

Directives de justification des retards dans Bréhat

Document d'application

Version 2 du 15-10-2016
Applicable à partir du 11-12-2016

SNCF RESEAU

(IG TR 4 C 1 n°2) RFN-IG-TR 04 C-01-n°002
--



Sommaire

1.	Préambule/Note pédagogique.....	4
2.	Objet	5
3.	Glossaire	6
4.	L'outil BREHAT	7
4.1.	Les circulations à suivre	7
4.2.	Les observations	7
4.3.	Les variations d'écart horaires	7
4.4.	Les événements circulation	8
4.5.	Les incidents.....	8
5.	Composantes élémentaires d'un incident	9
5.1.	Les points remarquables (PR).....	9
5.2.	Le type d'incident	9
5.3.	Le type de défaillance	9
5.4.	Le type de ressource	9
5.5.	Le champ « ressource »	10
5.6.	La structure responsable	10
5.7.	Le commentaire.....	10
6.	Mission des agents de la Circulation Ferroviaire	11
6.1.	Saisie manuelle des OAF	11
6.2.	Documentation des VEH	11
6.3.	Les évènements OLERON	12
6.4.	Les codes raccourcis.....	12
7.	Saisie des Incidents	12
7.1.	Cas général	12
7.2.	Principe de saisie.....	12
7.3.	Saisie générique	14
7.4.	Scission d'un incident a postériori	14
7.5.	Suppression d'un incident.....	15
8.	Traitement des incidents à postériori.....	15
8.1.	Mise en qualité des incidents.....	15
8.2.	Complétude	15
8.3.	Demande de redressement.....	16
9.	Annexe : Directives de saisie	17

1. Préambule/Note pédagogique

Objectifs du texte

BREHAT (**B**ase des **R**ésultats de l'**E**xploitation **H**abiles à d'**A**utres **T**âches) constitue l'outil de base de suivi des circulations. C'est la source officielle du suivi de la régularité des trains pour SNCF Réseau et les EF.

L'application reçoit des informations en continu, soit automatiquement à partir d'autres outils soit à partir de renseignements saisis par les opérateurs (observation à faire, saisie des incidents...).

Il apparaît que la saisie des causes de retard est parfois divergente pour certains événements en fonction des opérateurs. Ces imprécisions peuvent entraîner de mauvaises imputations des retards et des difficultés d'analyse d'évènements régularité a posteriori.

Utilisateurs du texte

Les opérateurs des COGC, les agents circulation des postes déportés et tous les acteurs qui concourent à la mise en qualité de l'incidentologie de BREHAT.

Résumé des principales évolutions et des nouveautés

La mise en œuvre du Système d'Amélioration de la Performance amène à préciser un certain nombre de règles de saisie.

La présente version 2 apporte des modifications à certaines règles apparues comme nécessaire lors du retour d'expérience (REX) sur les principes de saisie, et des évolutions consécutives au déploiement de DECLIC (**D**épôt des **C**ontestations et **C**omplétude des **I**ncidents de la **C**irculation)

2. Objet

L'objet du présent texte est de mettre à disposition des agents un document expliquant les directives de saisie et recensant les principaux cas-types de saisie d'évènements BREHAT.

Chaque cas est illustré :

- D'un exemple concret de situation,
- D'un mode opératoire afin de sélectionner les bons triplets et de procéder au bon rattachement des événements,
- De commentaires pour renseigner au mieux l'évènement.

3. Glossaire

Sigle	Libellé
BREHAT	Base des Résultats de l'Exploitation Habiles à d'Autres Tâches
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
CF	Circulation Ferroviaire
DECLIC	Dépôt des Contestations et Complétude des Incidents de la Circulation
DRR	Document de Référence du Réseau
EF	Entreprise Ferroviaire
FD	Famille de défaillance
FI	Famille d'Incident
FR	Famille de Ressource
Ecart horaire	Différence entre l'horaire réel de passage de la circulation à un point remarquable (PR) donné et son horaire théorique (fourni par HOUAT).
GI	Gestionnaire de l'Infrastructure
HOUAT	HOraires Utiles À Tous
II	Incident Induit
IO	Incident Origine
MAINTENEUR	chargé de la maintenance préventive, curative et du renouvellement du GI
OAF	Observation A Faire. Il est demandé de faire la constatation de l'écart horaire d'une circulation à un point remarquable (PR) donné. Cette saisie (aux points d'entrée, intermédiaires et de sortie de structures) est faite manuellement ou automatiquement par les opérateurs.
Observation	Information relatant la constatation du passage, d'une arrivée ou d'un départ d'une circulation à un point remarquable (PR).
OLERON	Outil Local pour l'Exploitation et la Régulation de la circulation
Ponctualité	Elle mesure le respect de l'horaire théorique en un point et est directement calculée à partir de l'écart horaire. La ponctualité à l'origine permet d'évaluer la capacité d'une structure à produire ses trains originés à l'heure. La ponctualité à l'arrivée est plus une notion « clientèle ».
PR	Point Remarquable Point géographique auquel peut être rattaché un horaire éditable
RFN	Réseau Ferré National
Régularité	Elle mesure pour une structure géographique donnée, la variation des écarts entre la sortie et l'entrée. Elle permet d'évaluer la capacité d'une « structure » à produire et faire circuler ses trains aussi bien originés qu'en transit en respectant le temps imparti.
Ressource	Composante technique ou organisationnelle participant à la bonne marche du système ferroviaire. La saisie de certains noms de ressources défaillantes est obligatoire (exemple : Fonction Aiguillage, Caténaire, Régulation, Ouvrage d'art, ...).
SAAT	Système d'Annonce Automatique des Trains Type d'un des modules de suivi des circulations réelles basés sur la mise en place de localisateurs le long des voies et la remontée de ces informations par liaisons filaires.
SGC	Service Gestionnaire des Circulations
SNST	Système Normalisé de Suivi des Trains Installation qui informe les exploitants de l'identité et de la position respective de chacune des circulations présentes dans une zone géographique déterminée.
SR	Structure Responsable
Structure suiveuse	Structure propriétaire de la circulation
TD	Type de défaillance
TI	Type d'Incident
TR	Type de Ressource défaillante
Triplet	Un triplet est constitué d'un type d'incident (ou famille d'incident), d'un type de défaillance (ou famille de défaillance) et d'un type de ressource (ou famille de ressource)
Circulation suivie	Ce sont les circulations transportant des marchandises ou des voyageurs
VEH	Variation Ecart Horaire : Il s'agit d'un calcul effectué par l'application BREHAT consistant à calculer la différence des écarts horaires entre deux PR pour déterminer une éventuelle perte de temps. Elle est affichée et doit être documentée si elle dépasse un certain seuil fixé au niveau national.

4.L'outil BREHAT

Le suivi des circulations qui empruntent le Réseau Ferré National (RFN) contribue à assurer la sécurité et permet de connaître la localisation des trains : BREHAT est au cœur de ce dispositif, en application des dispositions relatives à la gestion des circulations sur le RFN (annexe 5 du document de référence du réseau) pour les informations de localisation et d'explication.

Il s'agit d'une base de données qui traite les informations et permet :

En temps immédiat :

- La saisie des observations,
- Le calcul des écarts horaires,
- La détermination des variations d'écarts horaires,
- La saisie des incidents, de leur cause et de leurs conséquences.

En temps différé :

- La mise à jour des éléments saisis en temps réel.

A posteriori :

- L'analyse des conditions de circulation.

Les flux d'informations sont traités par :

- Bréhat Acquisition pour l'acquisition des données des autres outils (Oléron, Houat),
- Bréhat Diffusion pour la restitution des données (par des états statistiques, le temps immédiat).

De plus, BREHAT diffuse les informations aux agents en charge de la gestion des circulations (pour anticiper des situations perturbées), aux Entreprises Ferroviaires (EF) et au Mainteneur.

4.1. Les circulations à suivre

Seules les circulations paramétrées dans l'application Bréhat comme étant « circulations à suivre » génèrent des observations à faire (OAF) et sont éligibles au calcul des variations d'écarts horaires (VEH). La saisie des OAF et la justification des VEH revêtent un caractère obligatoire. Ces circulations sont généralement des circulations transportant des voyageurs ou des marchandises.

Cependant, les circulations « non suivies » peuvent faire l'objet d'un événement circulation.

La saisie doit être initialisée par l'opérateur Bréhat quand la circulation « non suivie » en retard génère des pertes de temps sur des circulations suivies.

4.2. Les observations

Rappel : une observation est une information relatant la constatation du départ, de l'arrivée ou passage d'une circulation à un point donné.

Les observations réelles sont obtenues auprès des systèmes automatiques de suivi des trains (SAAT, SNST) ou sont saisies par les régulateurs (OAF) ou les agents circulation (OLERON, Poste déporté BREHAT).

4.3. Les variations d'écarts horaires

Rappel : l'écart horaire est la différence entre l'horaire réel de passage d'une circulation à un point donné et son horaire théorique (obtenu par Houat).

Dans le cas d'une saisie manuelle des observations, cet écart horaire est fourni par les exploitants (régulateur, agent circulation...) aux points à renseigner : Observation A Faire (OAF).

Pour une circulation, la différence des écarts horaires entre 2 points donnés constitue une Variation d'Ecart Horaires (VEH). Cette variation est calculée par Bréhat et constitue une perte de temps. Si elle atteint un certain seuil (5 minutes), elle apparaît sur le poste Bréhat de l'exploitant concerné pour qu'il la justifie.

4.4. Les événements circulation

Il existe 4 types d'événements circulation :

- Perte de temps,
- Suppression partielle ou totale du parcours,
- Gain de temps,
- Création de parcours.

Les événements circulation devant être obligatoirement documentés dans Bréhat sont :

- Les pertes de temps supérieures ou égales à 5 minutes en utilisant les remontées de VEH comme indiqué au point 6.2 ci-après.
- Les suppressions partielles ou totales, lorsque le régulateur en a connaissance ou lorsqu'il est à l'initiative de la suppression d'une circulation, (en application de l'OP508 art 303).

Un événement circulation est attaché à une seule circulation (celle qui l'a subi).

Un événement circulation est attaché à un incident (celui dont il est une des conséquences directes).

Pour documenter les événements circulation, l'exploitant possède des outils lui permettant de saisir, en fonction des informations dont il dispose, le type d'incident et la cause.

4.5. Les incidents

Un incident :

- est une information répondant à l'objectif de relater et faire savoir immédiatement ce qu'il se passe (type d'incident) à un endroit donné (les Points Remarquables) à un instant connu (date et heures de début et de fin),
- est une situation anormale qui peut perturber l'exploitation ferroviaire. La déclaration de l'incident permet de connaître et de faire connaître la conséquence et la gravité d'une défaillance de ressource (composante technique ou organisationnelle).

Il existe 2 sortes d'incidents :

Les **Incidents Origines** (IO), qui ont pour cause la défaillance d'une ressource

Les **Incidents Induits** (II), qui ont pour cause un incident origine.

Exemple : un détournement faisant suite à un incident caténaire

Quand l'incident origine n'est pas connu, il est possible d'indiquer la circulation cause, celle-ci servant à remonter jusqu'à l'incident origine.

La saisie de la structure responsable de la ressource défaillante permet d'attribuer la responsabilité d'un incident origine à une EF, au GI (SGC, mainteneur, externe GI), ou à un réseau étranger.

5. Composantes élémentaires d'un incident

L'incident est constitué :

- d'un type incident ou famille incident
- d'un type de défaillance ou famille de défaillance
- d'un type de ressource ou famille de ressource
- d'une structure responsable

Et est encadré par des Points Remarquables.

5.1. Les points remarquables (PR)

Les PR de début et de fin d'incident doivent correspondre au lieu exact de l'incident et au sens de circulation le cas échéant.

Chaque PR est affecté à un mainteneur unique.

Exemple :

- Absence de matériel roulant : les PR de début et de fin doivent être identiques,
- LTV implantée voie 1 ou 2 : les PR de début et de fin d'incident doivent respecter le sens de circulation.
- **Dans le cas d'un incident comprenant les PR de deux EIC, il est interdit d'inverser ces PR pour éviter d'attribuer l'incident à l'EIC voisin.**



5.2. Le type d'incident

Doit répondre à la question : "Que s'est-il passé ?"

Le type d'incident répond à l'objectif de relater et faire savoir immédiatement ce qui se passe. Chaque type d'incident fait partie d'une famille d'incident.

5.3. Le type de défaillance

Doit répondre à la question : "Pourquoi ?"

La défaillance est un événement qui entraîne la cessation (totale ou partielle) de l'aptitude d'une ressource à accomplir sa fonction.

Chaque type de défaillance fait partie d'une famille de défaillance.

5.4. Le type de ressource

Doit répondre à la question : "Quelle composante (technique ou organisationnelle) a failli ?"

Rappel : la ressource est une composante technique ou organisationnelle participant à la bonne marche du système ferroviaire. Les ressources ont un propriétaire.

Le type de propriété (GI ou EF) est évident dans certains cas (matériel roulant, installation fixe...).

Dans d'autres cas (voyageur, client...) l'entité responsable est par défaut le propriétaire du train concerné qui peut être un train du GI.

5.5. Le champ « ressource »

Le champ « ressource » permet d'apporter :

- Des précisions, notamment au type de défaillance, telles que : n° du signal, de la zone, du PN, n° engin moteur...

Cette saisie est obligatoire lorsque le type de ressource est 'appareil de voie', 'caténaire', 'gardiennage de PN', 'installation de signalisation autre que zone et app. de voie', 'zone', 'PN' ou 'voie courante ou abords'.

- des informations complémentaires demandées aux opérateurs afin de faciliter l'analyse des incidents à posteriori. En particulier, en cas de vol de câble, **la mention « Vol de Câbles » dans le champ ressource est obligatoire.**

5.6. La structure responsable

La structure responsable est le propriétaire ou le gérant de la ressource.

Exemple :

- L'EF utilisatrice de l'engin moteur,
- Maintenance et travaux « propriétaire » des PN,
- La Circulation Ferroviaire « propriétaire » de la ressource aiguillage.

5.7. Le commentaire

C'est un élément important qui donne des indications supplémentaires permettant d'obtenir un éclairage pertinent sur l'incident.

Le commentaire est scindé en 2 parties : GID et EF.

Un commentaire est OBLIGATOIRE pour les incidents de structure responsable :

- « Mainteneur »,
- « Circulation ferroviaire »,
- « Externe »,

Ainsi que :

- pour les incidents de plus de 500 minutes,
- à chaque fois que cela est précisé dans les fiches annexées au présent document.

De plus, un commentaire est souhaitable, quelle que soit la structure responsable, à chaque fois que « l'opérateur Bréhat » dispose des informations.

Si la documentation de l'incident a été faite dans NOPANIC, il est impératif d'effectuer une copie du texte dans le commentaire de l'incident Bréhat en adaptant, si besoin, le nombre de caractères.

Le triplet est constitué :

- d'un type incident ou famille incident
- d'un type de défaillance ou famille de défaillance
- d'un type de ressource ou famille de ressource

Si le triplet d'un incident est modifié à posteriori, le commentaire doit être adapté afin de justifier la nouvelle affectation de l'incident.

6. Mission des agents de la Circulation Ferroviaire

L'un des rôles des agents de la Circulation Ferroviaire (Coordonnateur Régional, Régulateur, CCL, Agent Circulation) est d'assurer le suivi de la circulation sur une zone d'action définie par une liste de Points Remarquables (PR).

6.1. Saisie manuelle des OAF

En dehors des automatismes ou des zones équipées de postes OLERON, les opérateurs du COGC (régulateurs) ou les opérateurs des postes déportés doivent amortir les OAF en saisissant l'heure ou l'écart horaire constaté de chaque circulation.

6.2. Documentation des VEH

Le déclenchement d'une VEH est réalisé lorsque le seuil défini et paramétré est atteint. Elle est adressée en fonction du PR sur le poste de l'opérateur du COGC ou sur le poste déporté correspondant.

L'opérateur justifie la perte de temps en documentant la VEH. C'est l'explication ou la justification d'un événement.

Les informations concernant un incident sont :

- La description : date / heure, lieu, n° de la circulation impliquée,
- La cause de l'incident :
 - un triplet (type d'incident (ou famille d'incident), type de défaillance (ou famille de défaillance) et type de ressource (ou famille de ressource)) dans le cas d'un incident origine,
 - une structure responsable dans le cas d'un Incident Origine,
 - un type d'incident et un Incident Origine (ou une circulation cause) dans le cas d'un Incident Induit.
- Les conséquences : circulations touchées, nombre de minutes perdues.

L'opérateur peut transférer la VEH à un autre poste en partie ou intégralement s'il ne peut renseigner la totalité de l'événement circulation.

En cas de partition d'une VEH, les règles suivantes doivent être respectées :

- Une VEH de 5mn ne doit pas être partitionnée. Elle sera alors justifiée par le motif de la plus grande perte de temps par l'opérateur BREHAT concerné.
- En cas de partition d'une VEH les Evénements Circulation ne peuvent pas être inférieurs ou égaux à 3 minutes

6.3. Les évènements OLERON

Des évènements OLERON peuvent être créés par les agents circulation des postes. Les acteurs saisissent la perte de temps de l'événement sur leur secteur circulation et disposent de la fonctionnalité de documentation des incidents (type d'incident, structure responsable et **le commentaire**).

Un événement circulation saisi dans OLERON est pris en compte par Bréhat.

L'opérateur du COGC doit utiliser ces informations après en avoir pris connaissance et de ce fait il est garant de l'exactitude de la saisie.

6.4. Les codes raccourcis

Des codes raccourcis portant sur des types d'incident / types de défaillance / types de ressource sont initialisés par l'EIC, selon ses particularités, pour permettre une saisie plus rapide et plus fiable par les opérateurs.

Nota :



- *S'il s'agit d'un code raccourci constitué d'un triplet complet, la partie «Incident origine» n'apparaît pas sur le masque de saisie, il est donc impossible d'utiliser ce code pour rattacher un incident à une circulation cause.*
- *S'il s'agit d'un code raccourci constitué uniquement d'un type d'incident, la partie «défaillance» n'apparaît pas sur le masque de saisie, il est donc impossible d'utiliser ce code pour constituer un IO avec triplet.*

7. Saisie des incidents

7.1. Cas général

- Si un train subit un retard, les minutes perdues relatives à ce retard sont à attribuer à l'incident cause de ce retard.
- Si un train qui ne se situe plus dans son sillon subit un retard consécutif à un conflit de circulation (Espacement, Garage) les pertes de temps associées sont à attribuer à l'incident Origine de son désheurement.

Si un incident se prolonge au-delà du mois en cours, l'opérateur de la Circulation Ferroviaire doit fermer la synthèse incident au dernier jour du mois et en ouvrir une nouvelle le premier jour du mois suivant en indiquant les mêmes commentaires ainsi que la mention « suite de l'incident N° .. »

7.2. Principe de saisie

La saisie, comme expliquée à l'article 4.5, peut se faire sous 2 formes :

- Soit en Incident Origine (IO) (résultant de la défaillance d'une ressource),
- Soit en Incident Induit (II) (résultant d'un incident origine).

Concernant la répartition des VEH entre incident origine et incident induit, on distingue 2 cas :

- L'incident affecte une partie de voie donnée et perturbe la marche des circulations devant passer sur la zone* (dérangements, passage sur la voie contigüe suite à une détresse,...).

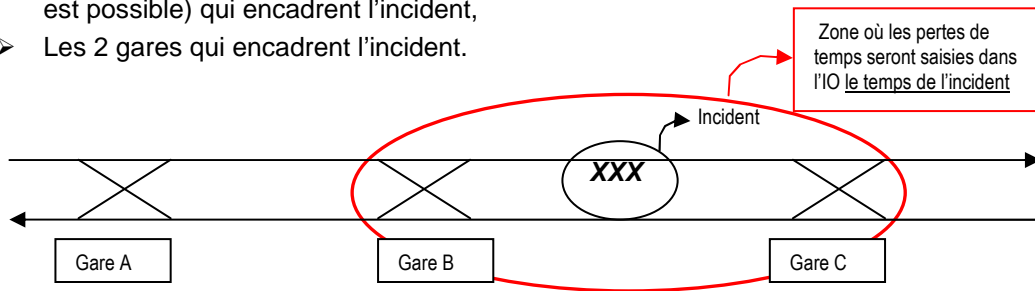
Dans ce cas, la VEH générée par la perte de temps d'une circulation passant sur la zone le temps de l'incident, sera directement affecté à l'incident origine. Les conséquences provoquées par cet incident en dehors de la zone* ou après la fin de l'incident seront réparties dans des incidents induits.

- L'incident affecte directement une seule circulation (problème de portes au départ, retard dans la formation du train...).

Dans ce cas, seule cette circulation sera reprise dans l'Incident Origine. Les conséquences pouvant survenir par la suite (espacement, difficultés de réception...) seront réparties dans des Incidents Induits.

* **Nota** : la zone est constituée de 2 parties :

- L'ensemble des voies comprises entre les 2 gares (points où un changement de voie est possible) qui encadrent l'incident,
- Les 2 gares qui encadrent l'incident.



Nota les Incidents Orphelins

Est appelé « Incident Orphelin » un incident induit non rattaché à un incident origine

Le retard d'un train T2 occasionné par un train T1 réputé à l'heure (moins de 5 minutes) conformément au DRR sera justifié par un Incident Induit restant sans rattachement (puisque T1 n'a pas de justification de retard).

Cet Incident Induit doit rester sans rattachement.

Par exemple :

1) un train X s'arrête en ligne entre B et C pour appliquer le guide puis repart après 30 minutes.

- Un Incident Origine sera créé pour justifier les 30 minutes de X et également les pertes de temps des circulations « détournées » sur la voie contigüe ou retenues à B ou à C le temps du dépannage.
- Plusieurs Incidents Induits pourront être créés pour justifier les pertes de temps une fois X reparti ou générées en dehors de la zone le temps de l'incident. On pourrait ainsi avoir :
 - un Incident Induit « Espacement » (et un seul) qui regrouperait toutes les pertes de temps des trains en espacement
 - un Incident Induit « attente, absence de matériel roulant » pour les trains qui partent en retard de leur gare origine du fait du retard de leur rotation
 - un Incident Induit « rétention » pour les trains retenus en A ou en dehors de la zone...

2) Un train X part de son point origine avec 15' de retard en raison d'une affluence voyageurs mais ne perturbe pas la circulation en gare.

- Un Incident Origine sera créé pour justifier les 15 minutes de X et seul X sera directement affecté à cet incident origine.
- Plusieurs Incidents Induits pourront être créés pour justifier les pertes de temps induites par la suite. On pourrait ainsi avoir :
 - un Incident Induit « Espacement » (et un seul) qui regrouperait toutes les pertes de temps des trains en espacement de X
 - un Incident Induit « rétention » pour des circulations qui seraient retenues afin de laisser passer X.
 - ...

7.3. Saisie générique

La documentation des pertes de temps en temps immédiat par les opérateurs de la Circulation Ferroviaire (COGC ou postes déportés Bréhat), est plus ou moins détaillée selon que ces pertes de temps sont imputables à SNCF Réseau, aux mainteneurs (Maintenance et Travaux et les Partenariat Public-Privé des LGV SEA/BPL et du CNM) ou à une Entreprise Ferroviaire.

Ainsi si la structure responsable d'un incident est :

➤ Maintenance, Circulation Ferroviaire, ou Externe la saisie se fera sous la forme :

- **Type d'incident – Type de défaillance – Type de ressource**

➤ une EF, alors la saisie se fera sous la forme :

- **Type d'incident – Famille de défaillance – Famille de ressource**

Ou si l'opérateur n'en a pas connaissance

- **Famille d'incident – Famille de défaillance – Famille de ressource**

NB : Les familles regroupent plusieurs types, elles sont repérées en caractères gras dans les listes de choix.

Lorsque l'opérateur de la Circulation Ferroviaire dispose d'informations complémentaires il les inscrit dans la zone commentaire du GID ou dans le champ ressource.

Les EF (ainsi que les mainteneurs) peuvent compléter la saisie initiale des opérateurs CF avec l'outil DECLIC.

La documentation et le redressement (modification de la structure responsable) des incidents sont réalisables jusqu'à J+15 après la date de clôture de l'incident origine. Au-delà de ce délai, **l'incident ne peut plus être modifié** sauf si une demande de redressement le concernant est en cours, ou s'il est typé en « enquête en cours » (cf. fiche incident divers cas N°5)

7.4. Scission d'un incident a postériori

En cas de « sur-incident » apparaissant en conséquence d'un autre, l'ensemble des pertes de temps doit être affecté à l'Incident Origine en veillant à la bonne répartition en Incident Origine/ Incident Induit comme exposé ci-dessus. Il n'y a pas lieu de scinder cet Incident Origine en 2 à postériori.

Nota

Si un dispositif technique dont la fonction est de palier à une panne (groupe électrogène) a une défaillance, si la procédure prévue en cas de défaillance est appliquée de façon incorrecte, l'incident est à imputer au dispositif technique ou sur la structure responsable de l'opérateur en charge de l'application de la procédure.

Exemples :

- En cas d'erreur de direction, l'IO sera imputé en totalité à la Circulation Ferroviaire et non scindé entre cette structure et celle de l'EF du train concerné, même si le conducteur ne s'est pas arrêté en amont du signal.
- En cas de dérangement d'une installation traité de façon incorrecte par l'opérateur de la Circulation Ferroviaire, l'incident origine sera imputé en totalité au mainteneur.

- En cas de signal d'alarme amenant un train à s'arrêter en pleine voie et que la clientèle descend dans les voies l'ensemble des minutes sera imputé sur le motif du signal d'alarme.

7.5. Suppression d'un incident

Si un incident est avéré, il ne doit pas être supprimé même si celui-ci n'a pas de conséquence régularité.

8. Traitement des incidents à postériori

8.1. Mise en qualité des Incidents

Le guichet régularité de l'EIC à J+1 met en qualité les incidents de la veille sur son périmètre.

Le guichet peut modifier l'incident soit :

- Changer la structure responsable de l'incident après avoir des informations complémentaires
- Documenter les IOs, rattacher / détacher et documenter les II associés
- Rattacher les EC et modifier les valeurs des Pertes de Temps

8.2. Complétude

La complétude consiste, pour chaque EF ou mainteneur, à saisir les informations complémentaires de chaque incident de sa responsabilité, dans un délai maximum de 15 jours après la fermeture de l'incident.

L'outil de complétude permet :

- aux Mainteneurs de modifier les incidents de leur responsabilité
- aux EF de documenter en détail (par type) les incidents de leur responsabilité
- d'effectuer des suivis spécifiques, de mesurer leur évolution et de mettre en place les plans d'actions adaptés

Les Mainteneurs et les Entreprises Ferroviaires ne disposent que des incidents propres à leur structure responsable.

Les éléments modifiables d'un incident sont :

- la typologie Famille/Type Incident - Famille/Type Défaillance - Famille/Type ressource défaillante

- le champ ressource
- le champ commentaire

Les éléments non modifiables et donc devant faire l'objet d'une demande de redressement sont :

- le PR de début et le PR de fin de l'incident,
- la date heure de début et de fin de l'incident,
- la structure responsable.

8.3. Demande de redressement

La demande de redressement doit être argumentée, et faire l'objet d'un exposé synthétique et chronologique des faits, pour permettre l'analyse a posteriori de la situation. Cette demande peut être accompagnée de documents.

Le cas échéant, le refus exprimé par la Circulation Ferroviaire doit être étayé par un argumentaire, et il doit contenir des documents de même valeur que ceux présentés à l'appui de la demande.

Les demandes de redressement traitées par le Guichet National et acceptées par le demandeur constitueront des cas de jurisprudence et intégreront la version suivante du document d'application OP 3027

9. Annexe : Directives de saisie

- Accident de personne ou collision à un PN
- Obstacle sur la voie - Choc anormal
- Incendie et dégagement de fumée
- Travaux et LTV
- Incident de gestion des circulations
- Dérangement des installations
- Détecteur de boîte chaude
- Déclenchement du KVB
- Intempéries
- Enrayage - patinage
- Attente matériel ou personnel
- Attente correspondance
- Arrêt Exceptionnel
- Perte de temps en ligne (non-respect de la marche tracée)
- Départ d'un chantier de Fret
- Objet suspect, jet de pierre
- Dispositif de détection des défauts de roues
- Incident divers
- Retrait d'une Veh
- Glossaire incidents

ACCIDENT DE PERSONNE OU COLLISION A UN PN	21
Cas n°1 : Heurt d'une personne en gare ou en pleine voie	21
Cas n°2 : Malaise d'une personne dans un train	21
Cas n°3 : Malaise d'une personne sur un quai	21
Cas n°4 : Collision à un passage à niveau le conducteur est présent	22
Cas n°5 : Collision à un passage à niveau le véhicule est abandonné	22
Cas n°6 : Accident de personnes à un passage à niveau	23
Cas n°7 : Chute d'un voyageur	23
OBSTACLE SUR LA VOIE – CHOC ANORMAL	24
Cas n°1 : Intrusion	24
Cas n°2 : Arrêt avant un obstacle suite à intempéries	24
Cas n°3 : Choc contre un obstacle	24
Cas n°4 : Heurt d'un animal sauvage	25
Cas n°5 : Heurt d'un animal d'élevage ou domestique	25
Cas n°6 : Choc anormal	26
Cas n°7 : Choc suite à du ballast sur le rail	26
INCENDIE ET DEGAGEMENT DE FUMEE	27
Cas n°1 : Cause de l'incendie inconnue (feu de traverse,...)	27
Cas n°2 : Incendie dû à un tiers (feu de talus occasionné par des tiers sans intention malveillante, véhicule routier, bâtiment en feu...)	27
Cas n°3 : incendie dû à un acte de malveillance	28
Cas n°4 : incendie dû à une défaillance du matériel roulant	28
Cas n°5 : incendie dû à un orage ou intempérie avérée (canicule...)	28
Cas n°6 : Dégagement de fumée sur un train signalé par un AC, ADC ou Agent Voie	29
TRAVAUX ET LTV	30
Ralentissement forfaitaire	31
Cas n°1 : Une seule circulation perd du temps sur le chantier	32
Cas n°2 : plusieurs trains perdent du temps sur le chantier	32
Cas n°3 : Travaux programmés	33
Cas n°4 : Retard dans la restitution des travaux	34
Cas n°5 : LTV inopinée	35
Cas n°6 : Train en IPCS suite à des Travaux	35
Cas n°7 : LTV inopinée qui se prolonge dans le temps	36
INCIDENT DE GESTION DES CIRCULATIONS	37
Cas n°1 : Non-respect des règles de priorité du document de référence du réseau (DRR)	37
Cas n°2 : Non ouverture de signal	38
Cas n°3 : Erreur de direction	38
Cas n°4 : Tracé des horaires	39
Cas n°5 : Déroutage	39
DERANGEMENT DES INSTALLATIONS	40
Cas n°1 : Déangement ou avarie aux installations	40
Cas n°2 : Déangement ou avarie aux installations – cause indéterminée	40

Cas n°3 : Déangement du PRCI ou MISTRAL	40
Cas n°4 : Déangement ou avarie aux installations – erreur agent	41
Cas n°5 : Déangement de zone consécutif à la présence de paillettes dans un joint isolant.....	41
Cas n°6 : Incident caténaire, défaut d'alimentation	42
Cas n°7 : Déangement des systèmes informatiques « Galite – Oleron »	43
Cas n°8 : « MOE extérieure »	44
Cas n°9 : Déangement du SAAT	44
Cas n°10 : Incident caténaire	45
Cas n°11 : Matériaux laissés par le GID maintenance aux abords des voies	46
Cas n°12 : Déangement fugitif	47
Cas n°13 : Déangement PN	48
DETECTEUR DE BOITE CHAUDE.....	49
Cas n°1 : Boite chaude non avérée	49
Cas n°2 : boite chaude avérée	50
DECLENCHEMENT DU KVB	51
INTEMPERIES.....	52
Cas n°1 : Incidents dus aux conditions climatiques hivernales	52
Cas n°2 : LTV suite à forte chaleur.....	53
Cas n°3 : Coup de vent, orage	53
Cas n°4 : Grand froid.....	54
ENRAYAGE – PATINAGE.....	55
Informations générales	55
Cas n°1 : Enrayage suite à intempéries	55
Cas n°2 : Enrayage suite à anomalie sur l'engin moteur	56
Cas n°3 : Patinage suite à intempéries	56
Cas n°4 : Patinage suite à anomalie sur l'engin moteur	56
Cas n°5 : Patinage sans annonce au régulateur suite à intempéries.....	57
ATTENTE MATERIEL / PERSONNEL	58
Cas n°1 : Attente matériel roulant induite par un autre incident	58
Cas n°2 : Attente personnel induite par un autre incident	58
ATTENTE CORRESPONDANCE.....	59
ARRET EXCEPTIONNEL	0
PERTE DE TEMPS EN LIGNE (NRMT)	61
Cas n°1 : Utilisation du type d'incident : « non-respect marche tracée (sf compo non-conforme)»(1/2).....	61
Cas n°2 : Utilisation du type d'incident : « non-respect marche tracée (sf compo non-conforme)»(2/2).....	62
Cas n°3 : Utilisation du type d'incident : « composition non-conforme»	62
DEPART D'UN CHANTIER DE FRET.....	63
OBJET SUSPECT, JET DE PIERRE	64
Cas n°1 : Colis ou bagage abandonné dans un train	64
Cas n°2 : Signalement par un conducteur aux abords des voies	64
Cas n°3 : Signalement d'un objet suspect en gare	64
Cas n°4 : Signalement d'un objet suspect sur le quai	64
Cas n°5 : Jet de pierre(s) ou tir de projectile(s)	65
DETECTEUR TRAIN NON CONFORME (DTNC).....	66

Cas n°1 : Détecteur train non conforme (DTNC)	66
Cas n°2 : Détecteur train non conforme (DTNC) suite demande de redressement	66
INCIDENT DIVERS	67
Cas n°1 : Train commercial assurant le balayage sur LGV appartenant au RFN	67
Cas n°2 : Train commercial assurant le balayage sur LGV appartenant au PPP	67
Cas n°3 : Train Balai non prévu en conception	68
Cas n°4 : Train Balai heurte du matériel de chantier	68
Cas n°5 : Mouvement social (1/2)	69
Cas n°6 : Mouvement social (2/2)	70
Cas n°7 : Retard sur un autre réseau	70
Cas n°8 : Incident caténaire ou déraillement dont l'origine reste indéterminée	71
Cas n°9 : Espacement d'un train non horairisé	72
Cas n°10 : Train Touristique	73
RETRAIT D'UNE VEH	74
<u>2 possibilités techniques de retrait d'une Veh</u>	74
Cas n°1 : Veh erronée	74
Cas n°2 : Choix de régulation	74
GLOSSAIRE INCIDENTS	75

ACCIDENT DE PERSONNE OU COLLISION A UN PN

Cas n°1 : Heurt d'une personne en gare ou en pleine voie

Exemple : un agent de conduite avise que son train a heurté une personne

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Accident de personnes	Accident ou maladie ou décès	Tiers - Riverain	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°2 : Malaise d'une personne dans un train

Exemple : Un agent avise de la présence d'une personne prise d'un malaise dans un train.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente exécution du service voyageurs	Accident – maladie – décès	Autres	-	EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°3 : Malaise d'une personne sur un quai

Exemple : Une personne est victime d'un malaise sur le quai, ce qui entraîne la rétention d'un train.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Accident de personnes	Accident ou maladie ou décès	Tiers - Riverain	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°4 : Collision à un passage à niveau, le conducteur du véhicule est présent

Exemple : Le train T1 émet l'alerte radio après avoir percuté un véhicule sur le PN xxx accidentellement

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Collision	Erreur humaine	Tiers – Riverain	PN n°....	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°5 : Collision à un passage à niveau, le véhicule est abandonné

Exemple : Le train T1 émet l'alerte radio après avoir percuté un véhicule abandonné sur le PN xxx

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Collision	Malveillance	P.N.	PN n°....	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°6 : Accident de personnes à un passage à niveau

Exemple : Le train T1 émet l'alerte radio après avoir percuté un piéton sur le PN xxx.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Accident de personnes	Accident ou maladie ou décès	Tiers - Riverain		EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°7 : Chute d'un voyageur

La chute d'une personne qui tente de monter en marche.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Accident de personnes	Accident ou maladie ou décès	Tiers - Riverain	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

OU

La chute d'une personne qui tente de descendre en marche.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Attente exécution du service voyageurs	Accident – maladie – décès	Autres	-	EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

OBSTACLE SUR LA VOIE – CHOC ANORMAL

Cas n°1 : Intrusion

Exemple : Le Train T1 émet l'alerte radio après avoir constaté la présence de personnes (dans la zone dangereuse) le long de la voie.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Obstacle sur la voie ou aux abords	Intrusion	Tiers - Riverain	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°2 : Arrêt avant un obstacle suite à intempéries

Exemple : En période d'intempéries, le train T1 émet une alerte radio et avise qu'il vient de s'arrêter avant des branches d'arbre tombées sur la voie.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Obstacle sur la voie ou aux abords	Intempéries	Voie courante ou abords	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de l'alerte radio, signalement du conducteur, protection assurée, avis lancés, condition de reprise du service normal...)

Cas n°3 : Choc contre un obstacle

Exemple : Le train T1 heurte une branche d'arbre suite à élagage par un tiers.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Collision	Erreur humaine	Tiers - Riverain	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de l'alerte radio, signalement du conducteur, protection assurée, avis lancés, condition de reprise du service normal...)

Cas n°4 : Heurt d'un animal sauvage

Exemple : Le train T1 avise qu'il a percuté un sanglier, un chevreuil, ..., au niveau du PK xxx.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Collision</i>	<i>Divagation d'animaux sauvages</i>	<i>Voie courante ou abords</i>	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure d'avis du conducteur ; avis lancés, condition de reprise du service normal...)

Cas n°5 : Heurt d'un animal d'élevage ou domestique

Exemple : Le train T1 avise qu'il a percuté un chien, un mouton, un cheval, une vache..., au niveau du PN 12.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Collision</i>	<i>Divagation d'animaux domestiques</i>	<i>Tiers - Riverain</i>	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure d'avis du conducteur ; avis lancés, condition de reprise du service normal...)

Dans l'OP 462 : art 511

Tout agent d'un train en marche qui ressent en cours de route un choc ou un mouvement anormal (secousse, balancement, ...) ou qui estime qu'il y a danger pour la circulation sur la voie qu'il parcourt (caténaire affaissée, ...) doit provoquer immédiatement l'arrêt du train.

Cas n°6 : Choc anormal

Exemple : Le conducteur du train T1 signale un choc anormal au Km..., Voie 1. Après visite du train par son conducteur et de la voie par les agents de l'infra-maintenance, aucune anomalie n'est détectée de part et d'autre.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Choc anormal	Cause indéterminée	Voie courante ou abords		MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, informations reçues...)

Cas n°7 : Choc suite à du ballast sur le rail

Exemple : Le conducteur du train T1 signale un choc au Km..., Voie 1. Après visite du train par son conducteur, le train a roulé sur du ballast.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Obstacle sur la voie ou aux abords	Malveillance	Voie courante ou abords		Externe



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, informations reçues...)

INCENDIE ET DEGAGEMENT DE FUMEE

Dans l'OP 462 : art 502

Toutes les fois qu'ils n'en sont pas empêchés par l'exécution normale de leur service, les agents sédentaires qui concourent à la circulation des trains, etc., doivent observer les trains en marche afin de déceler, le cas échéant, les défauts dangereux pour la sécurité des usagers, de la circulation ou susceptibles de provoquer des avaries aux installations.

SURVEILLANCE DES TRAINS EN MARCHE OP53707

La surveillance des trains en marche (STEM) fait partie des fondamentaux de la sécurité des circulations ferroviaires.

Cas n°1 : Cause de l'incendie inconnue (feu de traverse,...) en ligne

Exemple : Le conducteur du train T1 annonce un feu de traverse, sur la voie 2 (voie voisine) aux environs du PK xxx y compris des voies à quai

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Incendie aux abords ou sur la voie	Cause indéterminée	Voie courante ou abords	-	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°2 : Incendie dû à un tiers (feu de talus occasionné par des tiers sans intention malveillante, véhicule routier, bâtiment en feu...)

Exemple : Le conducteur du train T1 annonce un feu de talus sur la voie 2 (voie voisine) aux environs du PK xxx. Les premiers éléments de l'enquête montrent qu'un tiers semble en être à l'origine.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Incendie aux abords ou sur la voie	Erreur humaine	Tiers Riverain	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de l'avis du conducteur, protection assurée, avis lancés...)

Cas n°3 : incendie dû à un acte de malveillance

Exemple : Le conducteur du train T1 annonce un feu de talus occasionné par un tiers sur la voie 2 (voie voisine) aux environs du PK xxx. Après quelques investigations, il s'avère que ce feu a été provoqué de façon intentionnelle et malveillante.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Incendie aux abords ou sur la voie	Malveillance	Voie courante ou abords	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de l'avis du conducteur, protection assurée, avis lancés...)

Cas n°4 : incendie dû à une défaillance du matériel roulant

Exemple : Le conducteur du train T1 annonce un feu de talus occasionné par un frein bloqué sur son convoi sur la voie 1 aux environs du PK xxx (ou un convoi est identifié comme responsable et le train décelé).

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille de défaillance	Famille de ressource	Ressource	Structure responsable
Incendie aux abords ou sur la voie	Erreur humaine - Défaillance technique	Matériel remorqué	-	EF (du train concerné par l'incident de frein)



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues... heure de l'avis du conducteur, protection assurée, avis lancés...)

Cas n°5 : incendie dû à un orage ou intempérie avérée (canicule...)

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type de défaillance	Type de ressource	Ressource	Structure responsable
Incendie aux abords ou sur la voie	Intempéries	Voie courante ou abords	-	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de l'avis du conducteur, protection assurée, avis lancés...)

Cas n°6 : Dégagement de fumée sur un train signalé par un AC, conducteur ou Agent Voie

Exemple : Un train T1 (EF A) ou AC ou un agent voie signale un dégagement de fumée sur un train T2 (EF B) mais le conducteur de celui-ci ne constate rien lors du contrôle visuel.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Incendie à bord du matériel roulant	Erreur humaine-défaillance technique	Matériel remorqué ou engin moteur	-	EF B



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

TRAVAUX et LTV

Un chantier pourra être considéré comme "conforme", lorsque les 3 éléments suivants seront présents :

1) la perte de temps est prévue dans les horaires

Cela implique que la perte de temps entre dans le crédit-temps travaux inclus dans la marge de régularité.

Ce crédit-temps travaux est composé du crédit-temps normal (2,5 min /100 km sur lignes classique, à déterminer sur LGV), mais aussi des minutes supplémentaires éventuellement allouées sur le segment LTV. Les sillons doivent être retracés dans un délai de 6 mois.

2) la perte de temps est connue des conducteurs

Ce n'est que si les conducteurs sont avisés de l'existence de la perte de temps qu'ils pourront la gérer correctement (bonne utilisation de la marge de régularité, avec en particulier prise d'avance en amont de la LTV quand c'est possible).

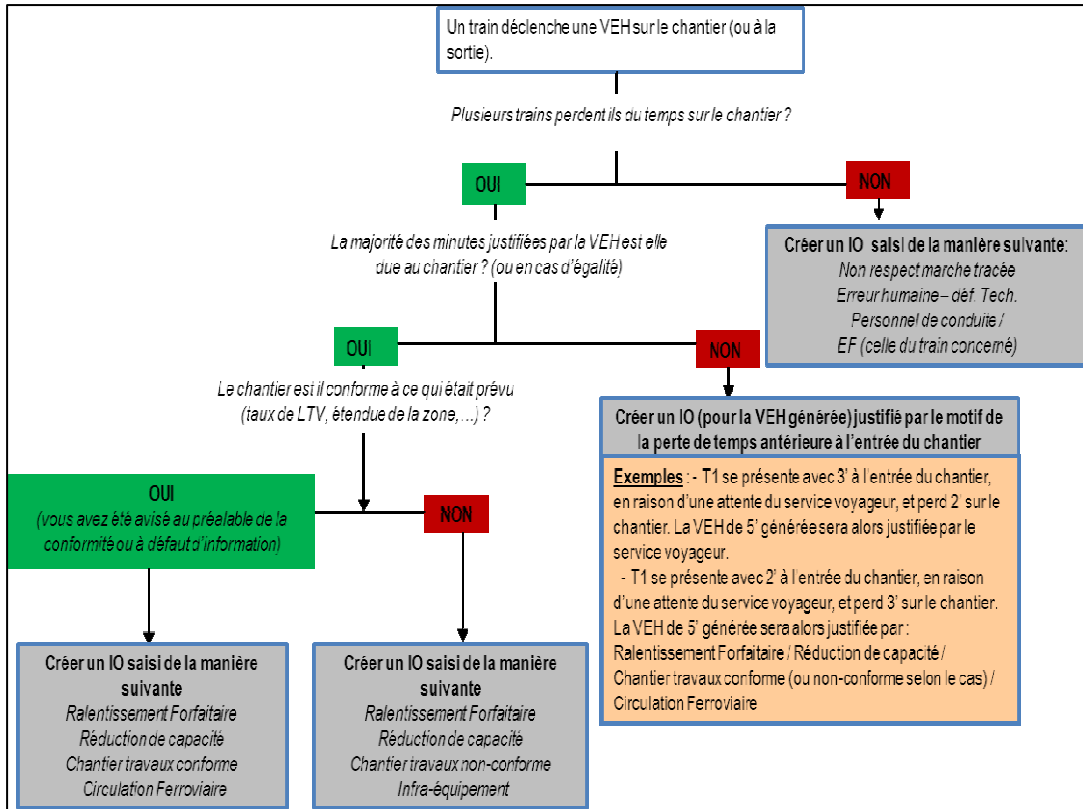
3) la valeur de la perte de temps est conforme à la perte de temps théorique prévue

Différence entre le RP 0 et le FLASH ou ARTIC.

Ralentissement forfaitaire

Ce type d'incident concerne exclusivement les pertes de temps dues aux différents ralentissements générés sur ou aux abords du chantier.

Les pertes de temps dues à la préparation et le déroulement du chantier (programmation, TTX, problème sur le chantier...etc.) seront à imputer en "Travaux programmés".



Si les travaux durent plus d'un mois : fermeture à la fin de chaque mois de la synthèse BREHAT et ouverture d'une nouvelle synthèse pour le mois suivant. Ne pas oublier les références du chantier dans le champ ressource.

A Postériori :

- Le guichet régularité doit vérifier la pertinence des EC justifiés par l'IO (les circulations sont-elles bien passées sur le chantier ?, pas de perte de temps abusive par rapport aux autres circulations....),
- La conformité des travaux par rapport aux différentes RP, lorsqu'ils en font l'objet, doit être vérifiée à J+1.

Cas n°1 : Une seule circulation perd du temps sur le chantier

Exemple : Le train T1 est le seul train à perdre du temps sur le chantier. Les autres circulations ne perdent pas de temps.

Créer un incident origine pour le retard du train T1 de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée	Erreur humaine-défaillance technique	Personnel de conduite	-	EF (T1)



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°2 : plusieurs trains perdent du temps sur le chantier

Exemple 1 (la majorité des minutes justifiées par la VEH ont été subies avant l'arrivée sur le chantier) : le train T1 arrive sur le chantier avec un retard de 4 minutes suite à une attente du service voyageur. Il perd à nouveau 3 minutes sur le chantier.

Créer un incident origine pour les 7', avec le triplet correspondant au motif des 4' de retard pour le train T1.

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente exécution du service voyageur	Autre	Autre	-	EF (du train T1)



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Exemple 2 (la majorité des minutes justifiées par la VEH ont été subies sur le chantier) : le train T1 arrive sur le chantier avec un retard de 3 minutes. Il perd à nouveau 4 minutes sur le chantier.

Créer un incident origine (lorsqu'il n'a pas déjà été créé) avec le triplet suivant pour le train T1

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Ralentissement forfaitaire	Réduction de capacité	Chantier Tx conforme ⁽¹⁾	Chantier n° ...	CIRCULATION FERROVIAIRE



(1) Si à votre connaissance ou après étude du guichet régularité, il apparaît que le chantier n'est pas conforme à l'étude préalable (limitation de vitesse abaissée, zone de ralentissement plus étendue que prévue...) le type de ressource défaillante doit être "Chantier Tx non conforme", la structure responsable sera **INFRA EQUIPEMENT**.



Si les travaux durent plus d'un mois : fermeture à la fin de chaque mois de la synthèse BREHAT et ouverture d'une nouvelle synthèse pour le mois suivant.
Ne pas oublier le N° du chantier dans le champ ressource.

Cas n 3 : Travaux programmés

Ce type d'incident concerne exclusivement la préparation et le déroulement du chantier (programmation, TTX, problème technique ou d'organisation sur le chantier...etc.) mais :

- qui n'entraînent pas de retard dans la restitution,
- pouvant occasionner des restrictions de circulation lors de la restitution des travaux.

Exemple 1 : Les travaux sur un appareil de voie sont rendus à l'heure mais le responsable des travaux complète la dépêche de cessation par la mise en place d'une vitesse limite sur cet appareil de voie.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Travaux Programmés	erreur humaine (ou « erreur gestion conception » selon le cas)	Appareil de voie	n° de l'appareil de voie	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (Exemple : 7h15 avis réalisateur sur les mesures particulières à appliquer...)

Exemple 2 : Les travaux sont rendus à l'heure mais un commutateur de ZEP est resté en position de fermeture du sémaphore. Les trains enregistrent un retard de 7 minutes.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Travaux Programmés	Erreur humaine	Install de signal autre que zone et app de voie	Install de signal autre	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (Exemple : 7h15 détection de l'anomalie par l'arrêt du train, avis réalisateur ...)

Exemple 3 : Les travaux font l'objet d'une CCTT : les conséquences ont été mal évaluées et empêchent l'utilisation de certaines voies ou de certaines installations (aiguilles bloquées...etc.) ou encore, l'occupation des voies en gare a été mal estimée.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Travaux Programmés	Erreur de gestion ou conception	Gestion des circulations	CCTT n°...	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues

Cas n 4 : Retard dans la restitution des travaux

La RP0 devra incorporer la fiabilisation des planches travaux en prenant en compte notamment les temps accordés aux procédures de mise en œuvre et de levée des protections S9 et S11, les engagements et dégagements des TTx et engins, les marges pour aléas, la possibilité de reprise en mode dégradé sous couvert d'une procédure de réduction du domaine protégé et/ou de dérangement.

Exemple 1 (suite à un problème technique ou d'organisation) : Restitution tardive des travaux voie 2 suite à un problème technique sur le TTx, le train T1 est retardé de 15 minutes.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Travaux Restitution tardive	Défaut technique	Engin de maintenance	Opération n°...	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : 5h15 avis RPTx panne TTX sur la ZEP type L rendue à 6h15)

Exemple 2 (suite à un incident extérieur ayant réduit le début de plage travaux) : Restitution tardive des travaux voie 2, le train Y est retardé de 15 minutes. Les travaux avaient été accordés avec 30 min de retard suite à un accident de personne la veille au soir.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train Y à l'incident origine de l'accident de personne	
Travaux Restitution tardive	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA _ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train ... du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (Exemple heures d'accord de plage travaux et de restitution et n° d'opération travaux)



NB : En principe, même accordée en retard, une opération doit être rendue à l'heure. Aussi, ce cas ne peut concerner que des travaux d'une durée incompressible.

Exemple 3 : Restitution des travaux à l'heure de l'AHT voie 2 (sans tenir en compte des levées de protection de l'AC).

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Res- source	Structure responsable
Travaux Restitution tardive	Défaut technique	Voie courante ou abords	Opération n°...	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (Exemple heures d'accord de plage travaux et de restitution et n° d'opération travaux)

Cas n°5 : LTV inopinée

Règle : Ce type d'incident concerne toutes les limitations de vitesse hors TRAVAUX : Limitations de vitesse au passage d'une gare lorsque celle-ci n'est pas équipée d'une passerelle ou d'un souterrain ; limitations pour vétusté de la voie en attente de travaux, etc.

Exemple : Un agent de maintenance limite la vitesse des trains sur une section de ligne pour « vétusté de la voie ».

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
LTV Inopinée	Réduction de Capacité	Voie courante ou abords		MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : 7h15 avis par la maintenance...)

Cas n°6 : Trains en IPCS suite Travaux

Exemple 1 Passage en IPCS suite à l'opération N°V22210 entre les gares A et B.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Ralentissement forfaitaire	Réduction de capacité	Chantier Tx conforme (1)	OP N° ...	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : OP N°)

Exemple 2 le train Y est en retard **et il y a un conflit de circulation** pour passer en IPCS entre les gares A et B. A rattacher sur son retard antérieur

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train Y à l'incident origine du retard du train Y	
Garage et rétention	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JMMAAA _ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train ... du JMMAAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause

Cas n°7 : LTV inopinée qui se prolonge dans le temps

Exemples : Un agent de maintenance limite la vitesse des trains sur une section de ligne pour un éboulement

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
LTV Inopinée	Intempéries	Voie courante ou abords		EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : 7h15 avis par la maintenance...)

OU

Un wagon a déraillé suite à une avarie sur le matériel, la voie ne peut pas être réparée rapidement.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Déraillement, bi-voie, talonnage	Erreur Humaine - Défaillance technique	Matériel remorqué		EF ou infra v



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : 7h15 avis par la maintenance...)

A postériori

Dans un délai maximum de deux mois, le mainteneur s'engage à fournir la date prévisionnelle de remise en état des installations. Dans le cas contraire, un nouvel incident sera créé en responsabilité du mainteneur.

Par dérogation, pour les cas complexes nécessitant une étude technique et organisationnelle non réalisable sous 2 mois, le délai peut être prolongé. Dans ce cas, le mainteneur se doit d'estimer la durée de réalisation de cette étude.

Lorsque la date prévisionnelle de remise en état des installations sera connue, les guichets régionaux se rapprocheront du guichet national qui soumettra l'incident à la commission mensuelle CF. Celle-ci statuera sur les suites à donner à cet incident.

INCIDENT DE GESTION DES CIRCULATIONS

Cas n°1 : Non-respect des règles de priorité du document de référence du réseau (DRR)

Règle : A utiliser pour :

- Une circulation maintenue en avance provoquant du retard en ligne ou en gare
- Un oubli de garage
- Un non-respect de l'ordre normal de circulation d'un train prévu au TST

Exemple : Le train T3 origine à la gare de G doit circuler derrière le Train T1. Lors de la remise de service, l'agent oublie de transmettre cet ordre reçu du régulateur : le Train T3 circule devant le Train T1.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect règles de priorité du doc de référence réseau	Erreur humaine	Fonction Aiguillage	Train T3	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : ordre de succession prévu par le régulateur, cause, conséquences...)

Exemple : Le 433651 circule en avance de 35 minutes entre 2 gares avec l'accord du régulateur et impacte la régularité du train suiveur 860011 +10'.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect des règles de priorité du doc réf réseau	Erreur humaine	Régulation	Circulation en avance	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Exemple : Le 433651 a une incorporation d'un ATE, mais l'agent TE du COGC répond tardivement.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect des règles de priorité du doc réf réseau	Erreur humaine	Régulation		CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°2 : Non ouverture de signal

Exemple 1 : L'aiguilleur d'un poste d'aiguillage, occupé à d'autres tâches, oublie d'ouvrir le signal au train T 2 prêt au départ.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non ouverture de signal	Erreur humaine	Fonction Aiguillage	Train T2	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : N° de signal, cause, conséquences et informations reçues...)

Exemple 2 : Le régulateur chargé de la commande à distance d'un poste d'aiguillage, occupé à d'autres tâches, oublie d'établir un itinéraire pour le train T2.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non ouverture de signal	Erreur humaine	Régulation	Train T2	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : N° de signal, cause, conséquences et informations reçues...)

Exemple 3 : la voie de réception théorique est occupée par le train T1, le train T2 subit un retard suite à l'impossibilité temporaire de le recevoir.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train T2 à l'incident origine du train T1			
Non ouverture de signal	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _			Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train T1 du JJMMAA			



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°3 : Erreur de direction

Exemple : L'aiguilleur d'un poste d'aiguillage trace un itinéraire au train électrique T1 et ouvre le signal vers un itinéraire dépourvu de caténaire.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Erreur de direction, reprise de voie	Erreur humaine	Fonction Aiguillage	Train T1	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues

Cas n°4 : Tracé des horaires

Exemple : Un conflit de circulation est détecté suite à erreur dans la conception du service : 2 trains sont prévus à la même heure sur la même voie.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée	Erreur humaine	Tracé des horaires		CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, conséquences et informations reçues...)

Cas n°5 : Dérouillage

Exemple 1 : Une circulation, dont la marche théorique n'intègre pas le temps nécessaire au « dérouillage », est utilisée pour maintenir un shuntage correct sur des zones équipées de circuit de voie.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dévoisement inopiné	Dérouillage	Gestion des circulations		CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : train passage voie..., dérouillage itinéraire, ...)

Exemple 2 : Une circulation, dont la marche théorique intègre le temps nécessaire au dérouillage, est utilisée pour maintenir un shuntage correct sur des zones équipées de circuit de voie.

Si le temps alloué au dérouillage n'est pas suffisant (après s'être assuré auprès de l'agent de conduite qu'il a bien circulé à la vitesse maximale autorisée), l'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée (sf compo non-conforme)	Erreur humaine	Tracé des horaires		CIRCULATION FERROVIAIRE

OU

S'il s'agit d'une erreur du personnel de conduite, l'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée (sf compo non-conforme)	Erreur humaine - défaillance technique	Personnel de conduite		EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, conséquences et informations reçues...)

DERANGEMENT DES INSTALLATIONS

Cas n°1 : Déangement ou avarie aux installations

Exemple : Le Train T1 est retenu 20' devant le signal C1 suite à un dérangement de celui-ci.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Défaut technique	Installation de signalisation autre que zone et app de voie	N° de signal	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Défaut Carré n°XXX, avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Cas n°2 : Déangement ou avarie aux installations – cause indéterminée

Exemple : Le train T1 est retenu 10' devant le signal Carré 5 en gare suite à un dérangement de celui-ci ; problème non déterminé après vérifications et essais de l'agent chargé de la maintenance.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Cause Indéterminée	Installation de signalisation autre que zone et app de voie	N° de signal	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Déangement du carré 5, avis Maintenance 17h46 par l'AVC de La Poissonnière, fonctionnement normal 18h05 : cause présumée non identifiée)

EN postériori : Deux incidents **en moins de 48 heures** sur une même installation, le premier en cause indéterminée le second dont la cause est identifiée on peut rattacher ces deux incidents.

Cas n°3 : Déangement d'un PRCI ou de Mistral

Exemple : Le Train T1 est retenu 20' devant le signal C1 suite à un défaut de commande.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Défaut technique	Installation de signalisation autre que zone et app de voie		MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Défaut Carré n°XXX, avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Cas n°4 : Déangement ou avarie aux installations – erreur agent

Exemple : Le train T1 est retenu 10' devant le signal Carré 5 en gare suite à un déangement de celui-ci dû à une erreur de manipulation de l'agent SE au cours d'une opération de maintenance.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Erreur humaine	Installation de signalisation autre que zone et app de voie	N° de signal	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Défaut Carré n°XXX, avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Cas n°5 : Déangement de zone consécutif à la présence de paillettes dans un joint isolant

1^{er} cas : si il n'y a pas de freinage d'urgence, le retard est imputé à l'Infra équipement.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Défaut technique	Zone		MAINTENEUR

2nd cas : en cas de freinage d'urgence, le retard est imputé à la structure responsable de la cause de ce freinage.

Exemple : Le train T1 freine d'urgence sur la Zone 142 en raison de la perception de l'alerte radio émise par T2 suite au heurt d'une personne. Quelques temps plus tard (ou au dégagement de T1) la Zone 142 est au rouge.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train T1 à l'incident « accident de personne » de T2	
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train T2 du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°6 : Incident caténaire, défaut d'alimentation

Lorsqu'une disjonction se produit au sein d'un Central Sous Station, il y a réenclenchement automatique au bout de 3 à 4 secondes (10 sec. Maximum). Si une seconde disjonction se produit, le réenclenchement devra se faire manuellement. Le règlement OP 474, opposable à toutes les EF, précise aux conducteurs la procédure à appliquer en cas d'absence de tension en ligne.

Exemple 1 : Un aiguilleur chargé de manœuvrer un sectionneur sur le terrain se trompe de sectionneur et provoque l'absence d'alimentation sur une section élémentaire sous laquelle circulent un ou plusieurs trains électriques.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incident caténaire, défaut d'alimentation</i>	<i>Erreur humaine</i>	<i>Fonction Aiguillage</i>	<i>Train n°</i>	<i>CIRCULATION FERROVIAIRE</i>



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, conséquences et informations reçues...)

Exemple 2 : Une disjonction fugitive de moins de 10 secondes se produit (uniquement pour une circulation à vitesse ≤ 160 km/h ou ne parcourant pas une ligne à forte pente).

L'incident est à saisir de la façon suivante s'il s'agit d'un **ré-enclenchement automatique** :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Non-respect de la marche tracée (sf compo non-conforme)</i>	<i>Erreur humaine - défaillance technique</i>	<i>Personnel de conduite</i>	<i>Train T2</i>	<i>EF</i>

Dans le cas contraire

L'incident est à saisir de la façon suivante s'il s'agit d'un **ré-enclenchement manuel** :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Incident caténaire, défaut d'alimentation</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Caténaire ou Sous-station</i>	<i>Train</i>	<i>MAINTENEUR</i>



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, conséquences et informations reçues...)

Cas n°7 : Déangement des systèmes informatiques « Galite – Oleron »

Type Incident	Type Défaillance	Type ressource	Structure responsable
Dérangement des systèmes informatiques	Défaut technique	Galite - Oléron	INFRA Equipement
Dérangement des systèmes informatiques	Erreur humaine	Galite - Oléron	INFRA Equipement

Ces triplets doivent être utilisés dans les cas suivants et en cas de perte réelle de temps :

- Déangement de Galite ou d'Oléron
- Déangement de Bréhat

Ce type de ressource ne doit pas être utilisé pour (liste non exhaustive) :

- Une mauvaise indexation doit être saisie en erreur hum / circ ferr,
- Tout problème affectant un PRCI (déangement, commande non aboutie...) doit être saisie en dérgt is sf PN / défaut tech / IS de signal°... / infra V,
- Une erreur de programmation doit être saisie en non ouverture / err hum / fct aig / circ ferr,
- Une extinction de TCO doit être saisie en dérgt is sf PN / défaut tech / IS de signal°... / infra V,
- Un déangement de SAAT doit être saisi en déangement Télécom/Défaut Technique/ Infra V

Cas des coupures Bréhat :

- Coupure programmée et annoncée au moins 48 heures à l'avance, les VEH sont reprises en opérationnel
- Coupure inopinée ou déangement de Bréhat :
- Si le volume de VEH à saisir à la reprise du fonctionnement normal est inférieur ou de l'ordre d'une trentaine, les VEH sont reprises en opérationnel
- Si le volume de VEH est supérieur et que la charge de travail ne permet pas leurs reprises en opérationnel, elles sont affectées dans un incident « dérgt des syst informatique / def tech / Galite-Oleron / infra V » en précisant « Bréhat » dans le champ ressource. Ces VEH seront reprises à posteriori par le guichet régularité s'il a la connaissance des incidents en travaillant avec les Efs et les mainteneurs (ex : J+1).

Cas n°8 : « MOE extérieure »

Ce triplet est à utiliser en cas de VEH provoquée par des travaux (restitution tardive par exemple,...) dont la maîtrise d'œuvre a été confiée à une entreprise (ex SYNERAIL) autre que l'Infra-équipement. Du fait de la complexité à déterminer si des travaux sont, pour ce qui est de la MOE, du ressort de telle ou telle entreprise, ce triplet ne devrait, en principe, pas être utilisé en temps réel.

Il appartiendra à l'infra-équipement de :

- Vigiler les triplets de la famille incident « Travaux » qui lui sont imputés
- Identifier les incidents qui ne relèvent pas de sa MOE
- Demander leur redressement (sur le Triplet créé).

Type Incident	Type Défaillance	Type ressource	Structure responsable
Travaux programmés	Erreur ou anomalie	Maitrise d'œuvre extérieure	EXTERNE

Cas n°9 : « Déangement du SAAT »

Ce triplet est à utiliser en cas de Dysfonctionnement du SAAT (saut d'index, blocage d'index dû à une défaillance technique...).

Type Incident	Type Défaillance	Type ressource	Structure responsable
Dérangement installation Telecom sf radio	Défaut technique	Installation télécom (sauf radio)	INFRA Equipement



Ajouter dans la partie commentaire les informations obtenues (exemple : cause, conséquences et informations reçues...)

Cas n°10 : « Incident Caténaire »

Exemple 1 : Si un arbre ou végétation dense (dans les emprises) touche la caténaire

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Res- source	Structure responsable
<i>Incident caténaire, défaut d'alimentation</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Caténaire ou Sous-station</i>		<i>MAINTENEUR</i>



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Défaut aiguille n°XXX, avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Exemple 2 : si un arbre (en dehors des emprises, d'un particulier avec dépôt de plainte) touche la caténaire

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Res- source	Structure responsable
<i>Incident caténaire, défaut d'alimentation</i>	<i>Erreur Humaine</i>	<i>Tiers riverain</i>		<i>Externe</i>



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Exemple 3 : Si un arbre (suite avis météo) touche la caténaire

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Res- source	Structure responsable
<i>Incident caténaire, défaut d'alimentation</i>	<i>Intempéries</i>	<i>Caténaire</i>		<i>Externe</i>



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Cas n°11 : Matériaux laissés par le GID maintenance aux abords des voies

Les matériaux (ou les outils) utilisés par le GID dans le cadre de travaux et laissés aux abords des voies à la suite de planches travaux peuvent être utilisés par des tiers à des fins malveillantes. Cette fiche a pour objet de déterminer ce qui est de la responsabilité du GID de ce qui ne l'est pas afin de mettre en conformité la saisie à J+1 (la saisie effectuée par le régulateur sera par défaut imputée à l'infra maintenance).

Préconisation (pour l'opérateur temps différé) :

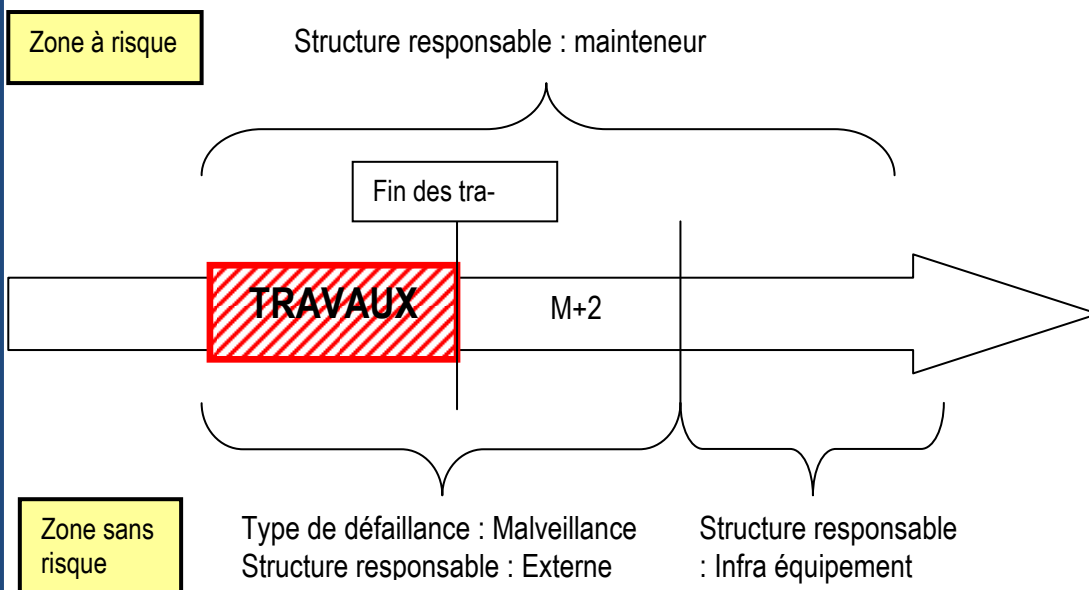
Avant de donner la possibilité à ses agents de stocker des matériaux (ou des outils) aux abords des voies, le GID doit procéder à une analyse afin de déterminer si la zone est considérée comme étant « à risque »* (dans ce cas, les intéressés devront prendre toutes les mesures utiles : gardiennage, mise sous clé...).

Ainsi, dès lors que des matériaux (ou des outils) sont utilisés à des fins malveillantes et péjorent la régularité, la saisie Bréhat se fera comme suit

- La Zone a été identifiée comme étant à risque :
 - Dans tous les cas (pendant ou après les travaux) la structure responsable de l'incident créé (Obstacle, Collision...) sera « Infra-Equipement »,
- La Zone a été identifiée comme n'étant pas à risque :
 - Pendant la durée des travaux et jusqu'à M+2 après la fin des travaux : le type de défaillance et la structure responsable de l'incident créé (Obstacle, collision) seront respectivement : « Malveillance », « Externe ».
 - A partir de M+2 après la fin des travaux : la structure responsable de l'incident créé (Obstacle, Collision...) sera « Infra-Equipement »

* Cette information peut être recueillie par le guichet régularité auprès de son correspondant de l'infra maintenance.

En résumé à J+1 :



Cas n°12 : Dérangement FUGITIF

Exemple 1 : Le Train T1 est retenu 20' devant le signal C1 suite à un dérangement de l'aiguille 21 avec appel à l'équipement

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Défaut technique	Appareil de voie	N° aiguille	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Défaut aiguille n°XXX, avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Exemple 2 : Le Train T1 est retenu 20' devant le signal C1 suite à un dérangement de l'aiguille 21 sans appel à l'équipement

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Erreur Humaine	Fonction aiguillage		CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Défaut aiguille n°XXX, ...)

Exemple 3 : Le Train T1 est retenu 20' devant le signal C1 suite à un dérangement de l'aiguille 21 sans appel à l'équipement **mais découverte de ballast**

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Défaut technique	Appareil de voie	N° aiguille	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Défaut aiguille n°XXX, avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Cas n°13 : Déangement de PN

Exemple 1 : Alarme MAT reçu par l'AC sur le PN 21

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Raté ouverture PN	Défaut technique	P.N.	PN n°	INFRA EQUIPEMENT



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : RO sur PN 21 n°XXX, avis Maintenance, retour au fonctionnement normal ...)

Exemple 2 : Le Train T1 en avance de 20' minutes est retenu dans la zone d'annonce du PN de X, entraînant la prise de mesures de déangement du PN sauf si celui-ci est arrêté pour tout autre cause (exemple : Détresse, Déangement IS,...).

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	Erreur Humaine	Fonction régulation à créer le lien	PN n°	CIRCULATION FERROVIAIRE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : RO PN n°XXX, ...)

DETECTEUR DE BOITE CHAUDE

Depuis Juin 2014, le document OP 556 a été modifiée.

Dans ce nouveau document, il est stipulé :

Le conducteur :

- procède à la visite de son train ou établit le diagnostic par le système de surveillance embarqué conformément aux dispositions reprises à l'AMEC du matériel roulant,
- informe l'agent de surveillance de ses constatations

Avant juin 2014, il était demandé à l'EF de faire passer le wagon incriminé en atelier pour la vérification de l'essieu ou bogie, maintenant cette vérification ne se repose que sur le conducteur.

Cas n°1 : Boîte chaude non avérée

Exemple : Après déclenchement de DBC, le conducteur ne constate pas de température anormale du bogie et l'Infra M, après vérification du DBC, estime qu'il fonctionne normalement (annotation RAS du carnet de dérangement)

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Boîte chaude, déclenchement DBC, dérangement DBC	Cause indéterminée	DBC	DBC de ...	MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Lors de la mise en qualité des incidents par le guichet, celui-ci doit vérifier que le sillon n'a pas déclenché sur un autre DBC (si c'est le cas ; l'imputation est maintenue sinon se référerait au cas n°2)

Cas n°2 : boîte chaude avérée

Exemple : Le DBC de ... provoque une alarme (simple ou danger) lors du passage de T1.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Boîte chaude, déclenchement DBC, dérangement DBC	Erreur humaine – Défaillance technique	Engin moteur	N° de l'Emou wagon	EF de T1



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

DECLENCHEMENT DU KVB ou DERANGEMENT ASSERVISSEMENT SOL MACHINE

Cas : Déclenchement du KVB ou Dé rangement asservissement sol machine

Règle : un seul train se fait prendre en charge par le KVB, on considère alors que le problème provient du train.

Deux trains se font prendre en charge par le KVB en 24 heures, on considère alors que le problème provient de la balise au sol

T1 est pris en charge par le KVB et aucun autre signalement n'a lieu dans les 24 heures

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement asservissement sol / machine	Erreur humaine / défaillance technique	Engin moteur		EF de T1



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (*exemple : cause et informations reçues...*)

OU

T1 et T3 sont pris en charge par le KVB ou dans le laps de temps de 24 heures

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Dérangement asservissement sol / machine	Cause indéterminée	Equipement sol (Interface sol/machine)		MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (*exemple : cause et informations reçues...*)

INTEMPERIES

En cas de limitation de vitesse ayant pour cause des intempéries affectant l'ensemble des circulations (en application de la consigne DC 3123) :

- si toutes les EFS sont d'accord pour l'application de cette limitation de vitesse les retards constatés seront justifiés par un incident origine de défaillance « Intempéries » et de responsabilité « Externe »
- si une seule EF donc l'incident sera imputé à l'EF sauf si cette EF est la seule à circuler sur la zone concernée.

Cas n°1 : Incidents dus aux conditions climatiques hivernales

Exemple 1 : Limitation de vitesse suite à la présence de neige ou à projection de glace ou mauvaise visibilité latérale ou application de la DC 3123

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée	Intempéries	Voie courante ou abords		EXTERNE

Exemple 2 (Incident matériel dû aux intempéries) : Vitres cassées, attelage gelé... (pas application DC 3123)

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Soin matériel roulant	Autres	Engin moteur ou Matériel remorqué		EF (du train avarié)

Exemple 3 : L'EF limite la vitesse suivant ses prescriptions réglementaires sans application de la DC 3123 :

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect marche tracée (sauf compo non conforme)	Autres	Autres		EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...)

Cas n°2 : LTV suite à forte chaleur

Exemple : LTV suite à avis de température au rail supérieure à 45°

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
LTV inopinée	Intempéries	Voie courante ou abords		EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°3 : Coup de vent, orage

Exemple : arbre touchant la caténaire en cas de vent, d'orage, dérangement suite à la foudre.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Si un avis d'alerte météo (ou une carte des impacts de foudre) a été émis pour le jour de l'incident :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Incident caténaire ou Obstacle ou Dérgt des install...etc.	Intempéries	En fct du type incident		Externe

Si aucun avis d'alerte météo (ou une carte des impacts de foudre, ou une végétation dense) n'a été émis pour le jour de l'incident :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Incident caténaire ou Obstacle ou Dérgt des install...etc.	Défaut technique	En fonction du type incident		MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°4 : Grand froid

Règle : ces cas doivent être systématiquement affectés en structure responsable "infra équipement". Ils ne peuvent être redressés à posteriori en défaillance "intempéries" que sur déclenchement d'un accord national par le GI concerné

Exemple : non libération de Zone suite à un rail cassé en raison de températures négatives

L'incident est à saisir de la façon suivante (si pas d'accord national) :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Rail cassé	Défaut technique	Appareil de voie ou voie courante		MAINTENEUR



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

ENRAYAGE – PATINAGE

Informations générales

1. En opérationnel :

La saisie en «intempéries» ne doit s'appliquer que pour des cas où la perte d'adhérence est la cause directe d'une météo défavorable (feuilles, rail givré...). Pour les cas où le patinage /enrayage n'est ni la cause d'une défaillance du matériel roulant, ni d'une mauvaise météo, la saisie sera : **enrayage / défaut technique / voie courante / infra V ou patinage / erreur humaine / voie courante / infra V**

En cas d'enrayage important nécessitant l'application des mesures prévues à la DC 1502, la mention "enrayage important" est annotée dans le commentaire. Dans le cas contraire, la mention "adhérence dégradée" est annotée

Lorsqu'une seule circulation perd du temps alors que les trains suivants ou précédents n'en perdent pas, la perte de temps constatée est à justifier par un incident de structure responsable EF.

2. A posteriori :

Si l'analyse montre que cette circulation a permis d'assurer le nettoyage du rail (passage avant wagon laveur par exemple), l'incident est à affecter en structure responsable « Externe ».

Cette règle s'applique également dans les cas de retards isolés dus aux intempéries (brouillard, pluie, ...).

Le guichet régularité (ou le pole QR selon le cas) s'assure qu'en cas de tournée prévue du wagon laveur (ou brosser...), celle-ci a bien été assurée. Si ce n'est pas le cas, après s'être assuré qu'aucun problème imputable à la Circulation Ferroviaire n'a empêché cette circulation, la saisie sera rectifiée en **enrayage / défaut technique / voie courante / infraV ou patinage / erreur humaine / voie courante / infra V**

Cas n°1 : Enrayage suite à intempéries

Exemple : *Durant un orage, le train T2 annonce un enrayage important voie 2 (DC 1503 : Un enrayage important est une perte d'adhérence "Rail/Roue" se produisant en phase de freinage d'un train.)*

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Enrayage	Intempéries	Voie courante ou abords		EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de signalement du conducteur, avis lancés à l'Équipement, condition de reprise du service normal...)

Cas n°2 : Enrayage suite à anomalie sur l'engin moteur

Exemple : Le train T2 annonce un enrayage important voie 2 et signale que l'anti enrailleur est isolé ou que les sablières sont vides.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Enrayage	Erreur humaine - Défaillance technique	Selon le type d'engin moteur ou de matériel concerné	N° du matériel	EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (Exemple : heure de signalement du conducteur, avis lancés à l'Équipement, condition de reprise du service normal...)

Cas n°3 : Patinage suite à intempéries

Exemple : Le conducteur du train T2 annonce un patinage voie 2 sur une partie de voie.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Patinage	Intempéries	Voie courante ou abords		EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, conséquences et informations reçues...)

Cas n°4 : Patinage suite à anomalie sur l'engin moteur

Exemple : Le conducteur du train T2 annonce un patinage voie 2 sur une partie de voie et signale que l'anti patinage est isolé ou que les sablières sont vides.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Patinage	Erreur humaine - Défaillance technique	Selon le type d'engin moteur ou de matériel concerné		EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, conséquences et informations reçues...)

Cas n°5 : Patinage sans annonce au régulateur suite à intempéries

Exemple : Le conducteur du train T2 n'a pas annoncé un patinage voie 2 au régulateur ou à l'AC.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Patinage</i>	Erreur humaine - Défaillance technique	Selon le type d'engin moteur ou de matériel concerné		<i>EF</i>



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (*exemple : cause, conséquences et informations reçues...*)

ATTENTE MATERIEL / PERSONNEL

Règle :

En opérationnel, cet incident sera en incident origine "attente matériel" sauf si l'opérateur dispose de l'information, (par lui-même ou apportée par l'EF), lui permettant d'identifier l'incident origine ayant retardée la mise en place du matériel. En ce cas, un incident "attente matériel" sera rattaché en "induit" à cette cause.

En post-opérationnel (J+1) ces incidents origines "attente matériel" pourront être redressés en incidents « induits » à la demande de l'EF qui apporte les éléments nécessaires (cela peut être la réutilisation théorique du matériel)

L'EF doit s'assurer avant de demander le rattachement en incident induit (en temps réel ou différé) qu'elle n'avait aucune possibilité d'adapter son plan de transport.

Cas n°1 : Attente matériel roulant induite par un autre incident

Exemple : Un train TB d'une EF (ou activité de l'EF SNCF) « B » est expédié en retard à son origine car son engin moteur (ou rame) est retardé par un autre incident imputable à une structure « A » (GI ou autre EF).

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train TB à l'incident origine imputable à « A »	
Attente / absence matériel roulant	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train ... du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Cas n°2 : Attente personnel induite par un autre incident

Exemple : Un train d'une EF (ou activité de l'EF SNCF) « B » est expédié en retard à son origine car son personnel (agent de conduite ou personnel de bord) est retardé par un autre incident imputable à une structure « A » (GI ou autre EF)

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train TB à l'incident origine imputable à « A »	
Attente / absence personnel	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train ... du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

CORRESPONDANCES

Correspondance

Exemple 1 : L'EF retient un de ses trains pour assurer la correspondance avec un train (en retard ou non) de l'EF

L'incident est à saisir en IO de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente correspondance	Prise en charge voyageurs	Service gare		EF Y

Exemple 2 : L'EF demande d'attendre pour assurer la correspondance entre le train X (train en retard de l'EF) avec Train Y qui est la dernière desserte de la journée de l'EF.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train Ty à l'incident origine de Tx	
Attente correspondance	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train Tx du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)



En post-opérationnel :

La structure responsable de ces incidents pourra être redressée à la demande, si et seulement si la structure responsable preneuse donne explicitement son accord.

Dans ce cas, l'incident sera maintenu en Incident origine « attente correspondance » et seule la structure responsable sera modifiée

ARRET EXCEPTIONNEL

Exemple 1 : L'EF X demande un arrêt suite à la suppression d'un train de l'EF Y.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train Ty à l'incident origine de Tx	
Arrêt exceptionnel	1- Si vous connaissez , indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire , indiquer la circulation en cause, la date : Train Tx du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

Exemple 2 : Ce triplet est à utiliser lorsqu'une circulation marque un arrêt non-prévu dans sa marche dans les cas suivants (liste non exhaustive) :

- relève ADC non prévue (arrêt « sauvage ») ou modifiée demandée par fiche de non-conformité
- arrêt supplémentaire pour une desserte voyageurs

L'incident est à saisir en **IO** de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Arrêt exceptionnel	Autres	Autres		EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : Relève prévue sur voie de service, Arrêt avec Fiche de Non-Conformité, Arrêt à telle gare suite, Arrêt non prévu...)

PERTE DE TEMPS EN LIGNE (NRMT)

Cas n°1 : Utilisation du type d'incident : « non-respect marche tracée (sf compo non-conforme) » (1/2)

Cas fréquents de mauvaise utilisation du type d'incident « Non-respect marche tracée (sf compo non-conforme) » :

- Remise de bulletin d'ordre ou marche prudente suite à un incident.
- Non-respect du Document de référence du réseau (une circulation à l'heure est gênée par une circulation en avance)
- Une circulation à l'heure est gênée par une circulation en retard
- Perte de temps suite à une LTV
- Rétention en chantier de production, en gare ou en ligne
- Arrêt exceptionnel.

Pour tous ces événements, des types d'incidents spécifiques de la typologie doivent être utilisés.

1. Cas du défaut technique :

Ces triplets sont à utiliser si la circulation n'arrive pas à tenir sa marche alors que le matériel utilisé correspond bien au matériel initialement prévu. C'est notamment le cas lorsqu'un bloc moteur est isolé ou qu'une voiture est limitée en vitesse.

Type Incident	Famille défaillance	Type Défaillance	Famille ressource	Type ressource	Structure responsable
<i>Non-respect marche tracée (sf compo non conforme)</i>	Erreur Humaine - Défaillance technique	<i>Défaut technique</i>	Engin moteur	<i>Automoteur sauf grande vitesse</i>	EF
				<i>Engin de maintenance</i>	MAINTENEUR
				<i>Engin moteur électrique</i>	EF
				<i>Engin moteur thermique</i>	EF
				<i>Train à grande vitesse</i>	EF
			Matériel remorqué	<i>Matériel remorqué voyageurs</i>	EF



Si le conducteur s'arrête pour isoler un bloc moteur, la perte de temps sera saisie en « soin matériel roulant ». Par contre, le temps perdu du fait que la circulation ne tienne plus sa marche sera saisie avec un des triplets ci-dessus.

Cas n°2 : Utilisation du type d'incident : « non-respect marche tracée (sf compo non-conforme) » (2/2)

2. Autre cas:

Pour utiliser ce triplet, il faut satisfaire aux 3 points ci-après :

- Une circulation perd du temps alors qu'aucun élément extérieur ne peut l'expliquer,
- Tenter de joindre le conducteur et aucune réponse n'est obtenue,
- Annoter le commentaire « ADC injoignable ».

Type Incident	Famille défaillance	Famille ressource	Structure responsable
Non-respect marche tracée (sf compo non conforme)	Autres	Autres	EF



Ajouter dans la partie commentaire les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...).

Cas n°3 : Utilisation du type d'incident : «composition ou caractéristiques non-conformes »

Ce triplet est à utiliser lorsqu'une circulation perd du temps en ligne suite à :

- Changement d'une composition du sillon,
- Incorporation d'un transport exceptionnel sur un sillon non prévu,
- Ajout d'une machine en véhicule
- Masse de tracé réelle différente de la masse tracé théorique.....
- Série de tracé réelle différente de la série tracée

Type Incident	Famille défaillance	Famille ressource	Structure responsable
Composition ou caractéristiques non conformes	Autres	Autres	EF



Ajouter dans la partie commentaire les informations obtenues (exemple : : ATE N°, V140 au lieu de V160, machine en véhicule Non-conformité Dinamic...)

DEPART D'UN CHANTIER DE FRET

Départ en retard d'un train de fret d'un chantier

Exemple 1 : Le train est proposé à l'heure mais suite à un incident, il est retenu.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

- Soit un Incident Induit « Rétention » rattaché à l'Incident Origine correspondant (si la rétention a lieu hors zone de l'IO),
- Soit la VEH sera directement mise dans l'IO si la rétention a lieu dans sa zone.

Exemple 2 : Le train est proposé en retard.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Formation tardive Fret - Attente élément Fret</i>	<i>Autres</i>	<i>Autres</i>		<i>EF</i>



Ajouter obligatoirement dans la partie **commentaire** « train proposé à..h..mn », ou PAD h mn

OBJET SUSPECT, JET DE PIERRE

Cas n°1 : Colis ou bagage abandonné dans un train

Exemple : Un colis suspect est décelé dans le train T1 qui s'arrête en gare.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Alerte à la bombe, colis suspect	Autres	Autres	Colis suspect voiture 5, train T1	EF



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : 08h00 avis lancés, appel du CNO, appel aux astreintes et forces de l'ordre, reprise de la circulation...)

Cas n°2 : Signalement par un conducteur d'un objet suspect aux abords des voies

Exemple : Le train T2 signale un objet abandonné aux abords de la voie considéré comme suspect.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Alerte à la bombe, colis suspect	Malveillance	Tiers - Riverain		EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de signalement du conducteur, avis lancés à l'Équipement et à la SUGE, condition de reprise du service normal...)

Cas n°3 : Signalement d'un objet suspect en gare

Exemple : On signale un objet abandonné en gare considéré comme suspect.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Alerte à la bombe, colis suspect	Malveillance	Tiers - Riverain		EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de signalement du conducteur, avis lancés à l'Équipement et à la SUGE, condition de reprise du service normal...)

Cas n°4 : Signalement d'un objet suspect sur le quai

Exemple : On signale un objet abandonné sur le quai dédié à une EF considéré comme suspect.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Alerte à la bombe, colis suspect	Malveillance	Voyageur		Ef qui gère la gare



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : heure de signalement du conducteur, avis lancés à l'Équipement et à la SUGE, condition de reprise du service normal...)

Cas n°5 : Jet de pierre(s) ou tir de projectile(s)

Exemple : Un client signale au conducteur du train T1 (celui-ci avise l'AC ou le régulateur) le bris d'une vitre, suite à un jet de pierre par des individus pendant le trajet.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Jet de pierres, tir de projectiles	Malveillance	Tiers – Riverain	Train T1, vitre brisée dernière voiture	EXTERNE



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : 08h00 avis lancés, appel du CNO, appel aux astreintes et forces de l'ordre, aux pompiers, reprise de la circulation)

Détecteur train non conforme (DTNC)

Cas n°1 : Détecteur train non conforme (DTNC)

Exemple : Le Détecteur de Provoque une alarme lors du passage de T1.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Détecteur train non conforme (DTNC)	Erreur humaine – Défaillance technique	Matériel Remorqué		EF de T1



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues Train N° non conforme sur site de mesure N°...)

Cas n°2 : Détecteur train non conforme (DTNC) suite à une demande de redressement

Exemple : Après visite par l'EF conteste le défaut

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Détecteur train non conforme (DTNC)	DEFAUT TECHNIQUE	EQUIPEMENT SOL		INFRA EQUIPEMENT



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause et informations reçues...)

INCIDENT DIVERS

Cas n°1 : Train commercial assurant le balayage sur LGV appartenant au RFN

Exemple : Suite à un problème sur le matériel roulant, le train balai est supprimé*. Le balayage est assuré par la 1^{ère} circulation commerciale qui devra limiter sa vitesse.

Pour le train balai, la suppression de parcours est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente absence de matériel roulant	Autres	Autres	N° de l'EM du train	SNCF-INFRARAIL

Pour justifier les pertes de temps dues à la limitation de vitesse imposée par le balayage, créer un événement circulation pour le retard du TGV T1 de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train T1 à l'incident origine	
Non-respect de la marche tracée	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train.... Du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. Cause

* Même procédure en cas d'absence de conducteur du train balai, le type d'incident sera : Attente/absence personnel.

Cas n°2 : Train commercial assurant le balayage sur LGV appartenant au PPP

Exemple : Suite à un problème sur le matériel roulant, le train balai est supprimé*. Le balayage est assuré par la 1^{ère} circulation commerciale qui devra limiter sa vitesse.

Pour le train balai, la suppression de parcours est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente absence de matériel roulant	Autres	Autres	N° de l'EM du train	Mainteneur

Pour justifier les pertes de temps dues à la limitation de vitesse imposée par le balayage, créer un événement circulation pour le retard du TGV T1 de la façon suivante :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train T1 à l'incident origine	
Non-respect de la marche tracée	1- Si vous connaissez, indiquer le numéro d'IO JJMMAA_ _ _ _	
	2- Dans le cas contraire, indiquer la circulation en cause, la date : Train.... du JJMMAA	Puis cliquer sur « recherche IO » et cliquer sur un IO : Recherche I.O à partir circ. cause

* Même procédure en cas d'absence de conducteur du train balai, le type d'incident sera : Attente/absence personnel.

Cas n°3 : Train Balai non prévu en conception

Exemple : Le train balai n'a pas été prévu en conception. Le balayage est assuré par la 1ère circulation commerciale qui doit limiter sa vitesse.

Pour le train assurant le balayage, la perte de temps est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non-respect de la marche tracée (sf compo non conf)	Erreur humaine	Tracé des horaires	N° de l'EM du train	Circulation ferroviaire

Cas n°4 : Train Balai heurte du matériel de chantier

Exemple : Le train balai heurte un matériel de chantier oublié lors des travaux de nuit.

Pour le train balai, la perte de temps est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Collision	Erreur humaine	Voie courante ou abords	Km n°	MAINTENEUR



Dans tous les cas, ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...)

Cas n°5 : Mouvement social (1/2)

Mouvement social national ou régional touchant l'ensemble du personnel SNCF (toutes activités, tous domaines)

Exemple : Un incident reprenant toutes les VEH ayant pour origine le mouvement social est créé.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Personnel SNCF		EXTERNE

Mouvement social ne concernant qu'une EF (au niveau national ou régional).

Exemple : mouvement social de l'EF X.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Service gare		EF X

Mouvement social ne concernant que le prestataire d'une EF (au niveau national ou régional).

Exemple 1 : mouvement social des conducteurs « SNCF » (affectés aussi bien à la conduite des TER, des FRET...).

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Conduite des trains		Celle du train touché (on peut donc avoir un incident par EF)

Exemple 2 : mouvement social du personnel d'accompagnement « SNCF » (affecté aussi bien à l'accompagnement des TER, des TGV...).

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Famille défaillance	Famille ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Accompagnement des trains		Celle du train touché (on peut donc avoir un incident par EF)



Dans tous les cas, ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...)

Cas n°6 : Mouvement social (2/2)

Mouvement social concernant le personnel du SGTC (au niveau national ou régional)

Exemple : mouvement du personnel de la CF (aiguilleur, régulateur)

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Attente / absence personnel	Mouvement social	Fonction aiguillage (ou régulateur selon le cas)		Circulation Ferroviaire



Dans tous les cas, ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...)

Cas n°7 : Retard sur un autre réseau

Exemple : le train T1 arrive en retard d'un point frontière ou d'un autre réseau en Ile de France.

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Retard sur un autre réseau	Cause GI étranger ou GI tiers	GI étranger ou GI tiers		Réseau Etranger ou Réseau Tiers



Ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : cause, informations reçues...)



S'assurer que le PR de début de l'incident correspond bien au point frontière.

Cas n°8: Incident caténaire ou déraillement dont l'origine reste indéterminée

En cas d'incident (« Déraillement, bi-voie, talonnage » ou « Incident caténaire/défaut d'alimentation ») **sur Voies Principales avec des pertes de temps conséquentes** dont la responsabilité ne peut être identifiée sur le moment.

L'incident est à saisir selon le cas de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
<i>Déraillement, bi-voie, talonnage</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Enquête en cours</i>		Circulation Ferroviaire
<i>Incident caténaire/défaut d'alimentation</i>	<i>Cause indéterminée</i>	<i>Enquête en cours</i>		Circulation Ferroviaire



Dans tous les cas, ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...)

Gestion de ces triplets par le Guichet régularité : Ces triplets n'ont pas vocation à rester tel quel. Ils ont été créés afin de laisser le temps aux différents acteurs (EF, Infra maintenance) de mener leur enquête et de déterminer leur degré de responsabilité, le guichet régularité doit donc assurer leur suivi :

Jusqu'à J+15 :

- Si une responsabilité unique est déterminée, modifie le triplet en l'affectant à la structure correspondante.
- Si l'enquête amène à estimer que la responsabilité est partagée, scinde l'incident (répartition équitable des minutes) et attribue à chacun d'eux la structure correspondante.

Cette possibilité est offerte uniquement si les résultats de l'enquête sont connus avant J+15.

Après J+15 et avant M+3 :

- Lorsque la responsabilité est déterminée, demande à la division régularité de la DCF de modifier le triplet en l'affectant à la structure correspondante.

A M+3 :

Si aucune responsabilité ne peut être démontrée, ou si les résultats de l'enquête ne sont toujours pas connus, avise la division régularité de la CF qui statuera en fonction des éléments fournis.

Si après l'arbitrage, l'EF peut demander au COSAP un nouvel arbitrage par DECLIC

Cas n°9 : espacement d'un train non suivi dans Bréhat

Non suivi : Marche Indéterminé, Evolution, train W ou HLP

Exemple 1 : la machine du train XXXX doit rentrer au dépôt mais la marche n'est pas horairisée (heure de la marche est prévue à telle heure sur le roulement) et gêne une circulation suivie :

Il faut créer un incident sur le train non suivi puis y raccrocher en Espacement :

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
CIRCULATION	Autres	Autres		EF machine Train XXXX



Dans tous les cas, ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...) hlp du train

Puis :

Type d'incident	Rattacher l'évènement du train non horairisé à l'incident origine
Espacement	1- Si vous connaissez , indiquer le numéro d'IO JJMMAA _____

Exemple 3 : le sillon du train XXXX circule en **MI** et gêne une circulation suivie sauf si celui-ci est arrêté pour tout autre cause (exemple : Détresse, Dérangement IS,...).

L'incident est à saisir de la façon suivante :

Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Non ouverture de signal	Erreur Humaine	Fonction régulation ou aiguillage sur voie unique		Circulation Ferroviaire



Dans tous les cas, ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...)

Cas n°10 : Circulation d'un train Touristique

Exemple : Le train à vapeur 22292 circule est déclenche un feu de broussaille

L'incident est à saisir de la façon suivante :

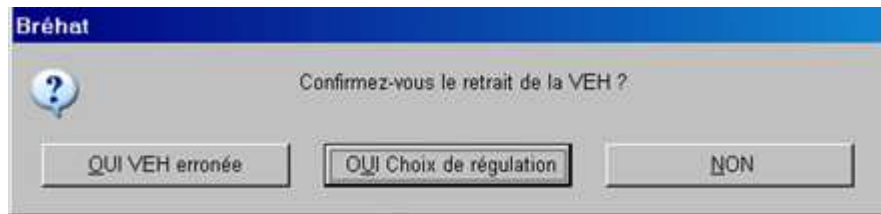
Type d'incident	Type défaillance	Type ressource	Ressource	Structure responsable
Incendie aux abords ou sur la voie	Autres	Matériel remorqué		L'EF qui commande le sillon



Dans tous les cas, ajouter dans la partie **commentaire** les informations obtenues (exemple : causes, information reçues...)

RETRAIT D'UNE VEH

2 possibilités techniques de retrait d'une VEH



Cas n°1 : VEH erronée

Lorsqu'une circulation n'a pas perdue de temps (ou si la perte de temps est inférieure au seuil de déclenchement de Veh), et qu'une Veh est déclenchée à tort, alors celle-ci peut être retirée via la case « oui VEH erronée »

Cas n°2 : Choix de régulation

- 1) Le régulateur prend l'initiative de retenir un train X pour des mesures mouvement (conflit à une Bif...), tout en sachant que X possède une détente de marche suffisante pour rattraper le retard ainsi occasionné.



Il doit s'agir d'une **action délibérée du régulateur** et non d'un retard ayant un autre motif (attente exécution du service voyageur...)

- 2) X doit être à l'heure à l'arrêt commercial suivant la perte de temps ou, pour les trains sans arrêt, à son terminus (pour les 2 derniers cas, un écart horaire de +2' est toléré).
- 3) La VEH peut alors être retirée en sélectionnant la case « OUI choix de régulation »

GLOSSAIRE INCIDENTS

Type Incident	Exemple d'utilisation de ce Type Incident	Commentaire obligatoire
Accident de personnes	suicide, voyageur happé par le train, voyageur piéton	oui
Alerte à la bombe, colis suspect	valise abandonnée,	oui
Alerte radio intempestive	alerte radio non revendiquée	oui
Arrêt exceptionnel	arrêt non prévu	non
Arrêt hors quai, non respect d'un arrêt en gare	oubli d'un arrêt par le mécanicien	oui
Attente correspondance	correspondance entre trains ou bus	non
Attente exécution du service voyageurs	montée de groupe	non
Attente/absence matériel roulant	manque de machine pour tirer le train	non
Attente/absence personnel	manque de personnel pour tirer le train	cela dépend de la structure responsable
Boîte chaude, déclenchement DBC, dérangement DBC	alarme simple ou danger	oui
Choc anormal	choc sur la voie ressenti par le train	oui
Collision	choc avec le train	oui
Composition ou caractéristiques non conformes	machine ou wagons différent du prévu	non
Défaut de géométrie de la voie	anomalie sur la voie	oui
Défaut/anomalie signalisation arrière	absence de signalisation du train	non
Déraillement, dérive, bi-voie, talonnage	dérive d'un wagon, déraillement	oui
Dérangement asservissement sol machine	dérangement de balise	non
Dérangement des systèmes informatiques	dérangement Bréhat, Galite et Oléron	oui
Dérangement installation de signalisation sf P.N.	dérangement de signal de PRCI, aiguille	oui
Dérangement installation Telecom sf radio	Pb Télécom	oui
Dérangement radio sol-train	Dérangement radio sol train sur train ou fixe	oui
Dérangement-prise en charge VACMA	Prise en charge VACMA	non
Détournement, circulation sur autre itinéraire	autre itinéraire que celui prévu	oui
Détresse matériel roulant	détresse machine ou automoteur	non
Dévolement inopiné	passage sur un autre itinéraire pour circuit de voie	oui
Diffic de récept* gare ou triage-Circ fond de gare	PB de réception	non
Difficulté accroche-coupe	Difficulté de coupe ou d'accorche entre 2 trains	non
Engagement de gabarit	déplacement de charge	oui
Enrayage	freinage ou blocage des roues d'un train	oui
Erreur de direction, reprise de voie	circulation envoyé dans la mauvaise direction	oui
Espacement	en ligne	non
Formation tardive Fret - Attente élément Fret	Attente train Fret supprimé ou en retard	oui
Franchit signal arrêt fermé	le mécanicien franchit un signal fermé	non
Garage, rétention	en gare	non
Incendie aux abords ou sur la voie	feu de talus ..	oui
Incendie à bord du matériel roulant	feu dans le train	non
Incident caténaire/défaut d'alimentation	PB d'alimentation sur la machine ou la caténaire	oui
Incident de frein	Pb de frein sur la machine ou automoteur ou wagon	non
Incident lié aux portes	Pb de portes	non
Jet de pierres, tir de projectiles	lancer de pierre sur une circulation	oui
LTV inopinée	mise en place des limitations de vitesse suite au passage	oui
Mise à quai/Formation tardive/Manoeuvre (Voy)	Attente train de voyageurs	non
Non ouverture de signal	oubli de l'ouverture d'un signal	oui
Non respect des règles de priorité du doc de réf du réseau	circulation hors tour	oui
Non respect marche tracée (sf compo non conforme)	perte de temps entre de 2 points	oui
Obstacle sur la voie ou aux abords	Objet ou personne sur la voie	oui
Patinage	glisser	oui
Perte de chargement, fuite matière dangereuse	perte d'un chargement	non
Rail cassé ou Rupture de pièces d'appareil de voie	rail cassé	oui
Ralentissement forfaitaire	Limitation de vitesse suite à des travaux prévus	oui
Raté fermeture PN	les feux routiers ne fonctionnent pas ou une barrière	oui
Raté ouverture PN	bris de barrières, non ouverture des barrières d'attente	oui
Retard sur un autre réseau	Retard de la RATP ou d'un point frontière	non
Rupture attelage ou structure-organe	rupture attelage	non
Signal d'alarme	signal d'alarme	non
Soin matériel roulant	soin sur la machine ou automoteur ou wagons	non
Travaux programmés	Travaux prévus	oui
Travaux Restitution tardive	Restitution tardive de travaux	oui

Si l'incident dépasse les 500 minutes
le commentaire est obligatoire

Fiche d'identification

Titre	Directives de justification des retards dans Bréhat
Nature du texte	Document d'application
Elaborateur	SNCF RESEAU
Référence	RFN-IG-TR 04 C-01-n°002
Version en cours / date	Version 02 du 15-10-2016
Date d'application	Applicable à partir du 11-12-2016

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Frédéric Bonvin Chef Division études- régularité DCF		Daniel Durand Chef département circulation DCF		Serge WOLF Directeur Exploitation DCF	

Textes de référence

- Néant

Textes interdépendants

- **Néant**

Distribution

<i>SNCF RESEAU</i>	<ul style="list-style-type: none">• Direction commerciale
<i>Gestionnaire des trafics et des circulations</i>	<ul style="list-style-type: none">• Direction de l'exploitation• Département Circulation• EIC (tous)
<i>GID chargé de l'entretien</i>	Direction de la Production Industrielle
<i>Entreprises ferroviaires</i>	Toutes entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité

Résumé

L'objet du présent règlement est de mettre à disposition des agents un document expliquant les directives de saisie et recensant les différents cas types de saisies d'évènements Bréhat.