RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Annexe 5

DISPOSITIONS RELATIVES A LA GESTION DES CIRCULATIONS SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL

1- Objet de ce document

Les dispositions relatives à la gestion des circulations sur le réseau ferré national comprennent l'ensemble des règles et des procédures concourant à la gestion des circulations sur le réseau ferré national dans les relations réciproques entre Réseau Ferré de France (ci-après désigné RFF), la Direction de la Circulation Ferroviaire, chargée pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau Ferré de France, de la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national[1] (ci-après désignée DCF), les entreprises ferroviaires (ci-après désignées EF) et de manière plus générale les exploitants.

2 - Champ d'application et prescriptions en vigueur

Le présent document s'intègre dans l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires applicables dont la liste est au point 1.3 du document de référence et tient notamment compte des règles en vigueur issues de l'expérience de l'exploitation du réseau ferré national. Ces règles sont décrites dans la documentation fournie par RFF, comme prévu au point 3.2.3 du document principal et en particulier le document d'utilisation du réseau RFN-IG-TR 04 C-01-n°001 (à venir).

La gestion des circulations comporte trois phases successives au cours desquelles sont mises en œuvre des dispositions spécifiques :

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

3 - Principes

La gestion des circulations a pour but d'assurer la circulation des trains conformément au graphique de circulation validé par RFF et au contrat objet du point 2.4.2 du document principal. Les dispositions prévues pour y parvenir font l'objet des articles ci-après.

[1] La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports susmentionnés prévoit la création, au sein de la SNCF, d'un service spécialisé qui exerce, à compter du 1er janvier 2010, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le RFN, dans les conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de discrimination..

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.), la DCF applique les principes suivants dans ses relations avec les EF.

3.1 - Transparence des processus de décision

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

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 et objet du point 5.5.

3.2 - Non discrimination entre les entreprises ferroviaires

La DCF gère les circulations en application de la réglementation de sécurité et de la documentation d'exploitation en mettant en œuvre un système de production spécifique dénommé le système de production de la circulation décrit au point 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.

3.3 - Sûreté

Afin d'assurer la sûreté du réseau ferré national, les entreprises ferroviaires assurant des prestations de transport de voyageurs et de marchandises devront respecter toutes les mesures de sûreté que la DCF pourrait leur notifier en particulier en déclinaison de décisions prises par l'Etat, notamment à l'occasion de la gestion de situations d'urgence ou de la mise en place de mesures conservatoires.

Le référentiel RFN-IG-TR 04 X-99-n°999 (à venir) décrit les différentes mesures prises sur le Réseau Ferré National en déclinaison du plan ministériel VIGIPIRATE. Il décrit notamment les différentes mesures permanentes que doivent prendre les Exploitants et le Gestionnaire de Gares lorsque la sûreté des personnes et des biens, sur le RFN, est mise en jeu.

4 - Phase pré-opérationnelle

Afin de préparer la circulation des convois en respectant les principes définis au point 3 ci-avant, les dispositions suivantes doivent être mises en œuvre :

4.1 Information de la DCF par RFF

En amont de la phase pré-opérationnelle, RFF communique à la DCF la liste des EF ayant obtenu un certificat de sécurité pour accéder au réseau ferré national, en indiquant notamment dans sa transmission les lignes, les services de transport et les matériels roulants concernés. RFF précise également à la DCF les dispositions particulières ayant un impact sur la gestion des circulations qui pourraient figurer dans le contrat objet du point 2.4.2 du document principal. RFF communique de même toute évolution de ces données à la DCF.

4.2 Obligations de la DCF

La DCF organise la circulation conformément aux principes généraux exprimés au point 3 ci-dessus, aux modalités d'exploitation du réseau, et aux documents d'exploitation publiés par RFF.

4.3 Mise à disposition de l'EF de l'ensemble des documents nécessaires à la circulation sur la ligne concernée

Le graphique de circulation, comportant sillons et objets-travaux, est réputé être connu des EF via See Trains, dans le cadre des processus décrits au chapitre 4 du document de référence du réseau.

Conformément aux modalités d'exploitation du réseau ferré national et en complément de la documentation d'exploitation publiée par RFF sur son site internet, la DCF fournit en temps utile aux EF :

- la liste, les coordonnées, les conditions d'appel et les missions des correspondants de la DCF (par mail) pouvant être joints au cours des phases pré-opérationnelles (guichet "capacité") et opérationnelles par l'EF ;

- la documentation temporaire non publiées par RFF et reçoit de celles-ci confirmation de leur réception (Flash). Cette documentation comprend notamment les limitations temporaires de vitesse, les restrictions sur certains matériels roulants et les informations relatives aux modifications de l'infrastructure (voie, traction électrique,…).

4.4 Obligations de l'EF

4.4.1 Correspondants opérationnels des EF

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

Lorsque l'EF doit contacter la DCF pour les besoins de la gestion opérationnelle des circulations, et notamment en cas de retard prévisible d'un train au départ, elle le fait en exécution du document d'utilisation du réseau RFN-NG-TR 04 C-01-n°001 (à venir).

En cas de retard en ligne, le premier interlocuteur du conducteur est le responsable opérationnel de la circulation dont les coordonnées et les conditions d'appel figurent dans la documentation.

4.4.2 Graissage de rails

Dans le but d'assurer un graissage de rails satisfaisant, les EF mettent en circulation des engins conformément **au document d'exploitation RFN-IG-IF 02 B-31-n°001 "Graissage des rails par le matériel roulant"**. Elles participent, en tant que de besoin, aux commissions de suivi du niveau de graissage organisées à l'initiative de RFF.

4.4.3 Documentation à fournir

Préalablement à l'utilisation d'un matériel roulant à voyageurs, chaque entreprise ferroviaire 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 fournissent à la DCF la documentation (ainsi que ses mises à jour) relative au relevage de ce matériel en cas de déraillement ou équivalent.

4.5 Informations communiquées par l'EF

4.5.1 - Organisation locale de la circulation

La préparation du convoi au point origine du sillon, 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 à la DCF ses besoins d'utilisation du réseau ferré national en termes de manœuvre, d'évolution et de stationnement de matériel roulant.

Dans certaines gares à trafic dense, des normes de service ont été établies et figurent dans les référentiels. Le dépassement de ces normes peut être accordé par RFF aux EF.

4.5.2 - Informations préalables à la circulation du convoi

Les EF doivent mettre à disposition des opérateurs de la circulation des informations sur les caractéristiques et la composition des trains qu'elles font circuler chaque jour dans les sillons alloués. A compter de sa mise en place, les informations seront regroupées dans une fiche intitulée « Fiche d'Identification de Train » (FIT).

Après acceptation de l'offre sillons par l'EF, la FIT est automatiquement initialisée par GESICO pour chaque jour régulier de circulation sur la base des données relatives à la demande de sillons saisies dans GESICO.
La FIT est ensuite notifiée à l'Entreprise Ferroviaire ou au Candidat Autorisé par courriel via GESICO puis transmise à la chaîne horaire (HOUAT) qui la diffuse à la DCF.
Cette FIT doit être complétée avant le départ de la circulation, voire dans certains cas particuliers après le départ de la circulation par l'Entreprise Ferroviaire ou le Candidat Autorisé pour toutes les informations manquantes ou modifiées par rapport aux informations précédemment initialisées. Les champs à renseigner sont indiqués en annexe 12.

La FIT est optionnelle en 2014. Pour les entreprises ferroviaires qui ne choisiraient pas d'utiliser la FIT pour l'HDS 2014, le processus en place sur l'horaire de service 2013 est reconduit sur l'horaire de service 2014 : l'EF informe la DCF, en

temps utile et au plus tard en phase opérationnelle pour les informations qui n'auraient pas pu être fournies en phase pré-opérationnelle, de certaines caractéristiques du convoi qui va utiliser le sillon réservé. Elle précise notamment si des transports à particularités sont intégrés (principalement, le transport de marchandises dangereuses et toute information exigée par la DCF concernant ce type de transport).

L'EF notifie au conducteur la présence de marchandises dangereuses (notamment celles à haut risque) sur le train, leurs caractéristiques et leur position.

Les non-conformités de composition d'un train ou toute autre modification susceptibles d'entraîner une dégradation des performances de circulation ou ajout / suppression d'un ou plusieurs arrêts doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation de circuler auprès de la DCF (RFN-NG-TR 04 C-01-n°001 (à venir)).

Lorsque les caractéristiques du convoi sont modifiées en cours de route, l'EF en informe la DCF préalablement au départ du train du lieu de remaniement.

Lorsque la DCF constate ou est informée qu'une modification des caractéristiques du convoi par rapport à celles pour laquelle le sillon a été tracé est susceptible de compromettre la performance de la circulation, notamment son inscription dans le sillon correspondant, elle en examine la dégradation prévisible et les conséquences sur le graphique de circulation. La DCF peut autoriser la circulation du train non conforme au sillon réservé, le cas échéant en retardant son départ, ou notifier son refus motivé si l'écart entre circulation prévisionnelle et sillon initialement réservé ne permettra plus le respect du graphique de circulation.

Par principe, le train circule conformément aux particularités associées au sillon alloué et les obligations faites à la DCF au titre des points 5.2 et 5.5 ci-après s'y réfèrent. En cas de divergence entre le régime du sillon et la circulation effective d'un train dans ce sillon, il appartient à l'EF soit de demander à RFF la modification du régime du sillon, soit d'informer ponctuellement la DCF (guichets visés au point 4.3) de la modification de la circulation du train. Cette information ponctuelle concerne :

- 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.

5 - Phase opérationnelle

5.1 Le système de production de la circulation

La gestion opérationnelle de la circulation est organisée par la DCF à différents niveaux de responsabilité :

- un niveau local : postes de commande contrôle des installations d'aiguillage et de signalisation permettant d'assurer la mission 1;
- un niveau territorial : le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) ;
- un niveau national : le Centre National des Opérations Circulation (CNOC).

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		Local (SC)		Territorial (COGC)		National (CNOC)	
		Agent Circulation	Chef Circulation (1)	Coordonnateur du COGC (1)	Régulateur (1)	Coordonnateur National (1)	Coordinateur d'axe (1)
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 la DCF
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 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 grands ensembles ferroviaires, l'agent-circulation est placé sous l'autorité d'un **chef de circulation** (CCL).

Dans les cas précisés par les consignes locales d'exploitation, la manœuvre de certaines installations (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 de 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

Fondamentales, ces missions conditionnent la qualité du service fourni par la gestion opérationnelle de la circulation 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) : 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 :** 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 du territoire opérationnel du COGC (il est notamment à l'origine du déclenchement de processus opérationnels tels que rétention, détournement, mise en œuvre des règles de restriction de capacité, engagement de moyens de secours ou de relevage éventuellement mis à disposition par les EF, demande d'intervention extérieure, avis,…). Il est l'un des interlocuteurs du conducteur en cas de retard en ligne.
- **le coordonnateur national** : au sein du CNOC, il exerce un suivi permanent global sur l'ensemble du réseau ferré national et réagit suite aux avis reçus (généralement d'un coordonnateur du COGC) pour exercer une surveillance plus précise sur une zone critique nécessitant intervention à son niveau (il est à l'origine du déclenchement de processus conséquents tels que 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 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 de circulation** (CCL). L'exercice de cette mission implique celui d'un suivi actif de la circulation sur l'ensemble ferroviaire concerné.

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 régional, il est adjoint à celui-ci un ou plusieurs **régulateurs** qu'il dirige. 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.

Les lignes du réseau ferré national sur lesquelles s'exerce la mission de régulation constituent le domaine dit régulé, les autres lignes le domaine non régulé. La carte de l'annexe 5.2 indique l'appartenance d'une ligne au domaine régulé.

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 CNO un **coordonnateur d'axe** chargé d'assurer pour le compte de celui-ci un suivi spécifique et systématique des trains à grand 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 Principe d'exploitation du réseau ferré national en phase opérationnelle

La langue utilisée dans le cadre de la gestion opérationnelle des circulations est la langue française, sauf sur certaines sections frontières (voir annexe 4.3) 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.

Le graphique de circulation est mis en œuvre par les agents-circulation qui établissent les itinéraires prévus en temps utile. Lorsque les trains respectent leurs sillons et qu'aucun incident ou besoin urgent de planches-travaux ne s'oppose à la circulation ou au bon fonctionnement des installations, la production est du seul ressort des secteurs circulation et des centres-circulation, les échelons complémentaires cités au point 5.1 (régulation, coordinations locale, régionale, d'axe et nationale) assurant un suivi actif mais sans nécessité d'intervention. Les trains circulent à leur ordre, dans les sillons attribués. Les travaux de maintenance sont effectués à leur ordre, dans les planches travaux attribuées.

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 au point 5.7 et le cas échéant des décisions pouvant conduire à déroger à ces règles.

5.3 Mise en œuvre par la DCF de l'acheminement des circulations selon les modalités prévues et organisation du service de la circulation

La DCF met en œuvre les organisations décrites au point 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 RFF 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.

La DCF met en œuvre une organisation particulière pour les aléas importants de circulation.

5.4 Circulation des convois de l'EF réalisée conformément au sillon réservé

Tout train prêt à accéder au réseau (à la gare-origine, après les arrêts en cours de route demandés par l'EF) doit, en principe, faire l'objet d'une déclaration de "train prêt " à la DCF (au besoin par le conducteur) auprès du secteur circulation autorisant l'accès au réseau ferré national.

Cette déclaration a pour but de signaler à la DCF qu'elle peut prendre en charge (ou reprendre en charge après un arrêt demandé par l'EF) la circulation du train, les obligations mises à la charge de l'EF en application des points 4.4 et 4.5 ci-dessus ayant été accomplies et le train remis étant conforme aux dispositions prévues par la réglementation.

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.

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

La DCF 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, la DCF peut faire circuler les trains sur l'un quelconque des itinéraires ainsi désignés dans le respect de la réglementation sécurité en vigueur.

En conséquence, les entreprises ferroviaires doivent être en capacité (connaissance de ligne, compatibilité du matériel roulant…) d'emprunter l'ensemble de ces itinéraires.

Lorsque la dégradation de la performance d'un train par rapport au sillon réservé intervient en cours de circulation, le conducteur doit aviser la DCF. Celle-ci en étudie l'impact prévisible et les conséquences sur le graphique de circulation. La DCF peut autoriser la poursuite de la circulation du train (avec retard, voire même détournement) ou décider de le garer.

5.5 Suivi des convois assuré par la DCF et diffusion des informations utiles à l'EF

5.5.1 Principes généraux

Dans le cadre de sa mission de gestion des circulations, la DCF 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°002 relatif au règlement des lignes à VUTR.

Ce service recourt aux automatismes de prise d'information chaque fois que possible, mais l'équipement du réseau ferré national en systèmes de suivi des trains n'étant pas achevé, 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 :

- 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 la DCF dans la liste et suivant les conditions visées au point 4.3 ci-avant pour obtenir toute information complémentaire nécessaire ou pour fournir une information nécessaire à la DCF.

5.5.2 Information de localisation

Contenu

Le service assuré comprend l'identification du train, sa localisation géographique, l'heure de localisation, l'écart horaire et le libellé de ce lieu. Il prévoit a minima une information de l'EF sur le départ du convoi au point origine du sillon et l'arrivée du convoi au point terminus du sillon, ainsi qu'un pas de renouvellement de l'information. Ce pas est fonction des besoins de l'exploitation et dans les zones peu denses, il est généralement de 50 kilomètres.

Support

L'information est disponible dans l'outil E-Bréhat que Réseau Ferré de France met à la disposition des entreprises ferroviaires.

Délai de mise à disposition

- Trains circulant sur la partie du réseau ferré national équipé de systèmes de suivi : temps quasi immédiat ;
- autres cas : l'observation, la collecte, puis la saisie manuelle dans Bréhat sont effectuées dans le délai moyen de 30 minutes.

5.5.3 Information d'explication

Contenu

La norme de service applicable à toutes les circulations sur le réseau ferré national prévoit que lorsqu'un incident provoque une variation d'écart horaire égale ou supérieure à 5 minutes, celle-ci fait l'objet par la DCF d'une information comportant les éléments suivants :

- identification du train (ou du premier train) affecté ou responsable ;
- origine apparente de l'incident et affectation théorique à une EF, à l'Infrastructure ou à un événement extérieur au réseau ;
- liste des autres trains impactés, et des pertes de temps induites.

Support

L'information est normalement disponible dans l'outil e-Bréhat .

Délai de mise à disposition

L'information est disponible au plus tard à 3h00 de J+1 de la survenance de l'événement pour tout incident survenu avant J à 24 h.

Limitation temporaire du service

La fourniture de ce service est assurée en moyenne à hauteur de 70% en volume au stade actuel de déploiement du système informatique Bréhat. Le déploiement progressif des outils de saisie dans les gares permettra d'augmenter le volume assuré.

5.5.4 Information conjoncturelle et prévisionnelle

Contenu

La DCF est tenue de fournir à toute EF, en sus des informations contenues aux points 5.5.2 et 5.5.3 ci-dessus, des informations relatives aux incidents importants en cours sur le réseau et susceptibles d'affecter directement ou indirectement la circulation de ses trains.

L'information comprend :

- une estimation des retards ;
- la durée probable de la perturbation,
- la localisation de l'incident,
- les principes retenus pour le rétablissement (détournement total ou partiel, …), y compris préavis d'application de la règle de restriction de capacité.

Les notifications diverses (suppressions, mise à disposition de moyens, fixation de quotas d'admission, etc..) font l'objet d'autres procédures formelles.

L'information est transmise à chaque EF par tous moyens individuels ou collectifs : téléphone, fax, messagerie électronique, …

La DCF transmet normalement l'information au seul correspondant opérationnel visé au point 4.4. La multiplication pour une même EF des correspondants d'un acteur de la DCF peut être admise dans le cas de transmission d'une même information par messagerie (création et maintenance de listes de diffusion) mais alors strictement limitée à une unité par « service de transport » dans le cas de transmission individualisée (par téléphone, de vive voix).

Délai de mise à disposition

L'information est transmise dès que son contenu a été arrêté par la DCF (voir point 5.10 pour les situations perturbées).

5.6 Traçabilité des informations entre l'EF et la DCF et des décisions de la DCF

5.6.1 Principes

Les échanges entre le personnel désigné de l'EF et les agents de la DCF chargés de la gestion des circulations sont permanents, notamment entre le personnel de l'EF d'une part, les agents des postes d'aiguillage ou de régulation d'autre part. Sauf ceux nécessitant un formalisme et une traçabilité conformément aux procédures mises en œuvre en vertu de la documentation d'exploitation, ces échanges ne font normalement pas l'objet de traçabilité.

Une traçabilité est néanmoins requise lors des échanges entre les dirigeants opérationnels de l'EF désignés par elle comme ses représentants et ceux de la DCF chargés de la gestion des circulations lorsqu'ils résultent d'obligations d'information ou valent notification en vertu de la présente annexe ou de la documentation d'exploitation. Selon le cas, la traçabilité peut être obtenue par divers moyens : télécopie, messagerie électronique, enregistrements des communications de la radio sol-train, consignation sur carnet de service.

5.6.2 Enregistrements des communications de la radio sol-train

Les COGC, certains postes d'aiguillage de la DCF et chefs circulation[2] procèdent à l'enregistrement de toutes les conversations échangées sur la radio sol-train. Ces enregistrements ont fait l'objet des déclarations nécessaires au regard des dispositions légales « Informatiques et Libertés ».

Dans l'objectif de concourir au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire, RFF accepte que les représentants désignés par les entreprises ferroviaires puissent accéder à ces enregistrements dans les conditions suivantes :

- l'accès aux enregistrements est conditionné à des impératifs de sécurité de l'exploitation, et, seules sont traitées les demandes écrites, circonstanciées et motivées ayant pour objet de mener des retours d'expérience directement liés à la survenance d'incidents ou d'accidents d'un ou plusieurs trains de l'EF concernée donnant lieu à l'établissement d'une fiche ISCHIA ;

[2] A la date de publication, les sites concernés sont : CCI Annecy, CCI Chambéry-SAG, PCD Luterbach, PCD Dijon, CCL Perrigny, P1 Calais, P5 Boulogne, P1 Lille Flandres, UO Paris Nord, PAR Sud Est, Circul Paris Sud Est.

- les représentants des entreprises ferroviaires précisent, à ce titre, dans leur demande le jour et l'heure de l'incident ou accident concerné, le numéro de la fiche ISCHIA correspondante ainsi que la plage horaire des enregistrements de la Radio sol-train dont l'écoute est souhaitée ;

- toute demande ne peut comporter qu'une plage horaire d'écoute qui n'excédera pas, par principe, une heure d'écoute continue ;
- les représentants des entreprises ferroviaires doivent impérativement adresser leur demande à l'Etablissement Infra Circulation (EIC) territorialement compétent un mois au plus tard après la survenance dudit incident ou accident. En réponse, l'EIC concerné fixe un lieu, une date et une heure de rendez-vous dans le délai maximum d'un mois suivant la réception de la demande ;

- les représentants des entreprises ferroviaires sont invités à venir écouter l'enregistrement sur les lieux du rendez-vous fixé par l'EIC et en présence d'un agent de cet établissement. Ils sont autorisés à prendre en note les conversations écoutées ainsi, qu'éventuellement, à les enregistrer par leurs propres moyens. Aucune copie des enregistrements ne sera donnée par l'EIC ;

- l'EIC assure une traçabilité des accès aux enregistrements en faisant compléter et signer aux représentants des EF un imprimé type ;

- les représentants des entreprises ferroviaires exploitent sous leur contrôle et sous leur entière responsabilité les conversations écoutées, notées ou enregistrées ;

- il est précisé que toute demande ne répondant pas aux critères cités dans le présent article sera rejetée.

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

Considérant l'objet pour lequel RFF accepte que les entreprises ferroviaires puissent accéder à ces enregistrements, RFF rend compte, en toute transparence, à l'EPSF, des autorisations d'accès accordées aux EF par les EIC.

RFF étudie la possibilité de fixer un seuil au-delà duquel les demandes d'accès seront facturées aux entreprises ferroviaires.

5.7 Règles d'exploitation du réseau ferré national lorsque les conditions théoriques de circulation ne peuvent pas être assurées

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.

5.7.1 Priorité de circulation entre trains

Lors d'un conflit de circulation, des trains empruntant des sillons compatibles lors de la construction du graphique circulent de telle manière qu'ils se gênent ou vont inévitablement se gêner.
Le traitement non discriminatoire des EF par la DCF se traduit par :

- conflits entre trains d'EF différentes : un train à l'heure (seuil inférieur à 5 minutes) ne peut être désheuré pour un train en retard. Si les trains en conflit sont tous en retard, il est fait application de la règle suivante : priorité identique accordée à tous les trains dont la composition permet la circulation à la même vitesse limite, sans considération des causes et responsabilités à l'origine du conflit de circulation ;

  Les trains en conflit sont classés par ordre décroissant de vitesse et, en cas d'équivalence, sur une priorité accordée au train transportant des voyageurs par rapport à celui n'en transportant pas. 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.

- conflits entre trains d'une même EF : selon les principes communiqués par l'EF concernée, dans la mesure où ils n'entraînent pas de réduction de la capacité du réseau. A défaut de tels principes, la DCF applique la règle définie ci-dessus.

Pour déterminer l'ordre de circulation de ces trains à la sortie du point ou segment de conflit, on positionne chaque train sur les priorités indiquées ci-dessus. La règle ne s'applique que si le ré ordonnancement des trains est physiquement possible, sinon elle ne s'applique qu'au premier point rencontré le rendant possible.

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 3 minutes.

La règle n'est pas absolue au sens où un chef de circulation, un régulateur ou un Coordonnateur du COGC, un coordinateur d'axe ou le coordonnateur national peut y déroger dans l'intérêt, justifié, de la fluidité globale ou la recherche d'un débit maximal.
Ce sera notamment le cas lorsqu'à la suite d'intempéries, la DCF limitera la vitesse de certaines circulations dans l'intérêt global de sauvegarde des infrastructures ou des matériels en application du document de principe «*Mesures à prendre par temps de neige - Mesure à prendre en cas de formation de givre ou de verglas*» (RFN-CG-TR 04 C-04-n°006).
De même, il pourra être dérogé à ces principes dans les zones denses (LGV, banlieue proche de Paris) où la recherche du débit maximal prévaut sur le maintien à l'heure de chacune des circulations empruntant ces lignes.
Chacune de ces règles prévaut également sur les règles particulières propres aux EF.
Cette règle peut être adaptée sur certains secteurs du réseau et figure dans ce cas dans les référentiels.

5.7.2 Garage d’un train

En cas d'aléas, lorsque la circulation des trains n'est plus possible ni par l'itinéraire prévu ni par un itinéraire équivalent ou de détournement, le SGTC peut garer certains trains. Il informe alors l'Exploitant concerné 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.

5.7.3 Détournement

Lorsqu’un incident affecte la circulation des trains, le SGTC peut proposer aux Exploitants, selon la nature de l’événement, sa localisation et sa durée prévisible, le recours au détournement de tout ou partie des circulations concernées.
Le processus de détournement est repris dans le document RFN IG TR4 C1 n°001 (en cours de révision).

5.7.4 Restriction de capacité

Cette règle limite le champ d’application de la règle du 5.7.1. 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.

La DCF 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. La DCF 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, la DCF décide d'office les trains qui pourront circuler.

Les autres sillons excédentaires sont alors supprimés par la DCF 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 5.7.1.

5.7.5 Priorité de circulation entre trains et travaux

Hors cas de force majeure, les objets-travaux sont normalement allouées dans l'horaire prévu. Les planches-travaux peuvent cependant être allouées avec un retard maximum de 15 minutes (5 minutes sur les lignes autres que LGV équipées de 4 voies ou d’IPCS ou de banalisation) en cas de retard du train ouvrant, ce retard étant compensé si nécessaire par une possibilité de rétention maximum de 15 minutes (5 minutes sur les lignes autres que LGV équipées de 4 voies ou d’IPCS ou de banalisation) du train fermant l’intervalle, accordée sur demande du réalisateur des travaux par le coordonnateur local ou régional.

5.8 Définition des conditions d’acceptation et de prise en charge d’un convoi remis en retard par l’EF de son fait

Lorsque le retard est inférieur à 5 minutes l’acheminement est en principe garanti.

Lorsque le retard est supérieur à 5 minutes sans excéder trois heures, la DCF 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 le préaviser du retard et estimer son ampleur.

Cette concertation préalable, pour autant que l'estimation de l'ampleur du retard soit fiable, permet à la DCF d'estimer 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 la DCF 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, la DCF 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, avec saisie de toute opportunité non pénalisante pour l'ensemble de la circulation afin de permettre au train de diminuer son retard.

Lorsque le retard est supérieur à trois heures, le droit au sillon est perdu et la DCF le supprime Le demandeur de capacité désirant faire circuler le train doit alors présenter une demande d'un nouveau sillon auprès de la DCF. 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.

5.9 Règles de maintien de la disponibilité du réseau ferré national

5.9.1 Règle de dépannage 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, la DCF 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.

5.9.2 Règle de mise à disposition de la DCF

Lorsqu'il est nécessaire d'aller secourir un convoi en panne ou d'engager des moyens de réparation urgente aux infrastructures en cas d'incident, la DCF est fondée à imposer aux EF la mise à disposition des moyens adaptés nécessaires au dégagement des voies principales du réseau (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). Les modalités de remise à disposition des moyens des EF sont concertées et font également l'objet d'une notification.

5.9.3. Relevage

Dans le cadre de sa mission de dégagement du RFN, la DCF assure le relevage du matériel roulant. Les moyens de relevage appartiennent à RFF. Les moyens de relevage sont engagés quelle que soit l'EF titulaire du train ou propriétaire des véhicules déraillés selon le principe du paragraphe 5.9.2.
Les modalités de mise à disposition de la DCF de personnel et de matériel pour acheminer les moyens de relevage sont décrites dans le texte RFN IG TR4 C1 n°001 (en cours de révision).

5.9.4 Règle de mise à disposition de la DCF de moyens 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 phase opérationnelle, la DCF 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.
L'agent-circulation à l'initiative de la demande doit obtenir l'autorisation du régulateur sur ligne régulée ou du Coordonnateur du COGC sur les lignes non régulées.
La perturbation engendrée pour la circulation doit être modérée et le retard qui en découle doit, si possible être inférieur à 3 minutes.

5.9.5Mesures de protection du personnel des EF lors d'opérations réalisées à la demande des représentants de la DCF

Lorsque le représentant de la DCF est amené à demander à un personnel de l'EF de réaliser une tâche spécifique (exemple : vérification ou manœuvre d'une installation, identification, …), il doit prendre ou faire prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de ce personnel pendant toute la durée de la tâche et en informer l'intéressé.

5.10 Gestion des situations perturbées

Lorsqu'un incident survient sur le RFN, un pilote d'incident est désigné au sein du SGTC. 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 SGTC.

La DCF 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 une perturbation, au sens de ce présent point, les conflits de circulation entre trains en dehors de tout incident.

5.10.1 Impact et évolution probable

Le déroulement de la circulation des trains reste connu des EF en vertu du service d'information de localisation décrit au point 5.5.2 ci-dessus. La DCF informe les EF concernées selon les modalités fixées au point 5.5.4 ci-avant 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 la DCF 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 la DCF arrête ses décisions de gestion de la perturbation à même d'écouler au mieux l'ensemble du trafic et informe de celles-ci les EF concernées, l'EF à l'origine de la perturbation ou concernée par une situation perturbée informe en permanence la DCF des éléments factuels ou prévisionnels dont elle dispose. L'EF s'oblige par ailleurs au respect du délai maximum de 15 minutes prévus au point 5.9 ci-avant.

L'écoulement perturbé de la circulation s'effectue selon les règles d'exploitation décrites au point 5.7 ci-avant.

5.10.2 Prévision de retour à une situation nominale ou stabilisée

La DCF 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 dés 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.

La DCF 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.

5.11 Gestion des situations d'urgence

En cas d'accident ou d'incident grave, la DCF 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, la DCF en informe sur le champ les préfets territorialement compétents, le cas échéant l'autorité judiciaire.

Chaque EF notifie à la DCF les coordonnées d'un responsable possédant les compétences nécessaires en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire et maîtrisant la langue française, qui peut être joint en permanence, pendant toute la durée du service assuré par l'EF, et qui a autorité pour la prise de décisions opérationnelles au nom de l'EF.

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

Elle 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 la DCF 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 du préfet. Ces dispositions ont été établies en collaboration avec les représentants des autorités administratives.

Le PIS doit être complété par les organisations permanentes que les EF mettent en œuvre pour informer et prendre en charge les familles, pour informer, avitailler et évacuer les voyageurs (voir article 5 de l'arrêté du 12 août 2008). Les EF doivent communiquer ces informations pour permettre la mise en œuvre du PIS.

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.

5.12 Constatation des faits en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant 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 doit être établi de manière contradictoire entre le représentant de la DCF et le représentant désigné de chaque EF concernée. Il précise au plus tôt la nature de l'évènement en cause, ses circonstances et ses conséquences lorsqu'elles sont connues avec une description des faits précise et objective. Ce relevé est 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.

6 - Phase post-opérationnelle

6.1 Management de la régularité

Le management de la régularité, indispensable à la stabilité du système 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 la DCF), l'animation transverse de ce management étant assurée par la DCF conformément au document de principe « Management de la régularité » RFN IG OG1 B0 n°1.

Cette analyse s'appuie sur les informations factuelles collectées au plus près des événements perturbateurs et indiquées au point 5.5.4 ci-avant. Il appartient à chacun, la DCF 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.

6.2 Veille sécurité - Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation

Afin d'assurer leur mission de surveillance opérationnelle de l'exploitation du réseau ferré national, RFF et la DCF doivent être informés de la survenance de tout événement présentant des risques pour la sécurité sur le réseau ferré national. Pour ce faire, ils ont mis en place une veille sécurité du système ferroviaire les concernant qui s'intègre dans leur 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 la DCF tous les incidents et accidents graves.

De même, la DCF et RFF doivent aussi porter à la connaissance de l'EF toute non-conformité de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, 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, RFF, la DCF et les EF contribuent à la veille sécurité du système ferroviaire en appliquant notamment les dispositions suivantes :

- la DCF informe RFF et l'EPSF en cas de manquements graves ou répétés d'une entreprise ferroviaire à la réglementation de sécurité ou d'insuffisance dans l'état technique de son matériel roulant ;
- les EF et la DCF signalent les incidents et accidents graves à RFF (via la DCF), au Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) et à l'EPSF ;
- les EF communiquent à RFF 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 RFF des valeurs des indicateurs doit être adressée à la Direction de la Sécurité du Réseau.

6.3 Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation

RFF organise des réunions avec chaque entreprise ferroviaire 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 la DCF ;
- 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.