisée au point 6 ci-après.

3.3 SILLONS EN REPONSE AUX DEMANDES TARDIVES

Les demandes pour le service annuel suivant, transmises à RFF après le deuxième lundi d'avril et avant le début d'application de ce service, sont dénommées demandes tardives, et reçoivent une réponse pour autant que la capacité résiduelle le permette.

Le demandeur doit à cet effet impérativement mentionner dans sa demande les tolérances horaires de départ et d'arrivée afin de permettre au gestionnaire de déterminer si une réponse est possible ou non (le gestionnaire peut le cas échéant appeler le demandeur pour précisions s'il le juge opportun). Toute tolérance supérieure à 99 minutes doit être mentionnée en observation.

Les demandes sont traitées dans l'ordre de priorité de leur date de réception à RFF. Les réponses sont apportées, sans anticiper mi-septembre, avec un délai maximal d'un mois, étant entendu que cette réponse peut être limitée à un refus si aucune allocation compatible avec la tolérance formulée sur la demande n'est possible.

Une entreprise ferroviaire peut, pour autant que les caractéristiques du sillon souhaité soient compatibles avec celles du catalogue, revendiquer explicitement un sillon catalogue disponible. Ceci n'entraîne cependant pas garantie ferme d'allocation compte tenu des règles d'antériorité.

La réponse est amenée par l'interface clients du site RFF, accompagnée, si le dossier est traité par avis train, d'une copie de cet avis train, et si le dossier est traité par un Guichet Capacité, d'une Fiche HOUAT en double voie, ou d'un simple jalonnement manuel sommaire en voie unique ou sur ligne à trafic restreint.

Les sillons proposés tiennent compte des plages travaux connues. Ils sont alloués d'office à défaut de demande contraire du demandeur sous 24 heures de la réponse.

La procédure d'annulation est précisée au point 6 ci-après.

3.4 SILLONS AD HOC

Les demandes pour le service annuel en cours, transmises à RFF durant ce service, sont dénommées demandes « ad hoc », et reçoivent une réponse pour autant que la capacité résiduelle le permette.

Le demandeur doit à cet effet impérativement mentionner dans sa demande les tolérances horaires de départ et d'arrivée afin de permettre au gestionnaire de déterminer si une réponse est possible ou non (le gestionnaire peut le cas échéant appeler le demandeur pour

précisions s'il le juge opportun). Toute tolérance supérieure à 99 minutes doit être mentionnée en observation.

Les demandes sont traitées dans l'ordre de priorité de leur date de réception à RFF. Les réponses sont apportées le plus rapidement possible, avec un délai maximal d'un mois, (1 jour pour une demande d'annulation non couplée à une demande de création) étant entendu que la réponse peut être limitée à un refus si aucune allocation compatible avec la tolérance formulée sur la demande n'est possible.

Une entreprise ferroviaire peut, pour autant que les caractéristiques du sillon souhaité soient compatibles avec celles du catalogue, revendiquer explicitement un sillon catalogue disponible. Ceci n'entraîne cependant pas garantie ferme d'allocation compte tenu des règles d'antériorité.

La réponse est amenée par l'interface clients du site RFF, accompagnée, si le dossier est traité par avis train, d'une copie de cet avis train, et si le dossier est traité par un Guichet Capacité, d'une Fiche HOUAT en double voie, ou d'un simple jalonnement manuel sommaire en voie unique ou sur ligne à trafic restreint.

Les sillons proposés tiennent compte des plages travaux connues. Ils sont alloués d'office à défaut de demande contraire du demandeur sous 24 heures de la réponse.

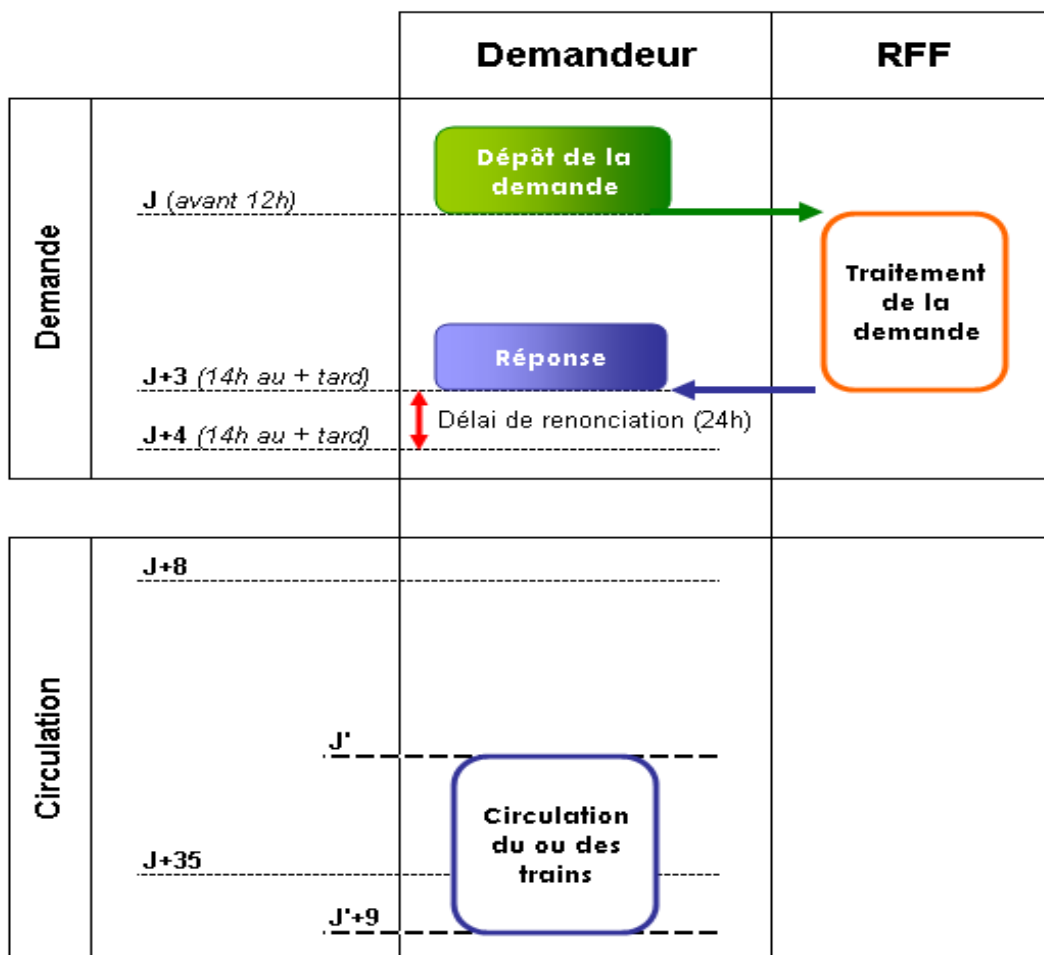
La procédure d'annulation est précisée au point 6 ci-après.

3.5 SILLONS « FRET EXPRESS »

Afin de répondre au mieux à la volatilité et à la saisonnalité des besoins de sillons Fret, une offre complémentaire de sillons ad hoc, dénommée « Fret Express », est accessible dans le cadre suivant :

- La demande ne peut porter que sur des sillons fret nationaux (hors transports exceptionnels)
- Elle doit parvenir par l'espace clients du site www.rff.fr de RFF, avec la mention explicite en zone « observations » de « Fret Express », du code spécifique de la catégorie statistique à utiliser ainsi que du code TCT « FEX ».
- La date de début d'application doit se situer entre J+8 et J+35 de la date de la demande.
- La date de fin d'application doit se situer au plus tard 9 jours après la date de début d'application (amplitude maximale de 10 jours consécutifs)
- Les tolérances « Heure de départ » et « Heure d'arrivée » doivent être impérativement spécifiées dans la demande.
- La réponse apportée s'inscrit dans la capacité résiduelle (un avis de refus est transmis si celle-ci ne permet pas un tracé respectant la tolérance exprimée)
- La réponse apportée est, qu'il s'agisse d'un sillon régulier ou facultatif, et dès lors qu'elle respecte les tolérances exprimées, un sillon non annulable par le demandeur au-delà d'un délai de 24 heures après réception de l'offre, la circulation restant optionnelle à son initiative.
- Elle est fournie dès que possible, et, garantie à hauteur des 20 premières demandes reçues à RFF chaque jour avant 12 heures d'une entreprise ferroviaire donnée, au plus tard à 14 heures à J+3 du dépôt de la demande.

La procédure d'annulation est précisée au point 6 ci-après.



3.6 SILLONS DE DERNIERE MINUTE

Le sillon de dernière minute (SDM) est construit entre J-7 et le jour J de circulation du train s'y inscrivant, après que la demande de sillon :

- Soit, ait été formulée dans cette fenêtre par Fiche HOUAT transmise par l'entreprise ferroviaire au Guichet Capacité origine du parcours.
- Soit, ait été formulée en amont (avant J-7) via l'espace clients du site RFF (transmission par l'entreprise ferroviaire au Guichet RFF), et dont le traitement en BH n'a pu être achevé à J-8. En un tel cas, le BH se charge de transmettre la demande de Fiche SILLON non traitée au Guichet Capacité.

La demande de SDM, ou de Fiche SILLON non traitée à J-8, reçoit une réponse pour autant que la capacité résiduelle le permette.

Le demandeur doit à cet effet impérativement mentionner dans sa demande les tolérances horaires de départ et d'arrivée afin de permettre au gestionnaire de déterminer si une réponse est possible ou non.

Les demandes sont traitées dans l'ordre de priorité de leur date de réception au Guichet Capacité. Les normes de service en matière de réponse sont les suivantes (J = jour de circulation, Jd = jour ouvré de la demande) :

	Demande parvenue à Jd		
	Entre J-7 et J-2	J-1 avant 17h00	A partir de J-1 à 17h00
1 Guichet Capacité	Jd+1 17h00	J-1 17h00 avec délai incompressible de 2 heures	2 heures
2 Guichets Capacité	Jd+1 17h00	J-1 17h00 avec délai incompressible de 3 heures	3 heures
3 Guichets Capacité	Jd+1 17h00	J-1 17h00 avec délai incompressible de 4 heures	4 heures
Au-delà	Jd+1 17h00	J-1 17h00 avec délai incompressible de 6 heures	6 heures

Afin de bénéficier d'un délai restreint de réponse à une demande de SDM exceptionnellement déposée par une entreprise ferroviaire pour un train de long parcours peu de temps avant le départ souhaité, l'entreprise ferroviaire a avantage à segmenter sa demande en autant de sillons qu'il existe d'étapes traction (ou engin moteur). Les demandes sont alors adressées à chaque Guichet Capacité origine de chaque sillon.

Une entreprise ferroviaire peut, pour autant que les caractéristiques du sillon souhaité soient compatibles avec celles du catalogue, revendiquer explicitement un sillon catalogue disponible. Ceci n'entraîne cependant pas garantie ferme d'allocation compte tenu des règles d'antériorité.

La réponse est amenée selon le cas :

- Soit, par transmission à l'entreprise ferroviaire de la Fiche HOUAT complétée par le Guichet Capacité et accompagnée d'une Fiche de jalonnement HOUAT en double voie, ou d'un simple jalonnement manuel sommaire en voie unique ou sur ligne à trafic restreint.
- Soit, par l'espace clients du site RFF lorsque la demande a été déposée avant J-7, accompagnée d'une Fiche de jalonnement HOUAT en double voie, ou d'un simple jalonnement manuel sommaire en voie unique ou sur ligne à trafic restreint.

Les sillons proposés tiennent compte des plages travaux connues.

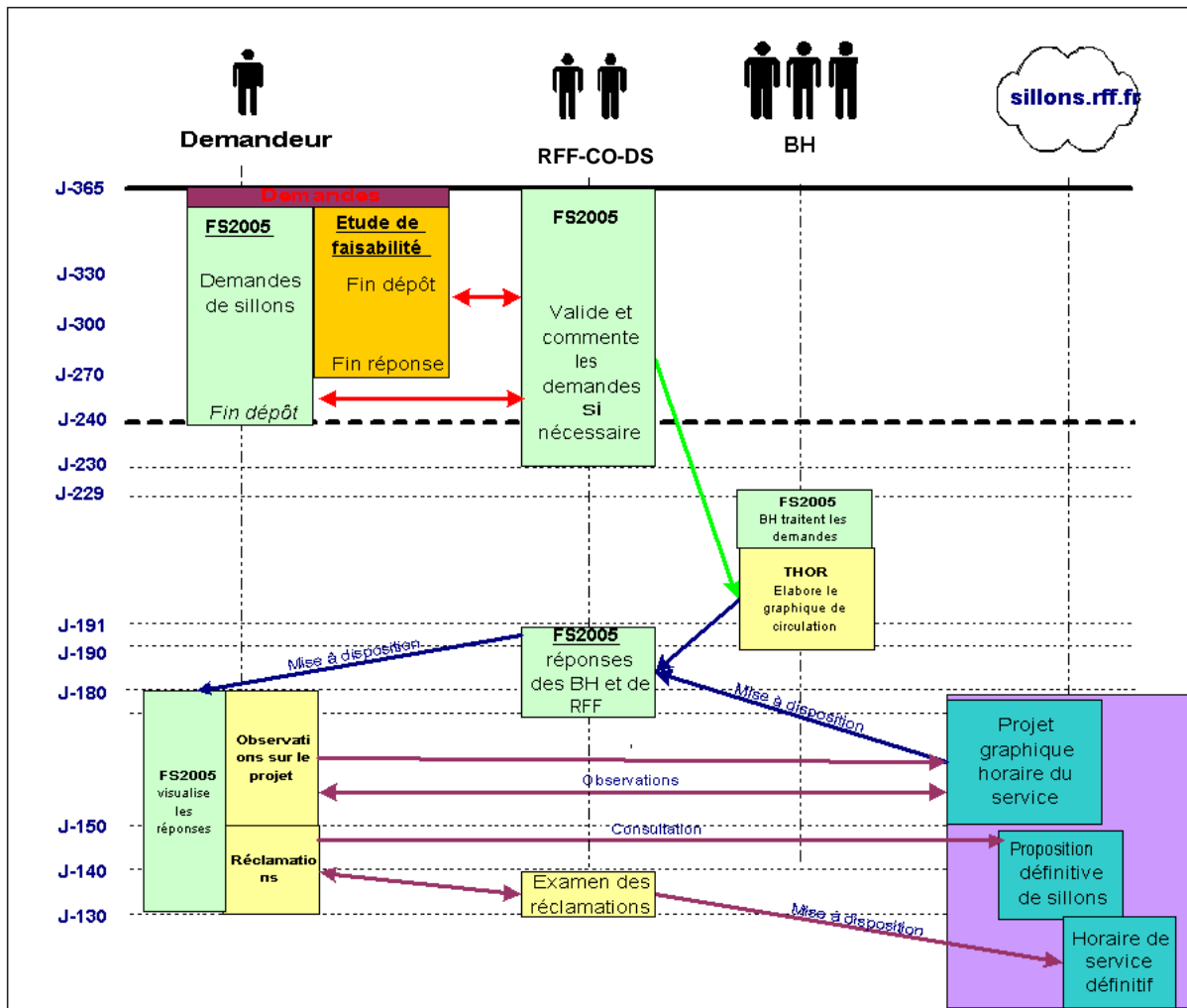
La procédure d'annulation est précisée au point 6 ci-après.

4 ELEMENTS DE CONTEXTE ET D'AIDE A LA FORMULATION

4.1 ORGANISATION DU SYSTEME

Le schéma global de fonctionnement est décrit ci-après pour information.

Les bureaux horaires ne reçoivent pas les entreprises ferroviaires, et ne peuvent donc pas être sollicités directement par elles. Ils sont toutefois susceptibles des les contacter pour obtenir toute précision utile à la performance de la réponse apportée.



4.2 LA DISPONIBILITE DE L'INFRASTRUCTURE

4.2.1 Heures d'ouverture des lignes, gares et postes

La liste des lignes, gares et postes non ouverts en permanence, avec leurs dates et heures d'ouverture, est communiquée (fichiers au format PDF) aux entreprises ferroviaires à J-330 (correspond à mi janvier A-1, sachant que J est le premier jour d'application du service horaire). Cette pré-notification des heures d'ouverture des lignes, gares et postes est suivie d'une notification définitive à mi-octobre, deux mois avant la mise en application de l'horaire de service.

4.2.2 Plages travaux et Limitations Temporaires de Vitesse

Une **plage travaux** est la capacité d'infrastructure, représentée sous la forme d'un trapèze espace-temps entre deux Points Remarquables (PR) et réservée pour la réalisation de travaux sur une voie en ligne ou en gare, entre des Points Kilométriques (PK) donnés.

Deux types de plages travaux sont à considérer :

- Les **plages stabilisées**, qui visent à couvrir des besoins récurrents chaque année et sont principalement dédiées à la maintenance préventive ou corrective du réseau.
- Les **plages spéciales** : elles ne sont pas reconductibles d'année en année, mais demandées obligatoirement pour chaque service annuel. Elles correspondent à des travaux spécifiques d'investissement ou d'opérations de maintenance lourde (régénération) ne pouvant entrer dans le cadre des plages stabilisées.

La **limitation temporaire de vitesse** (LTV) est la réduction temporaire de la vitesse limite sur une section de ligne, généralement consécutive à des travaux programmés ou résultant de causes accidentelles.

Les plages spéciales et les LTV sont toujours associées à un chantier défini comme un ensemble d'opérations de maintenance et/ou d'investissement regroupées géographiquement et bornées dans le temps (il peut y avoir des chantiers uniquement avec des plages spéciales ou uniquement avec des LTV)

Pour chaque service horaire annuel, il est prévu de **notifier à J-330** les programmes de plages travaux stabilisées (PGP STAB), de plages travaux spéciales (PGP SPEC) et de limitations temporaires de vitesse (PLTV) construits, entre autres, en concertation avec les entreprises ferroviaires en cas d'impact sur des accords-cadres.

Pour le **service en cours d'application**, comme pour le **service suivant** après mi janvier A-1, les PGP SPEC et PLTV sont sujets à évolutions suite à l'apparition de nouveaux chantiers, de modifications comme de suppressions apportées à des chantiers déclarés.

4.3 BASE DESCRIPTIVE DES SILLONS ALLOUES, SYSTEMES D'INFORMATION

Les sillons alloués sont communicables à toute entreprise ferroviaire à partir de la publication du service annuel et jusqu'à la fin de ce service.

Le service définitif est publié sous forme d'une liste de sillons avec leur jalonnement sommaire.

Une base de données ACCESS est établie initialement puis réactualisée périodiquement pour permettre aux entreprises ferroviaires d'effectuer des requêtes à leur initiative.

Un droit d'usage des systèmes d'information utilisés par le GI est susceptible d'être vendu à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande, sous réserve de faisabilité et d'accord sur les conditions financières définies par RFF.

4.4 CATALOGUES DE SILLONS FRET

RFF met progressivement en œuvre une démarche de structuration du graphique visant à couvrir au fil du temps le territoire national d'une trame de sillons répétitifs toutes activités confondues (Fret, Voyageurs, ...)

Cette trame cadencée est établie en fonction des caractéristiques moyennes des convois (points d'arrêts voyageurs, matériel roulant, ...) et de la volumétrie la plus juste.

Toute demande dont les caractéristiques ne répondent pas à la trame systématique est qualifiée de « hors système » (exemple : arrêts non prévus à la trame, performances du sillon divergentes par rapport aux sillons préconstruits, horaires décalés, dessertes terminales, ...). L'allocation s'effectue alors par confection d'un sillon « sur mesure » dans les limites de la capacité disponible en dehors de la trame.

Les sillons catalogue passe-frontières sont harmonisés au niveau international. Tous les sillons catalogue sont publiés chaque année à J-330 (mi janvier) de l'ouverture du service.

4.5 PHASE PLANIFICATION

L'Unité « Planification » de la Direction des Sillons assure le traitement des études de faisabilité qui concernent le SA de l'année A, quand elles sont formulées entre avril A-2 et mi-janvier A-1, au plus tard février de A-1.

Pour les autres études, c'est l'Unité « Centre de service » de la Direction des sillons qui les assure.

4.6 ETUDES DE FAISABILITE

4.6.1 Pourquoi une étude de faisabilité ?

La phase d'études de faisabilité est positionnée en amont de la construction du service annuel. Les entreprises ferroviaires ont toute latitude à présenter à RFF des demandes préfigurant la mise en œuvre de nouvelles dessertes, ou recherchant une optimisation d'allocations obtenues dans la capacité résiduelle au service précédent. Le cadre de travail n'est à ce stade pas figé, puisque aucun sillon n'est alloué.

L'étude de faisabilité permet de préjuger de la réponse qui sera apportée aux demandes lors de la construction ultérieure du service annuel. Elle ne constitue pas un engagement de commande pour le demandeur, qui reste libre de donner suite ou non lors des demandes de sillons du service.

De même, pour RFF, l'étude de faisabilité ne constitue pas un engagement ferme de réponse à l'identique à l'issue de la construction du service, toutes les demandes de sillons n'étant pas connues dans cette phase d'anticipation.

Les demandes d'études de faisabilité sont :

- Obligatoires en cas de remaniement de desserte.
- Recommandées pour toute demande de sillons supérieure à 4 sillons / jour sur une section de ligne faisant l'objet d'un programme d'affectation des capacités (cf. annexe 10 du Document de référence du réseau ferré national)

4.6.2 Modalités de transmission de la demande

Les demandes d'études de faisabilité sont transmises par l'espace clients du site www.rff.fr de RFF ou remises au Guichet RFF par fichier Excel.

Les demandes internationales sont transmises par le SI PATHFINDER ou moyennant l'utilisation du formulaire RNE.

4.6.3 Procédure de traitement

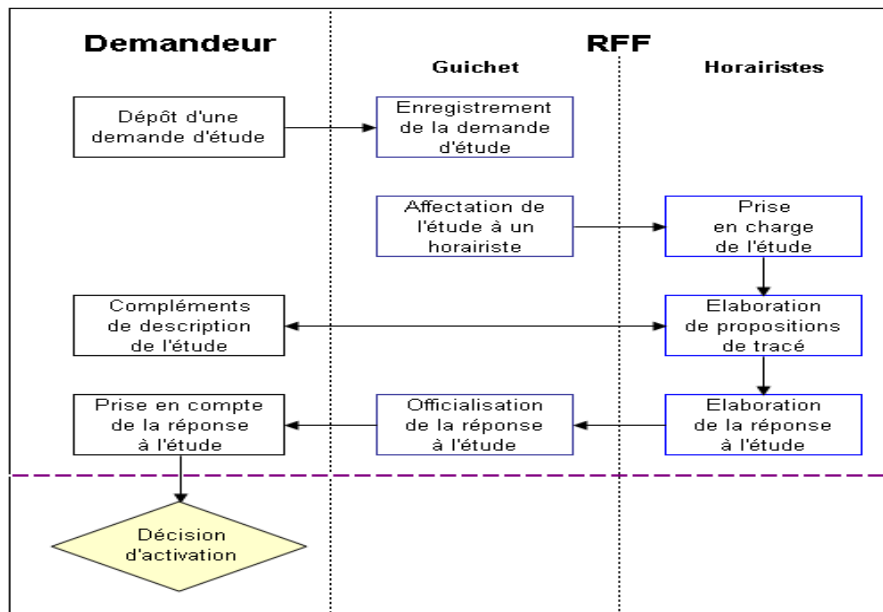
Les principales étapes de la procédure de traitement d'une demande d'étude par CO-DS sont :

- Élaboration de propositions de tracés par RFF (sous THOR)
- Élaboration de la réponse par RFF.
- Dans l'hypothèse où une demande très anticipée aurait montré l'opportunité de faire évoluer les heures d'ouverture des gares ou des plages travaux pour permettre le tracé des sillons demandés dans l'étude, un examen de ces possibilités peut également être effectué.

La réponse à une étude est constituée :

- Des données administratives utiles à RFF et au demandeur des sillons tracés au titre de l'étude (pouvant être des sillons catalogues)
- Des impacts de l'étude sur l'environnement indiqué par le demandeur, vis-à-vis d'éléments lui appartenant.

Il est rappelé que le service horaire annuel est en tout état de cause construit sur la base des demandes formelles de sillons et des règles de priorité arrêtées, sans que la réalisation préalable d'une étude entraîne priorité d'allocation contraire à ces règles.



En cas de commande ultérieure ferme des sillons correspondants, il est impératif de mentionner la référence de l'étude de faisabilité concernée en observation de la demande de sillons.

5 PROCESSUS DE TRAITEMENT DES DEMANDES DE SILLONS

5.1 LES ACTEURS

➔ Le demandeur

Pour pouvoir demander des sillons sur le réseau ferré français, une entreprise ferroviaire doit disposer d'une licence qui atteste de la capacité technique, juridique et financière de l'entreprise à satisfaire les exigences en matière de sécurité et à assumer les risques afférents.

Pour une demande de sillon national, l'entreprise ferroviaire exprime son besoin de capacité ferroviaire en déposant sa demande (via l'espace clients du site RFF) auprès de son interlocuteur, le gestionnaire d'infrastructure RFF.

Une demande de sillon international peut être déposée au Guichet (OSS) de n'importe quel gestionnaire d'infrastructure européen (voir site web RNE). Une réponse indicative sommaire lui sera apportée, en complément des règles applicables pays par pays, par le guichet ayant reçu la demande.

➔ Les Guichets

Le guichet est une désignation générique couvrant :

- D'une part, un ensemble de représentants les OSS (One Stop Shop) des GI européens aptes à aider une entreprise à accéder au statut de demandeur.
- D'autre part, un ensemble de points de contact permettant de recevoir des demandes et d'y amener des réponses, à savoir :
 - Le Guichet RFF, ou Unité Ventes de la Direction des Sillons (CO-DS), pour le réseau français, sauf pour les sillons de dernière minute.

- Les Guichets Capacité de la SNCF pour les sillons de dernière minute.

Le Guichet RFF assure la relation commerciale avec les demandeurs de sillons munis d'un code d'accès à l'espace clients du site www.rff.fr de RFF.

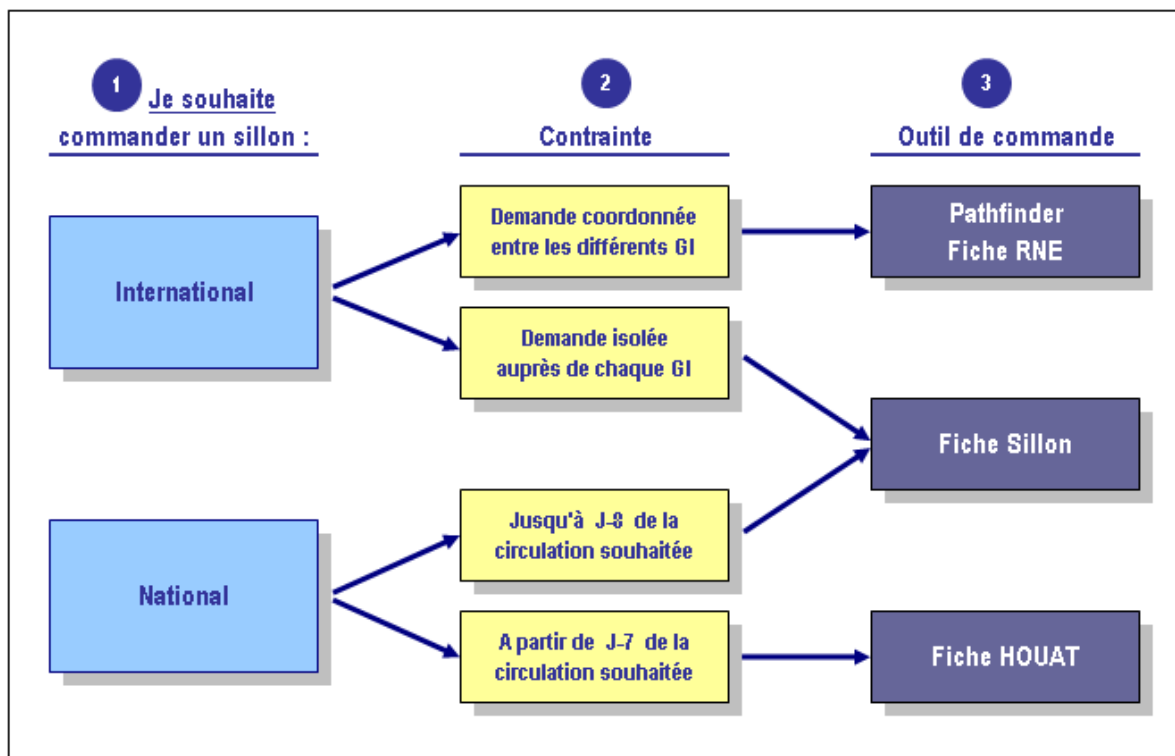
Le Guichet RFF peut être joint du lundi au vendredi (hors jours fériés) de 9h à 18h (15h le vendredi). Les coordonnées et attributions des correspondants de ce Guichet sont remises à tout demandeur en faisant la demande.

En ce qui concerne les demandes de dernière minute, la fonction guichet est assurée par le Guichet Capacité de la SNCF en charge territorialement du point origine du sillon.

5.2 LES ESPACES DE COMMANDE

En fonction des échéances et du type de trafic (national ou international), trois canaux de commande se présentent aux demandeurs :

- Le système d'information FICHE SILLON pour une demande de sillon national, jusqu'à J-8 du premier jour de circulation du train (cas général)
- La Fiche HOUAT pour une demande de sillon national de dernière minute (à moins de 7 jours de la circulation souhaitée)
- Le système d'information PATHFINDER ou, à défaut, la Fiche RNE pour une demande de sillon international, revendiqué le cas échéant par plusieurs entreprises ferroviaires successives sur des tronçons successifs, et dont le tracé est souhaité coordonné entre gestionnaires d'infrastructure.



5.2.1 Cheminement d'une commande nationale

Toute demande de sillons nationaux s'effectue par l'intermédiaire du système d'information FICHE SILLON, accessible dans l'espace clients du site www.rff.fr de RFF.

Après avoir prononcé sa recevabilité, RFF transmet la demande au BH pour traitement.

Le résultat est disponible dans l'espace clients du site RFF avec adjonction de la fiche de tracé correspondante. RFF analyse alors la réponse apportée par BH, et se prononce sur sa validité avant de la mettre à la disposition de l'entreprise ferroviaire dans cet outil.

5.2.2 Cheminement d'une commande internationale

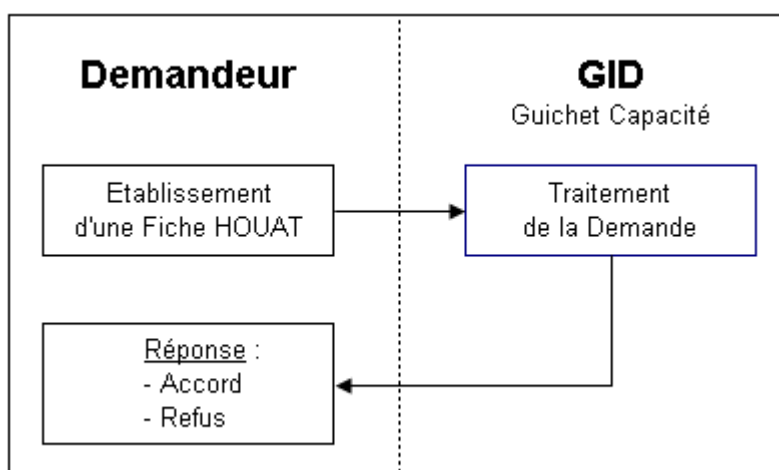
Une demande de sillons internationaux (y compris transfrontaliers dépassant, même seulement sur une courte distance, le point d'échange fixé conventionnellement par les GI de contact) peut s'effectuer en utilisant le formulaire disponible sur le site Internet www.railneteuropa.com à adresser à l'un des guichets de RNE, ce dernier se chargeant ensuite de sa diffusion auprès de tous les GI intéressés par le parcours revendiqué.

Ces GI se coordonnent pour traiter au mieux la demande aux points frontière afin d'apporter une réponse coordonnée.

5.2.3 Cheminement d'une commande par Fiche HOUAT

S'agissant de demandes de dernière minute, le circuit est réduit. L'échange s'effectue directement entre les Guichets Capacité du GID et le demandeur.

Cet échange s'effectue par fax, la liste des Guichets Capacité étant remise aux entreprises ferroviaires.



5.3 LES ACTIONS POSSIBLES

Au fil du déroulement d'un service annuel donné, le demandeur a accès à différents types d'actions concernant les sillons.

➔ Création d'un sillon

A tout moment de l'année, le demandeur peut soumettre à RFF une demande de création d'un nouveau sillon.

➔ Suppression (ou Annulation) d'un sillon

Le demandeur peut, à tout moment du service, renoncer à un sillon alloué et demander son annulation. La capacité ainsi libérée au graphique est alors remise en jeu de manière irréversible pour toute autre allocation.

➔ Demande groupée d'annulation et de création (modification)

Lorsque le titulaire d'un ensemble de sillons est confronté à une évolution de ses besoins, il lui est possible de demander de manière groupée, sous le vocable de modification, une liste de demandes d'annulation de sillons dont il est titulaire, et de demandes de création.

La transaction globale est effectuée, dans les délais d'une demande de création, pour autant que l'ensemble des créations demandées puissent l'être à l'intérieur des tolérances exprimées dans la capacité résiduelle après réalisation des annulations demandées.

A défaut, la transaction est globalement refusée du fait de son caractère irréalisable, et les sillons initiaux ne sont alors pas annulés.

5.4 LE CALENDRIER

Le calendrier décrivant la procédure d'attribution de capacité et les dates clés qui s'y rattachent (variables d'un service annuel à l'autre) figure au chapitre 4 du Document de référence du réseau ferré national du service annuel concerné.

Ainsi, les principales échéances qui y sont recensées concernent :

- La date limite de réception à RFF des demandes d'étude de faisabilité, ainsi que la date limite fixée pour la fourniture des réponses à apporter.
- Les dates extrêmes de dépôt des demandes de sillons à instruire dans le cadre normal de la construction du service annuel, toutes celles parvenant au-delà étant considérées comme tardives et instruites en conséquence.
- La date de communication du projet d'horaire de service, tout en considérant qu'une réponse sommaire a préalablement été faite aux points frontière aux demandeurs concernés.
- Les dates extrêmes de dépôt des observations des demandeurs sur le projet d'horaire de service.
- La date de communication des propositions définitives de sillons.
- Les dates extrêmes de dépôt des réclamations des demandeurs sur les propositions définitives de sillons.
- La date à laquelle RFF arrête l'horaire de service et le rend public.
- Les dates extrêmes du service annuel.

6 PROCEDURES DE COMMANDE ET ANNULATION

6.1 DEMANDES DE SILLONS PAR L'ESPACE CLIENT DE RFF

6.1.1 Généralités

Le demandeur élabore la demande de sillons sous sa responsabilité.

Il reçoit du Guichet RFF la réponse finale.

Pour une demande de sillons, les informations à renseigner par le demandeur dépendent du type de la demande :

- Création : le demandeur remplit entièrement le formulaire de demande.
- Modification : le demandeur remplit entièrement le formulaire de demande.
- Suppression (ou Annulation) : le demandeur saisit le numéro de sillon alloué (le système vérifie son existence) ainsi que les gares de départ et d'arrivée, comme les heures de départ et d'arrivée.

Lorsque le demandeur vise à supprimer sur une période un sillon et toutes ses variantes associées, quels que soient leurs numéros, il utilisera la formule « Suppression du sillon N° et de toutes ses variantes associées du (date souhaitée) jusqu'à la fin du service ou jusqu'au (date souhaitée) » dans le cadre « Observations » (ou bien en mentionnant clairement les seules variantes concernées par sa demande de suppression si certains sillons fils ne doivent pas être supprimés).

De même, lorsque le demandeur souhaite la seule suppression d'un sillon ou d'une variante, il apportera la précision nécessaire correspondante (parcours et dates de suppression). Dans ce cas, seul le sillon ou la variante portant le numéro revendiqué sera supprimé.

Une modification ou une suppression de sillon ne peuvent porter que sur un sillon préalablement alloué au demandeur et connu comme tel dans l'application.

6.1.2 Élaboration de la demande de sillons par l'entreprise ferroviaire

Le demandeur initialise une demande de sillons par saisie directe dans l'application FICHE SILLON, ou par transfert de fichier dans le cas où il existe une interface entre son application informatique et l'application FICHE SILLON.

L'application gère les demandes de sillon dans un dossier (électronique) qui regroupe une ou plusieurs demandes de même type.

L'application attribue automatiquement une référence à chaque dossier et une référence à chaque demande. Cette référence sert d'identifiant au dossier. Il est unique et ne peut pas être modifié après avoir été attribué.

Chaque demande est constituée des informations sur :

- Le demandeur et le parcours revendiqué.
- La gare d'origine (chantier, heure souhaitée, tolérance, ...)
- Le ou les arrêts intermédiaires.
- La gare d'arrivée (chantier, heure souhaitée, tolérance, ...)
- Le convoi de calcul demandé.

Il importe également au demandeur de vérifier que le convoi est compatible avec le gabarit de l'itinéraire revendiqué. De même, RFF n'étant pas gestionnaire de capacité des embranchements, il est du ressort du demandeur de vérifier préalablement à sa demande que son train pourra y être réceptionné à l'heure revendiquée.

Lorsque la demande est complète, le demandeur la transmet (validation) à RFF pour prise en compte.

La demande est classée dans le système en fonction de phases techniques de construction applicables à un moment donné quel que soit le produit demandé :

- Du lot (DS)
- Tardive (DTS, DTSF et DSA)

Le mode opératoire est décrit dans le manuel utilisateur de l'outil FICHE SILLON mis à disposition des utilisateurs ayant le profil « Demandeur ».

6.1.3 Traitement de la demande

Le Guichet vérifie et traite chaque demande transmise par le demandeur. La demande est rejetée dans le cas où elle est incomplète ou incohérente (le rejet ainsi que le motif sont notifiés au demandeur)

Le type de réponse peut être :

- **Irrecevable** : lorsque la demande ne contient pas l'ensemble des informations nécessaires à la réalisation du tracé ou à sa compréhension. Cette réponse est possible seulement durant les 30 premiers jours qui suivent la mi-avril pour les demandes reçues dans les délais, ou, dans les 5 jours ouvrés de la réception pour une demande tardive au fil de l'eau.
- **Irréalisable** : lorsque l'environnement du graphique ne permet pas de répondre favorablement, totalement ou même partiellement, à la demande exprimée dans le cadre du calendrier de procédure.
- **Allocation** : lorsqu'une demande de sillonnage est totalement satisfaite, en particulier lorsque tous les jours du régime du sillonnage demandé ont obtenus une réponse positive.
- **Notification de suppression** : lorsque la demande de suppression a été réalisée pour tout sillonnage préalablement alloué.
- **L'allocation partielle** : correspond à une proposition de sillonnage formulée par le BH dans la capacité résiduelle, et pour laquelle celui-ci constate avec certitude qu'il ne peut seulement tracer que sur une partie du régime demandé dans le respect des tolérances exprimées. Dans ce cas, le BH établit une proposition de sillonnage limitée à ces seuls jours possibles, qui constitue une réponse définitive. En conséquence, une réponse « Allocation partielle » transmise au demandeur correspond à une allocation définitive pour certains jours du régime demandé et à un irréalisable définitif pour les autres jours de ce régime.
- **L'allocation provisionnelle** : correspond à une proposition de sillonnage formulée par le BH, dont le nombre de sillonnage-jours est inférieur au nombre de sillonnage-jours demandés car le BH n'a pas la possibilité d'étudier dans l'immédiat la réponse globale pour l'ensemble des jours du régime demandé. Il est à préciser que ce type de réponse « Allocation provisionnelle » ne doit pas être considéré comme une réponse conclusive soldant la demande, sachant que par la suite il sera nécessaire de formuler une ou plusieurs réponses complémentaires pour solder cette demande par « allocation » ou « allocation partielle ». En attendant de statuer définitivement sur celle-ci, l'état de la réponse reste toujours « Allocation provisionnelle » mais le demandeur est informé de l'évolution du travail effectué par la production au travers de nouveaux sillonnage-jours attribués (sillonnage TTH ou Fiches de tracé).
Quand le BH devra conclure définitivement sa réponse, deux possibilités lui seront offertes :
 - Si la réponse couvre la totalité du régime demandé, il fera basculer l'état de la réponse à « Allocation ».
 - Dans le cas contraire, il le fera basculer vers « Allocation partielle ».
- **L'allocation groupée** : correspond à plusieurs demandes traitées par le BH dans un seul tracé. En conséquence une seule demande appelée demande support sera liée « physiquement » à une ou plusieurs fiches de tracé et un ou des sillonnage TTH dans les applications Fiche Sillon, THOR et HOUAT. Dans le formulaire de réponse, la production, uniquement après avoir sélectionné dans la liste des types de réponse l'item « Allocation groupée », devra obligatoirement saisir le numéro de la demande support.
- **Mise en réserve** : correspond à une réponse provisoire de RFF lorsque plusieurs demandeurs ont transmis leur demande dans les délais (J-240 au plus tard) pour un même sillonnage (attribution future de marché par exemple). Ce type de réponse n'est pas définitif. En effet, lorsque l'un des demandeurs, et un seul, aura été retenu, la réponse qui lui sera apportée passera à « Allocation » ; les autres, quant à eux, se verront répondre « Irréalisable ».

Si nécessaire, un commentaire libre peut être associé à la réponse.

En cas d'allocation (partielle ou pas), tout sillon tracé est lié à la réponse via l'interface THOR – FICHE SILLON

Dans le cas particulier où le demandeur souhaiterait retirer sa demande de sillon avant toute réponse de RFF, celui-ci doit transmettre au Guichet un e-mail en y précisant le numéro d'enregistrement de sa demande dans FICHE SILLON. La réponse qui lui sera alors faite sera fonction de l'entité en charge du traitement en cours de sa demande, à savoir :

- Si à RFF : « Rejetée » + « Abandon demandeur » pour le motif.
- Si en BH : « Irrecevable » + « Abandon demandeur » pour le motif.

6.1.4 Transmission de la réponse au demandeur

L'application FICHE SILLON constitue automatiquement la réponse en y incluant :

- Le type de réponse et le commentaire saisis par le BH.
- Le commentaire de RFF (Guichet) pour l'entreprise ferroviaire.

Le Guichet RFF transmet les réponses validées aux demandeurs. Le demandeur visualise la réponse directement dans l'espace clients du site RFF, ou la reçoit par transfert de fichier dans le cas d'une interface informatique existante entre l'outil informatique du demandeur et FICHE SILLON.

Les modes opératoires sont décrits dans le manuel utilisateur de l'outil FICHE SILLON mis à disposition des demandeurs autorisés.

6.2 DEMANDES DE SILLONS PAR FICHE HOUAT

Le demandeur élabore la demande de SDM sous sa responsabilité, en complétant une Fiche HOUAT qu'il transfère par télécopie ou messagerie au Guichet Capacité dont dépend territorialement le point origine du sillon.

Il reçoit du Guichet Capacité la réponse finale sur le même support.

Une modification (groupement annulation + création) ou une annulation de sillon ne peuvent porter que sur un sillon préalablement alloué au demandeur et connu comme tel dans l'application HOUAT.

6.2.1 Traitement de la demande

Le Guichet Capacité vérifie et traite chaque demande transmise par le demandeur. Une demande incomplète ou incohérente est rejetée (le rejet ainsi que le motif sont notifiés au demandeur)

Le type de réponse, portée par la Fiche HOUAT originellement transmise par le demandeur, peut être :

- Allocation : lorsqu'un sillon est tracé.
- Irrecevable : lorsque la demande ne contient pas les informations nécessaires à la réalisation du tracé, ou que le droit n'est pas ouvert au demandeur.
- Irréalizable : lorsque l'environnement du graphique ne permet pas de répondre favorablement à la demande.
- Notification d'annulation : lorsque la demande est une demande d'annulation et que cette annulation a été réalisée.

Un commentaire libre est associé à la réponse.

6.2.2 Transmission de la réponse au demandeur

Le Guichet Capacité transfère les réponses validées aux demandeurs. Le demandeur reçoit la Fiche HOUAT portant sa demande, et complétée par la réponse du Guichet Capacité.

Lorsque la demande a porté sur la création d'un sillon ou une modification (demande groupée annulation + création), une Fiche de jalonnement HOUAT est jointe à la Fiche HOUAT, sauf en voie unique ou ligne à trafic restreint où seul un jalonnement sommaire est joint.

6.3 DEMANDES DE SILLONS INTERNATIONAUX

Un formulaire spécifique est à disposition des entreprises ferroviaires, ou groupement qui souhaitent revendiquer en une demande unique un sillon international empruntant plusieurs réseaux au-delà de chaque gare de contact définie.

Les modalités d'utilisation sont définies au « Handbook » établi par RailNetEurope ; toutes précisions utiles étant disponibles sur ce site.

Une réponse internationale sommaire est fournie.

Les allocations formelles de sillons en réponse sont effectuées réseau par réseau selon les règles juridiques applicables dans chaque pays.

6.4 SPECIFICATIONS PARTICULIERES POUR L'ETABLISSEMENT DES DEMANDES

6.4.1 Malour

Dans une demande de sillons fret, ce code matériel « MALOUR » (MARCHANDISES LOURDES) peut être revendiqué par une entreprise ferroviaire pour les trains entiers en charge homogène. Le temps global de parcours est amélioré en raison d'une moindre résistance à l'avancement.

6.4.2 Sillons pour transport exceptionnel

Les revendications particulières issue d'un ATE (Avis de Transport Exceptionnel) sont à mentionner, les délais de réponse sont majorés, et il reste bien sûr de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire de n'engager que des matériels correspondants à cet ATE. Le sillon n'est établi que sur demande formulée par FICHE SILLON.

6.4.3 Marchandises dangereuses

Les demandes de sillons pour trains entiers de marchandises dangereuses doivent être repérées.

6.4.4 Gestion des équivalences entre matériels

Il est rappelé que le tracé effectué en réponse à une demande de sillons est effectué dans des conditions réalisables par le convoi revendiqué, charge à l'entreprise ferroviaire de n'engager ensuite sur ce sillon que des trains capables de tenir l'horaire ainsi alloué, après s'en être assurée par tout moyen de son ressort.

7 INTERVENTIONS DE RFF SUR SILLONS DEJA ALLOUES

7.1 PLAGES TRAVAUX TARDIVES AFFERENTES A DES TRAVAUX N'AYANT PAS PU ÊTRE PROGRAMMES

Au cours de l'application de l'horaire de service, RFF peut dégager, sous préavis de quinze jours et après concertation avec les entreprises ferroviaires bénéficiaires de sillons sur la ligne concernée, des périodes d'interdiction de circulation non prévues lors de la conception de l'horaire de service. Certains sillons peuvent alors être soit annulés, soit modifiés.

En cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment à la suite de tout fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, RFF annule ou modifie, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. Lorsque les circulations utilisant les sillons concernés doivent être détournées de l'itinéraire normalement prévu, une concertation avec le demandeur est assurée afin d'examiner les possibilités de détournement et les conditions de sa réalisation.

Les annulations et modifications sont communiquées au titulaire des sillons impactés par l'espace clients de RFF.

7.2 ANNULATION DE SILLONS INSUFFISAMMENT UTILISES

La non utilisation d'un sillon alloué est dommageable à la fois :

- Pour l'ensemble du système ferroviaire, car il s'agit d'une perte globale d'efficacité.
- Pour RFF, car la non utilisation constitue une perte de recette.
- Pour les autres utilisateurs du réseau, car ils ont perdu une possibilité d'utilisation du réseau.

RFF, tout en tenant compte des circonstances qui ont conduit à la sous-utilisation, notamment pour des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des opérateurs, peut décider l'annulation du sillon alloué pour la période qui reste à courir jusqu'à la fin de l'horaire de service, lorsque le coefficient d'utilisation d'un sillon réservé (nombre de jours effectifs de circulation sur l'ensemble du parcours réservé/nombre de jours de réservation) est inférieur à 0,75 pour un mois calendaire. Toute application de ces dispositions est précédée d'un préavis de quinze jours et d'une concertation avec l'entreprise ferroviaire concernée.

8 COMMANDE DE MISE EN CIRCULATION DES TRAINS

La Gestion Opérationnelle de la Circulation (GOC) nécessite une connaissance exhaustive et actualisée des trains devant effectivement circuler.

Le titulaire de sillons alloués détient seul la connaissance de l'utilisation totale, partielle ou nulle de ceux-ci, en vertu du droit d'utiliser la capacité allouée. Un processus permet aux opérateurs de la GOC d'acquérir la connaissance de la circulation effective des trains. Il impose aux titulaires de sillons certaines obligations.

Cette connaissance est assurée :

- Par défaut, par convention de lecture par le GID du graphique de circulation.
- Au cas par cas, par les titulaires de sillons informant le GID des modifications apportées à cette circulation conventionnelle.

8.1 CONNAISSANCE IMPLICITE DE LA CIRCULATION

Lorsque les sillons demandés sont explicitement qualifiés « FAC » (pour facultatifs), cette qualification portant le cas échéant seulement sur une partie du régime de validité du sillon, l'entreprise ferroviaire signifie par convention au GID qu'elle n'y inscrit pas de train, jusqu'à avis contraire.

A l'inverse, lorsque les sillons sont demandés sans être qualifiés FAC, ces sillons sont considérés comme « réguliers », l'entreprise ferroviaire signifiant ainsi au GID qu'elle y inscrit un train, jusqu'à avis contraire.

Cette convention permet aux opérateurs de la GOC d'acquérir implicitement par défaut la connaissance de la circulation effective des trains.

8.2 OBLIGATIONS INCOMBANT AU TITULAIRE DE SILLON

La procédure conventionnelle exposée ci-avant impose à l'entreprise ferroviaire, qui entend utiliser différemment son sillon, d'en informer explicitement le GID :

- Sillon **régulier** dans lequel l'entreprise ferroviaire ne prévoit plus d'y inscrire un train : deux cas de figure :
 - L'entreprise ferroviaire entend conserver la capacité allouée et se réserver ainsi le droit d'y rétablir l'inscription d'un train : l'entreprise ferroviaire recourt à une demande de dérégularisation formalisée sur une Fiche HOUAT transmise au Guichet Capacité dont dépend territorialement l'origine du changement d'utilisation du sillon.
 - L'entreprise ferroviaire renonce également à la capacité allouée pour le train qu'elle renonce à y inscrire : l'entreprise ferroviaire recourt à une demande d'annulation de sillon selon le cas, par l'espace clients du site de RFF jusqu'à J-8 avant la date d'application ou par Fiche HOUAT à partir de J-7 et jusqu'au jour de validité du sillon à annuler.
- Sillon **facultatif** dans lequel l'entreprise ferroviaire prévoit d'y inscrire un train : celle-ci recourt à une demande de régularisation formalisée sur une Fiche HOUAT et transmise au Guichet Capacité dont dépend territorialement l'origine du changement d'utilisation du sillon.