

Normes de tracé horaire des sections équipées d'IPCS à conditions de tracé particulières pour le SA 2020

Ce document définit les intervalles minimaux et les particularités à appliquer par les horairistes pour la construction du graphique pour la circulation à contre-sens sur IPCS.

AR30147 (TR01B03)

Édition du 13 Juillet 2018

Version n° 03 du 13 Février 2019

Applicable à partir du 15 Décembre 2019

Référence article : AR30147 - 130718 - 03C

Émetteur : DG EX - Direction de la Robustesse

Historique des mises à jours

Version	Date	Objet de la révision
01	13/07/2018	Les modifications apportées au document AR30139 version 2 du 06/04/18 sont libellées en rouge dans le texte, le titre du RT modifié est libellé en rouge.
		Annexe RT 5132/5133
02	13/12/2018	Les modifications apportées au document AR 30147 version 01 du 13/07/2018 sont libellées en rouge dans le texte, le titre du RT modifié est libellé en rouge.
		Néant
03	14/02/2019	Les modifications apportées au document AR 30147 version 02 du 13/12/2018 sont libellées en rouge dans le texte, le titre du RT modifié est libellé en rouge.
		Néant

Sommaire

HISTORIQUE DES MISES A JOURS	III
PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE	1
OBJET	1
TERMINOLOGIE / DEFINITIONS.....	1
1. REGLES GENERIQUES DE LA PRE-CONSTRUCTION ET DE LA CONSTRUCTION....	2
1.1. Application du temps de parcours le plus péjorant sur les sections avec itinéraires alternatifs	2
1.2. Tracé des sillons dans une fenêtre au moment de la pré-construction horaire	2
2. CONSIGNES DE TRACE	3
ANNEXE RT 1104, RT 1302, RT 1303, RT 1304, RT 1305 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE REDING – SAINT-LOUIS DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITES EQUIPEES D'IPCS.....	4
ANNEXE RT 2202 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE LONGUEAU – ARRAS DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	5
ANNEXE RT 2400 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE SUCY BONNEUIL – VALENTON DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.....	7
ANNEXE RT 4101 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE PARIS AUSTERLITZ – LES AUBRAIS-ORLEANS DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	8
ANNEXE RT 4103 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE LES AUBRAIS – ORLEANS – ST-PIERRE-DES-CORPS DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	10
EN DEHORS DES SEMAINES CONCERNEES PAR LES FENETRES DEFINIES, LES SILLONS DEJA TRACES AU TITRE DES PRINCIPES CI-DESSUS SONT MAINTENUS SANS CHANGEMENT. DES SILLONS PEUVENT ETRE TRACES EN COMPLEMENT (EN REPONSE A DES DEMANDES D'ADAPTATION OU SDM), DANS LE RESPECT DES SILLONS DEJA ALLOUES ET DES PLANCHES TRAVAUX DEPOSEES.	11
ANNEXE RT 4104, RT 4105, RT 4106 CONSIGNES DE TRACE SUR ST-PIERRE-DES-CORPS – COUTRAS DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	12
ANNEXE RT 4107 CONSIGNES DE TRACE SUR COUTRAS – BORDEAUX DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	14
ANNEXE RT 4201 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE LES AUBRAIS – ORLEANS – VIERZON DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	15
ANNEXE RT 4202, RT 4203 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE VIERZON – LIMOGES DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS (OU PARTIELLEMENT).....	16
ANNEXE RT 4204, RT 4205 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE LIMOGES – MONTAUBAN DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS (OU PARTIELLEMENT).	17
ANNEXE RT 4207 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE MONTAUBAN – TOULOUSE DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.	18
ANNEXE RT 4303 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE VIERZON - SAINCAIZE DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	19

ANNEXE RT 5101 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE PARIS – MONTEREAU DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.	20
ANNEXE RT 5102, RT 5103 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE MONTEREAU – DIJON DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.....	22
ANNEXE RT 5108 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE AVIGNON – TARASCON DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	24
ANNEXE RT 5113, RT 5114, RT 5130 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE DIJON – AMBERIEU DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	25
ANNEXE RT 5132, RT 5133 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE AMBERIEU – MODANE DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.....	26
ANNEXE RT 5300, RT 5303 CONSIGNES DE TRACE SUR L'AXE NIMES – PERPIGNAN DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.....	28
ANNEXE RT 5403 CONSIGNE DE TRACE SUR L'AXE NEVERS – CLERMONT-FERRAND DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.....	29
ANNEXE RT 5152 CONSIGNE DE TRACE SUR L'AXE LYON – GRENOBLE DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.	31
ANNEXE RT 5201 CONSIGNE DE TRACE SUR L'AXE MARSEILLE – VINTIMILLE DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS	32
ANNEXE RT 3602 CONSIGNE DE TRACE SUR L'AXE PARIS – CHARTRES DANS LES FENETRES DE DISPONIBILITE EQUIPEES D'IPCS.	33
REFERENCES TCAP	34

Préambule / Note pédagogique

Origine de la création ou de la modification du texte

Ce texte est une reprise du document RFN CG TR1 B05 précédemment publié par RFF et transféré dans la documentation de SNCF Réseau

Objectifs du texte

Le présent document a pour objectif de préciser les normes de tracé sur les lignes régionales du RFN, qui définissent en particuliers les écarts horaires minimaux à respecter entre sillons lors de la confection d'un graphique de circulation.

Utilisateurs du texte

Les utilisateurs de ce texte sont les horairistes de la DAC, les BHR, les BHL ainsi que des Entreprises Ferroviaires.

Objet

Les normes de tracé sont établies par la DGEX-Direction de la Robustesse et complètent le Document de Référence du Réseau Ferré National (DRR) - Annexe 4.1 « Référentiel technique de tracé des sillons »

Ce référentiel décrit pour chaque ligne la valeur minimale entre deux sillons de même sens, et les particularités techniques à prendre en compte.

Les valeurs sont mises à jour en tenant compte des constatations de retour d'expérience, des évolutions de l'infrastructure et de l'exploitation, de l'environnement, et en règle générale de tout ce qui a une incidence sur les valeurs calculées.

Terminologie / Définitions

DRR : Document de référence du Réseau Ferré National

DAC : Direction de l'Attribution des Capacités

BHR : Bureau Horaire Régionaux

BHL : Bureau Horaire Locaux

IPCS : installation permanente de contre sens

1. Règles génériques de la pré-construction et de la construction

Nota

Ces principes génériques ont été déclinés et adaptés secteur par secteur, pour mieux répondre aux cas particuliers de chaque secteur.

1.1. Application du temps de parcours le plus péjorant sur les sections avec itinéraires alternatifs

En pré-construction, sauf exception, on considère que l'on passe toujours par l'itinéraire le plus péjorant.

Les variantes liées à l'utilisation d'un itinéraire alternatif ou d'un autre sont tracées lors de la construction du SA et doivent être équivalentes en points d'entrée et de sortie (mêmes heures aux points d'entrée et de sortie de tous les itinéraires alternatifs).

Les autres zones du graphique ne sont ainsi pas perturbées par l'utilisation de l'une ou de l'autre variante.

1.2. Tracé des sillons dans une fenêtre au moment de la pré-construction horaire

En pré-construction, lorsqu'une fenêtre est activée plus de 3 semaines dans l'année, les sillons fret ne sont pas tracés dans la fenêtre (sauf demande particulière EF).

Lorsqu'une fenêtre est activée plus de 20 semaines dans l'année, les sillons voyageurs ne sont pas tracés dans la fenêtre.

Lors de la construction du SA, il est possible de compléter ce modèle, avec les trous de régime correspondant.

2. Consignes de tracé

Annexe RT 1104, RT 1302, RT 1303, RT 1304, RT 1305 Consignes de tracé sur l'axe Réding – Saint-Louis dans les fenêtres de disponibilités équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 436+483 Réding FP

PK début voie 2 : 436+829 Réding AE

PK fin voie 1 : 136+923 Saint-Louis XS

PK fin voie 2 : 136+923 Saint-Louis XS

(Complexes de Strasbourg et Mulhouse exclus)

Tracé des sillons durant la période horo-calandraire d'activation des fenêtres.

Sur chacune des quatre sous-sections entre Réding et Saint-Louis et pendant la période considérée, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique avec croisements possibles à Saverne, Hausbergen, Sélestat, Colmar et Mulhouse.

Les complexes de Strasbourg et Mulhouse, exclus des plages, offrent des possibilités de croisement sur la section considérée dans sa globalité.

Dans les gares de Saverne, Sélestat et Colmar, le nombre maximum de croisements autorisés est limité à trois.

Le graphique est organisé entre Réding et Hausbergen sur la base de deux batteries successives dans la nuit selon le schéma suivant :

Hausbergen → Réding, Réding → Hausbergen, Hausbergen → Réding, Réding → Hausbergen.

Aucune perte de temps ni de débit n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf plage déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 2202 Consignes de tracé sur l'axe Longueau - Arras dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 130+698 Longueau BC

PK début voie 2 : 131+361 Lamotte-Brebière 00

PK fin voie 1 : 187+508 Arras BS

PK fin voie 2 : 186+570 Arras BS

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

En fonction des conditions d'interception, les tracés sont les suivants :

- 1) Lorsque les travaux sont seulement sur la voie 1, la circulation se fait obligatoirement en IPCS voie 2 de Longueau (entrée/sortie IPCS dégagée) à Arras (bif d'Agy dégageé pour permettre sortie LGV). Le croisement est alors :
 - Impossible à Corbie (pas d'autre voie que la voie 2),
 - Possible à Albert (par la voie 4 qui est à quai),
 - Possible à Achiet (par la voie 4 qui est à quai).

- 2) Lorsque les travaux sont seulement sur la voie 2, la circulation se fait obligatoirement en IPCS par la voie 1 d'Arras (bif de l'Arbre Robert dégagée pour permettre l'entrée sur LGV) à Longueau (entrée/sortie IPCS dégagée). Le croisement est alors :
 - Impossible à Achiet (pas d'autres voies accessibles compte tenu de la fenêtre),
 - Possible à Albert par la voie 3, à condition que l'un des deux trains **soit en passage** ou n'effectue pas d'arrêt **commercial** à Albert (car pas de quai sur la voie 3),
 - Possible à Corbie (par la voie 3 à quai).

- 3) Lorsque les travaux sont situés sur la voie 1 ou la voie 2, seule la gare d'Albert peut accepter un croisement indifféremment voie 1 ou voie 2 à condition que l'un des deux trains **soit en passage** ou n'effectue pas d'arrêt **commercial** à Albert (car pas de quai sur la voie 3). **Si cette condition n'est pas remplie**, un seul train peut circuler sur la voie.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf plage déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent

être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 2400 Consignes de tracé sur l'axe Sucy Bonneuil – Valenton dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 77+084 Valenton GT

PK début voie 2 : 77+084 Valenton GT

PK fin voie 1 : 79+560 Valenton GC

PK fin voie 2 : 79+934 Valenton GC

Sortie des trains du CMT de Valenton et du port de Sucy garantie

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Sucy Bonneuil – Valenton, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique, sans possibilité de croisement.

Aucune perte de temps ni de débit n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horaristes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4101 Consignes de tracé sur l'axe Paris Austerlitz – Les Aubrais-Orléans dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 3+295 Paris Tolbiac ST

PK début voie 1bis : 3+103 Paris Austerlitz PN

PK début voie 2 : 3+285 Paris Tolbiac ST

PK début voie 2bis : 3+285 Paris Tolbiac ST

PK fin voie 1 : 111+365 Cercottes BV

PK fin voie 2 : 111+390 Cercottes BV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Entre Paris et Étampes, les sillons sont tracés sur les voies 1 et 2 (pour les sillons de et vers Valenton, voir Annexe RT 5101).

Entre Étampes et Toury, les sillons sont tracés sans dépassement.

Entre Toury et Les Aubrais-Orléans :

Sillons de sens pair :

-Les sillons de sens pair sont à tracer sur la V2,

-Pendant l'exploitation de la voie 2 bis en VUT, aucun sillon de sens pair ne peut être tracé au départ du relais Nord ou du faisceau réception (poste 3) des Aubrais.

Sillons de sens impair :

-Les sillons de sens impair sont à tracer sur V2bis en VUT (nombre limité à 4 circulations pendant la fenêtre). Les sillons de sens impair devant circuler à contre-sens sur voie 2Bis doivent également être tracés voie 1 bis entre Angerville et Toury afin de permettre leur entrée directe sur la voie 4 de Toury pour ensuite expédition à contre sens voie 2 bis depuis le Cv5 de Toury.

-Le passage de voie 1 bis vers voie 4 nécessitant de cisailer la voie 2 : l'heure d'arrivée du train impair voie 4 doit être au minimum de 5 minutes avant l'heure de passage d'un train sans arrêt voie 2 ou 5 minutes après l'heure de passage d'un train sans arrêt voie 2.

Les trains sont tracés :

-Avec un temps de parcours de 43' entre Toury et Les Aubrais pour un sillon sans arrêt,

-Avec un temps de parcours de 57' entre Toury et Les Aubrais pour un sillon marquant les arrêts à Château-Gaillard, Artenay, Chevilly et Cercottes.

Ces deux temps de parcours incluent les minutes nécessaires pour l'arrêt à Toury (pour remise d'ordre) pour les trains circulant à contre-sens, visant à compenser la perte de temps liée au passage en VUT et le temps nécessaire pour passage des appareils de voie à VL 30 aux Aubrais.

La gare d'Artenay ne disposant pas de liaison voie1/voie 2, les VUT sont donc organisées entre Toury Poste A et Les Aubrais Poste 1. Artenay est désigné poste intermédiaire de cantonnement des trains à contre sens lors de l'organisation d'une VUT (point 4.1.3 du référentiel EIC CE DC03563).

-En dehors des jours d'activation de la fenêtre, les sillons de sens impair empruntant la VUT sont retracés optimisés côté Paris.

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4103 Consignes de tracé sur l'axe Les Aubrais – Orléans – St-Pierre-des-Corps dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Consignes de tracé sur l'axe Les Aubrais – Orléans – St-Pierre-des-Corps dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début : 122,8 Les Aubrais BC

PK fin : 226,9 St Pierre des Corps S2

Blois est une zone de gare qui n'est pas concernée par la fenêtre.

A - Règle de programmation des travaux et tracé des sillons durant les périodes horaires d'activation des fenêtres dans les fenêtres génériques de journée :

Période calendaire d'activation de la fenêtre : SF SDF

Modalités de programmation des travaux par rapport à la circulation des trains : les demandeurs doivent s'inscrire dans les parallélogrammes en utilisant, pour la circulation des trains, des pas d'IPCS (V1 ou V2) avec les restrictions suivantes :

- Utilisation de 1 pas ou 2 pas d'IPCS maximum consécutifs sur la section par sens de circulation.
- Les pas utilisées sens impair doivent être différents des pas utilisés dans le sens pair.
- Afin de permettre les croisements entre sillons, 2 voies doivent être disponibles à Blois. Si une seule voie est disponible en gare, le pas d'IPCS sens pair entre Beaumont et Ménars ne doit pas être utilisé.

Principes de tracé des sillons :

Les sillons sont à tracer pendant la période considérée sur un principe de voie unique dans les horaires d'activation des fenêtres génériques avec possibilité de croisement à Blois.

Allongement forfaitaire du temps de parcours retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée :

Circulations concernées	Temps à rajouter dans les horaires (sur le dernier pas d'IPCS)
V200 ayant jusqu'à 2 arrêts sur la section	7min
Autres cas, fret inclus	5min

L'espacement retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée correspond à l'espacement à CS figurant sur les normes nationales.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf plage déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné. Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies, les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes d'adaptation ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

B - Règles de programmation des travaux et tracé des sillons durant les périodes horocalendaraires d'activation des fenêtres dans les fenêtres déformées de journée avec utilisation de plus de 2 pas d'IPCS :

Blois est une zone de gare qui n'est pas concernée par la fenêtre

Période calendaire d'activation de la fenêtre : SF SDF

Modalités de programmation des travaux par rapport à la circulation des trains : les demandeurs doivent s'inscrire dans le ou les parallélogramme(s) en utilisant, pour la circulation des trains, des pas d'IPCS (V1 ou V2) avec les restrictions suivantes :

- Utilisation de 5 pas maximum par sens de circulation.
- Les trains sont susceptibles de circuler à contre sens soit en amont de Blois soit en aval de Blois (mais pas amont plus aval de Blois)

Durant ces fenêtres déformées de journée, les génériques de journée ne pourront pas être utilisées.

Principes de tracé des sillons :

Sur l'ensemble de la section, les sillons sont à tracer pendant la période considérée sur un principe de voie unique, avec une possibilité de croisement à Blois. Les complexes des Aubrais – Orléans et de St-Pierre-des-Corps, exclus des plages, offrent des possibilités de croisement sur la section considérée dans sa globalité.

Allongement forfaitaire du temps de parcours retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée : 9min sur le dernier pas d'IPCS de la section.

L'espacement retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée correspond à l'espacement à CS figurant sur les normes nationales.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf plage déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné. Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies, les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes d'adaptation ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4104, RT 4105, RT 4106 Consignes de tracé sur St-Pierre-des-Corps – Coutras dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition des sections

PK début voie 1 : 235+068 St Pierre-des-Corps BT

PK début voie 2 : 235+167 St Pierre-des-Corps BT

PK fin voie 1 : 531+107 Coutras BV Poste 1

PK fin voie 2 : 531+107 Coutras BV Poste 1

Saint Pierre des Corps – Coutras : fenêtre monovoie de 5h de jour sans plages de surveillances

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur l'ensemble de la section, les sillons sont à tracer pendant la période considérée sur un principe de voie unique, avec des possibilités de croisement à St-Pierre-des-Corps, Châtellerault, Poitiers, Ruffec, Angoulême et Coutras.

L'allongement forfaitaire du temps de parcours retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée est décrit dans le tableau ci-dessous.

	Sillons voyageurs VL > 160 km/h	Autres sillons
Tours-Poitiers	3 min 30 secondes	3 min
Poitiers-Angoulême	3 min	3 min
Angoulême-Coutras	6 min	2 min

Les calculs ont été effectués avec les règles de programmation des travaux suivantes :

Fenêtres génériques de 5h de jour, 1 voie sur 2.

Période calendaire d'activation de la fenêtre : activables toute l'année, sauf SDF.

Tronçons	Nombre de pas d'IPCS interceptés			
	1 pas	2 pas	3 pas	4 pas
Tours – Poitiers	Sans restriction	Consécutifs ou un pas sur chacune des voies	2 consécutifs, le 3 ^{ème} sur l'autre voie <u>Chatellerault – Poitiers</u> : 3 consécutifs autorisés	2 consécutifs sur V1 et 2 consécutifs sur V2 <u>Chatellerault – Poitiers</u> : 3 consécutifs sur V1 et un sur V2 ou 3 consécutifs sur V2 et un sur V1
Poitiers - Angoulême	Sans restriction	Consécutifs (sauf sur V2 entre Angoulême et Luxé) ou un sur chacune des voies	2 consécutifs (sauf sur V2 entre Angoulême et Luxé), le 3ème sur l'autre voie Poitiers-Luxé : 3 consécutifs autorisés sur V1	2 consécutifs sur V1 et 2 consécutifs sur V2 (sauf sur Angoulême – Luxé) Poitiers-Luxé : 3 consécutifs sur V1 et un sur V2 autorisés

INTERNE SNCF RESEAU

Tronçons	Nombre de pas d'IPCS interceptés			
	1 pas	2 pas	3 pas	4 pas
Angoulême – Coutras	Sans restriction	Consécutifs ou un sur chacune des voies	2 consécutifs, le 3ème sur l'autre voie	Non autorisé
			Angoulême – Montmoreau : 3 consécutifs autorisés	
			2 consécutifs, le 3ème sur l'autre voie	

L'espacement retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée correspond à l'espacement à CS. Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf plage déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé ou non alloué le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4107 Consignes de tracé sur Coutras – Bordeaux dans les fenêtres de disponibilité équipées d’IPCS

Définition des sections

PK début voie 1 : 531+107 Coutras BV Poste 1

PK début voie 2 : 531+107 Coutras BV Poste 1

PK fin voie 1 : 570+454 La Gorp 00

PK fin voie 2 : 570+454 La Gorp 00

Pour mémoire : rappel des règles de programmation des travaux.

Fenêtres génériques de nuit

Libourne - Coutras - La Grave d’Ambarès

Fenêtres génériques de 7h de nuit en monovoie.

Gares pivots

Coutras, Libourne, Bordeaux.

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d’activation des fenêtres.

Sur l’ensemble de la section, les sillons sont à tracer pendant la période considérée sur un principe de voie unique, avec des possibilités de croisement à Coutras, Libourne et La Grave.

L’allongement forfaitaire du temps de parcours retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée est décrit dans le tableau ci-dessous.

	Sillons voyageurs VL > 160 km/h	Autres sillons
Coutras-Bordeaux	2 min 30 secondes	2 min

L’espaceur retenu pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée correspond à l’espaceur à CS.

Aucune variante n’est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf plage déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n’est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d’un sillon supprimé ou non alloué le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s’appliquent pas à partir de J-7 si l’utilisation de la fenêtre n’a pas été confirmée en tout ou partie par l’inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l’horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4201 Consignes de tracé sur l'axe Les Aubrais – Orléans – Vierzon dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 122+900 – Bif de Châteauneuf s/Loire (la bif de Châteauneuf est située au 122+653 V1 et est exclue de la fenêtre)

PK début voie 2 : 122+600 Bif de Châteauneuf s/Loire

PK fin voie 1 : 197+753 Vierzon Nord IN

PK fin voie 2 : 197+753 Vierzon Nord IN

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur l'ensemble de la section, les sillons sont à tracer sur la période considérée sur un principe de voie unique sans croisement.

Les complexes des Aubrais – Orléans et de Vierzon, exclus des plages, offrent des possibilités de croisement sur la section considérée dans sa globalité.

L'espacement à retenir pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée correspond à l'espacement à CS, voir normes de tracé Lignes nationales RT 4201.

Annexe RT 4202, RT 4203 Consignes de tracé sur l'axe Vierzon – Limoges dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS (ou partiellement).

Définition de la section

PK début voie 1 : 204+890 Vierzon-Ville P6

PK début voie 2 : 204+870 Vierzon-Ville P6

PK fin voie 1 : 400+195 Limoges Bénédictins BV

PK fin voie 2 : 399+977 Limoges Bénédictins BV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Il est fait usage de VUT ou IPCS suivant l'emplacement des chantiers.

Le graphique est à établir en fonction de la position et de la voie utilisable pour la VUT ou en IPCS.

Lors de la phase d'adaptation, le nombre de sillons admissibles à tracer à contre sens pour la VUT est déterminé par la DCS en fonction de l'itération menée par elle avec l'EIC.

Aucune circulation possible pendant la simultanée résiduelle.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4204, RT 4205 Consignes de tracé sur l'axe Limoges – Montauban dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS (ou partiellement).

Définition de la section

PK début voie 1 : 402+985 Limoges Bénédictins PK

PK début voie 2 : 402+985 Limoges Bénédictins PK

PK fin voie 1 : 662+463 Montauban-Ville Bourbon BV

PK fin voie 2 : 662+892 Montauban-Ville Bourbon BV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres citées plus haut.

Il est fait usage de VUT ou IPCS suivant l'emplacement des chantiers.

Le graphique est à établir en fonction de la position et de la voie utilisable pour la VUT ou en IPCS.

Lors de la phase d'adaptation, le nombre de sillons admissibles à tracer à contre sens pour la VUT est déterminé par la DCS en fonction de l'itération menée par elle avec l'EIC.

Aucune circulation possible pendant la simultanée résiduelle.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4207 Consignes de tracé sur l'axe Montauban – Toulouse dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS.

Définition de la section

PK début voie 1 : 207+212 Montauban-Ville Bourbon BV

PK début voie 1 : 207+123 Montauban-Ville Bourbon BV

PK fin voie 1 : 255+661 Toulouse Matabiau BV

PK fin voie 2 : 255+598 Toulouse Matabiau BV

PK fin voie banalisée : 254+530 Toulouse-Raynal Triage TR

(Desserte de l'EP magasins généraux V2 exclue)

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Entre Montauban et Saint-Jory, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique sans croisement pendant la période concernée.

Entre Toulouse et Saint-Jory, les sillons sont tracés sur 2 voies avec utilisation éventuelle de la voie banalisée (1 seule voie prise pour les travaux).

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 4303 Consignes de tracé sur l'axe Vierzon - Saincaize dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 204+859 Vierzon poste 6

PK début voie 2 : 204+859 Vierzon poste 6

PK fin voie 1 : 231+899 Bourges BM

PK fin voie 2 : 231+890 Bourges BM

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur l'ensemble de la section, les sillons sont à tracer pendant la période considérée sur un principe de voie unique sans croisement.

Les complexes de Vierzon et de Bourges, exclus des plages, offrent des possibilités de croisement sur la section considérée dans sa globalité.

L'espacement à retenir pour le tracé des sillons dans la fenêtre activée correspond à l'espacement à CS, voir normes de tracé Lignes nationales RT 4303.

Annexe RT 5101 Consignes de tracé sur l'axe Paris – Montereau dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS.

SECTION VILLENEUVE SAINT-GEORGES – MELUN

Définition de la section via Brunoy

PK début voie 1 : 15+450 Villeneuve Saint-Georges BV

PK début voie 1bis : 15+405 Villeneuve Saint-Georges BV

PK début voie 2 : 16+600 Villeneuve Saint-Georges BV

PK début voie 2bis : 15+490 Villeneuve Saint-Georges BV

PK fin voie 1 : 43+260 Melun P1

PK fin voie 1bis : 43+260 Melun P1

PK fin voie 2 : 43+203 Melun P1

PK fin voie 2bis : 43+202 Melun P1

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres de nuit.

1 – itinéraires de tracé

Sur les sections Valenton – Villeneuve Saint-Georges et Villeneuve Saint-Georges – Juvisy, les sillons (de/vers l'Atlantique) sont à tracer, respectivement, par les voies VRac et VM. Les RER D sont à tracer sur VM entre Villeneuve Saint-Georges et Juvisy lors de travaux sur les VC.

Sur la section Villeneuve St-Georges – Melun via Brunoy, les sillons sont à tracer par les voies bis : itinéraire le plus péjorant et prise en compte du trafic Transilien (RER D).

2 – Temps de séparation

Afin de simuler, selon les configurations travaux, les cisaillements possibles à Villeneuve Saint-Georges entre les différents flux, il faut 3 minutes de temps de séparation entre 2 trains de sens contraire à Villeneuve Saint-Georges BV (sauf pour deux sillons de sens contraire circulant de/vers Juvisy via V1M et V2M).

SECTION MELUN – MONTEREAU (via Héricy)

Définition de la section

PK début voie 1 : 58+914 Melun AS

PK début voie 2 : 58+427 Melun AS

PK fin voie 1 : 92+326 Montereau PD

PK fin voie 2 : 91+860 Montereau PD

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Melun – Montereau les sillons sont à tracer par Héricy car c'est l'itinéraire le plus péjorant.

SECTION MELUN – MONTEREAU (via Moret-Veneux-les-Sablons)

Définition de la section

PK début voie 1 : 46+210 Melun AS

PK début voie 2 : 46+210 Melun AS

PK fin voie 1 : 76+847 Montereau PD

PK fin voie 2 : 76+298 Montereau PD

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres courtes Melun – Moret-Veneux-les-Sablons (6F_MEL-MOR_002).

En dehors de la sim 2V/2 **6F_MEL-MOR_004** et de la fenêtre longue **6F_MEL-MOR_001**, trains tracés en IPCS, sans perte de temps ni de débit, dans **6F_MEL-MOR_002**. Aucun croisement possible de Melun à Moret-Veneux-les-Sablons.

Annexe RT 5102, RT 5103 Consignes de tracé sur l'axe Montereau – Dijon dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

SECTION MONTEREAU – SAINT-FLORENTIN-VERGIGNY

Définition de la section

PK début voie 1 : 86+730 Montereau 1M
PK début voie 1bis : 86+690 Montereau AB
PK début voie 2 : 86+615 Montereau AB
PK début voie 2bis : 86,788 Montereau 1M

PK fin voie 1 : 173+260 Saint-Florentin
PK fin voie 1bis : 165+872 Saint-Florentin
PK fin voie 2 : 166+900 Saint-Florentin
PK fin voie 2bis : 167+757 Saint-Florentin

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Montereau – Saint-Florentin-Vergigny, les sillons sont à tracer par les voies bis.

SECTION TONNERRE – AISY

Définition de la section

PK début voie 1 : 199+482 Tonnerre BF
PK début voie 2 : 199+482 Tonnerre BF

PK fin voie 1 : 233+936 Aisy GV
PK fin voie 2 : 235+654 Aisy GV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Tonnerre – Aisy, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique, sans possibilité de croisement.

Pas de perte de temps ni de débit pour le tracé en IPCS.

SECTION AISY – LES LAUMES-ALÉSIA

Définition de la section

PK début voie 1 : 237+424 Aisy GV
PK début voie 2 : 235+654 Aisy BV

PK fin voie 1 : 255+816 Les Laumes-Alésia AN
PK fin voie 2 : 256+652 Les Laumes-Alésia BV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Aisy – Les Laumes-Alésia, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique, avec croisement possible à l'évitement de Nogent-les-Montbard.

Pas de perte de temps ni de débit pour le tracé en IPCS.

SECTION LES LAUMES-ALÉSIA – BLAISY-BAS

Définition de la section

PK début voie 1 : 256+330 Les Laumes-Alésia AN

PK début voie 1bis : 256+640 Les Laumes-Alésia BN

PK début voie 2 : 256+652 Les Laumes-Alésia BN

PK début voie 2bis : 258+889 Les Laumes-Alésia BS

PK fin voie 1 : 288+023 Mâlain PV

PK fin voie 1bis : 288+022 Mâlain PV

PK fin voie 2 : 287+649 Blaisy-Bas 00

PK fin voie 2bis : 287+945 Mâlain PV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Les Laumes-Alésia – Blaisy-Bas, les sillons sont à tracer par les voies bis.

SECTION BLAISY-BAS – DIJON-VILLE

Définition de la section

PK début voie 1 : 288+392 Blaisy-Bas 00

PK début voie 2 : 288+392 Blaisy-Bas 00

PK fin voie 1 : 313+400 Dijon Ville AN

PK fin voie 2 : 312+738 Dijon Ville AN

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Blaisy-Bas – Dijon-Ville, les sillons sont à tracer pendant la période concernée sur un principe de voie unique, avec croisement possible aux évitements de Malain et Plombières.

Les sillons sont tracés dans le sens normal de circulation en prenant comme vitesse limite, la vitesse limite correspondant à la circulation à contre-sens.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations à contre-sens.

Sur l'ensemble des cinq sections ci-dessus :

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 5108 Consignes de tracé sur l'axe Avignon – Tarascon dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 744+164 Avignon-Champfleury UD

PK début voie 2 : 744+730 Avignon-Champfleury UD

PK fin voie 1 : 759+095 Tarascon PK

PK fin voie 2 : 759+095 Tarascon PK

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Avignon – Tarascon, les sillons sont à tracer pendant la période sur un principe de voie unique sur un pas d'IPCS, sans possibilité de croisement, les nuits de LU/MA à VE/SA. Aucun tracé pendant la simultanéité de 2h.

Pendant la période d'activation de la fenêtre l'espacement retenu pour le tracé est celui du contre-sens.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 5113, RT 5114, RT 5130 Consignes de tracé sur l'axe Dijon – Ambérieu dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

SECTION SAINT-AMOUR – BOURG-EN-BRESSE

Définition de la section

PK début voie 1 : 474+252 Saint-Amour BF

PK début voie 2 : 474+252 Saint-Amour BF

PK fin voie 1 : 504+786 Bourg-en-Bresse P1

PK fin voie 2 : 504+786 Bourg-en-Bresse P1

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Saint-Amour – Bourg-en-Bresse, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique pendant la période concernée. Aucun tracé pendant la simultanée de 2h.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations à contre-sens. Aucune perte de temps n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

SECTION BOURG-EN-BRESSE – AMBÉRIEU

Définition de la section

PK début voie 1 : 37+733 Bourg-en-Bresse P2

PK début voie 2 : 37+733 Bourg-en-Bresse P2

PK fin voie 1 : 67+010 Ambérieu P5

PK fin voie 2 : 66+996 Ambérieu P5

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Bourg-en-Bresse – Ambérieu, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique, du LU au VE, sans croisement.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement et les pertes de temps à retenir pour le tracé correspond à celui des circulations à contre-sens.

Sur l'ensemble des deux sections Saint-Amour – Bourg-en-Bresse – Ambérieu :

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 5132, RT 5133 Consignes de tracé sur l'axe Ambérieu – Modane dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

SECTION AMBÉRIEU – CULOZ

Définition de la section

PK début voie 1 : 54+058 Ambérieu P4

PK début voie 2 : 54+058 Ambérieu P4

PK fin voie 1 : 99+010 Culoz AE

PK fin voie 2 : 99+010 Culoz AE

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres citées plus haut.

Sur la section Ambérieu – Culoz, les sillons sont à tracer en système de voie unique, avec croisement possible dans les gares de Ambérieu et Culoz ainsi qu'aux entrées/sorties des 3 pas d'IPCS : St Rambert, La Burbanche, Virieu le Grand Belley.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations en IPCS (cf. normes lignes nationales).

Aucune perte de temps n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

SECTION CULOZ – SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY

Définition de la section

PK début voie 1 : 102+175 Culoz BG

PK début voie 2 : 102+152 Culoz BG

PK fin voie 1 : 161+099 St-Pierre-d'Albigny BV

PK fin voie 2 : 161+099 St-Pierre-d'Albigny BV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Culoz – Saint-Pierre-d'Albigny, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique, avec croisement dans les gares de Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry et Saint-Pierre-d'Albigny.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations en IPCS (cf. normes lignes nationales).

Aucune perte de temps n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

SECTION SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY – MODANE

Définition de la section

PK début voie 1 : 164+455 Saint-Pierre-d'Albigny BB

PK début voie 2 : 164+455 Sa int-Pierre-d'Albigny BB

PK fin voie 1 : 233+868 Modane AG

PK fin voie 2 : 233+844 Modane AG

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Saint-Pierre-d'Albigny – Modane, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique, avec croisement dans les gares de Saint-Pierre-d'Albigny, Épierre, Saint-Avre-la-Chambre, Saint-Michel-Valloire (pour les trains courts uniquement : voie A en gare de St-Michel Valloire limitée à 440 mètres) et Modane.

La Bif de Saint-Pierre-d'Albigny et l'accès à la plateforme d'Aiton (PK 172-175 V1) sont exclus de la fenêtre.

Pendant la période d'activation de la fenêtre :

- l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations en IPCS (cf. normes lignes nationales),
- un allongement forfaitaire des temps de parcours de 3' est à prendre en compte pour compenser la perte de temps liée au passage sur IPCS ou l'attente de croisements.

Sur l'ensemble des trois sections Ambérieu – Culoz – Saint-Pierre-d'Albigny – Modane :

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 5300, RT 5303 Consignes de tracé sur l'axe Nîmes – Perpignan dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

Définition de la section

PK début voie 1 : 27+463 Nîmes BV

PK début voie 2 : 27+463 Nîmes BV

PK fin voie 1 : 486+668 Perpignan AI

PK fin voie 2 : 466+986 Perpignan AI

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

- Les nuits de LU/MA à nuits de JE/VE (3h de sim en tout point entre Nîmes et Sète, 2h de simultanée en tout point de Sète à Perpignan) et les nuits de SA/DI (4h de simultanée en tout point), les sillons sont à tracer en VU. Croisements possibles dans les gares de Nîmes, Lunel, Montpellier, Sète, Béziers, Narbonne, Port-la-Nouvelle et Perpignan.
- Les nuit de VE/SA + DI/LU (pas de simultanée), les sillons sont à tracer en VU avec croisements possibles dans les gares de Nîmes, Lunel, Montpellier, Sète, Béziers, Narbonne, Port-la-Nouvelle et Perpignan.
- Dans les deux cas précédents, les vitesses utilisées pour le calcul des sillons tracés en VU sont de :

Vitesse sillon	Vitesse utilisée pour tracé en VU
≥ 140	120 km/h
120	90 km/h
100	90 km/h

L'espaceur retenu pour le tracé correspond à celui des circulations à contre-sens.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux avec des possibilités de simultanée et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 5403 Consigne de tracé sur l'axe Nevers – Clermont-Ferrand dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

SECTION NEVERS – SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS

Définition de la section

PK début : 253+462 Nevers BF

PK fin : 353+340 Saint-Germain-des-Fossés P1

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

La section Nevers – Saint-Germain-des-Fossés, les sillons sont à tracer pendant la période sur un principe de voie unique avec croisement possible dans les gares de Saincaize, Moulins, La Ferté-Hauterive et Saint-Germain-des-Fossés.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations en IPCS.

Aucune perte de temps n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

Aucune variante n'est ensuite tracée au fil des jours du service (sauf fenêtre déformée, ou variante sillon en entrée de zone liée à travaux en amont).

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux avec des possibilités de simultanée et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

SECTION RIOM – CLERMONT-FERRAND

Définition de la section

PK début voie 1 : 406++596 Riom Châtel-Guyon BV

PK début voie 2 : 406+354 Riom Châtel-Guyon BV

PK fin voie 1 : 412+219 Clermont-les-Gravanches Triage

PK fin voie 2 : 412+250 Clermont-les-Gravanches Triage

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres citées plus haut.

Sur la section Riom – Clermont-Ferrand, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique sans croisement.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations en IPCS.

Canton unique en Contre Sens entre Riom et Gerzat.

Pas de perte de temps ni de débit pour le tracé en IPCS entre Gerzat et Clermont-Ferrand.

Annexe RT 5152 Consigne de tracé sur l'axe Lyon – Grenoble dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS.

SECTION SAINT-PRIEST – GRENAY

Définition de la section

PK début voie 1 : 11+595 Vénissieux Voyageurs FR

PK début voie 2 : 11+595 Vénissieux Voyageurs FR

PK fin voie 1 : 24+550 Grenay PRG BS

PK fin voie 2 : 25+890 Saint-Quentin Fallavier BF

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Saint-Priest - Grenay, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique sans possibilité de croisement.

Aucune perte de temps n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

SECTION GRENAY – SAINT-ANDRÉ-LE-GAZ

Définition de la section

PK début voie 1 : 24+550 Grenay PRG BM

PK début voie 2 : 25+890 Grenay PRG BS

PK fin voie 1 : 62+145 Saint-André-le-Gaz 00

PK fin voie 2 : 62+145 Saint-André-le-Gaz 00

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Grenay – Saint-André-le-Gaz, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique sans possibilité de croisement.

Aucune perte de temps n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

Annexe RT 5201 Consigne de tracé sur l'axe Marseille – Vintimille dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS

SECTION AUBAGNE – TOULON

Définition de la section

PK début voie 1 : 17+612 Aubagne 00

PK début voie 2 : 17+320 Aubagne 00

PK fin voie 1 : 66+312 Toulon BV

PK fin voie 2 : 66+307 Toulon BV

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Aubagne – Toulon, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique sans possibilité de croisement.

Pendant la période d'activation de la fenêtre, l'espacement retenu pour le tracé correspond à celui des circulations à contre-sens.

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux avec des possibilités de simultanée et la minimisation des tâches horaristes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Annexe RT 3602 Consigne de tracé sur l'axe Paris – Chartres dans les fenêtres de disponibilité équipées d'IPCS.

SECTION MAINTENON – CHARTRES

Définition de la section

PK début voie 1 : 68+170 Maintenon EV

PK début voie 2 : 68+170 Maintenon EV

PK fin voie 1 : 85+660 Chartres EI

PK fin voie 2 : 86+485 Chartres

Tracé des sillons durant les périodes horo-calendaires d'activation des fenêtres.

Sur la section Maintenon – Chartres, les sillons sont à tracer sur un principe de voie unique sans possibilité de croisement dans les fenêtres de 6h (001 et 005). Aucun sillon ne peut être tracé dans les simultanées (fenêtres 002 et 006).

Aucune perte de temps n'est prise en compte pour le tracé sur IPCS.

Aucune allocation supplémentaire n'est accordée sur la section sauf utilisation un jour donné de la capacité d'un sillon supprimé le jour concerné.

Les prescriptions ci-dessus ne s'appliquent pas à partir de J-7 si l'utilisation de la fenêtre n'a pas été confirmée en tout ou partie par l'inscription de planches-travaux dans la capacité réservée sur la section.

Le respect de ces règles permet de concilier au mieux la continuité de l'horaire, la régularité, la réalisation des travaux avec des possibilités de simultanée et la minimisation des tâches horairistes quotidiennes.

En dehors des semaines concernées par les fenêtres définies (voir Références TCap), les sillons déjà tracés au titre des principes ci-dessus sont maintenus sans changement. Des sillons peuvent être tracés en complément (en réponse à des demandes tardives ou sdm), dans le respect des sillons déjà alloués et des planches travaux déposées.

Références TCap

INTERNE SNCF RESEAU

Legende:

	Fenêtre V1 ou V2 avec tracé en IPCS
	Part de simultanée. Tracé impossible.
	Fenêtre avec montage VUT
	Fenêtre XV/Y, avec une voie de libre pour les circulations
	Part de sim V1 +V1b ou V2 + V2b
	Autres

Article	Annexe	Axe	RéférencesTCAP								
Article 3	RT 1104, 1302, 1303, 1304,1305	Reding-Saverne	FEN20_Reding-Saverne_001	FEN20_Saverne-Vendenheim_001	FEN20_Graffenstaden-Selestat_001	FEN20_Graffenstaden-Selestat_003	FEN20_Selestat-Colmar(115000)_001	FEN20_Selestat-Colmar(115000)_002			
			FEN20_Colmar-Lutterbach_001	FEN20_Colmar-Lutterbach_002	FEN20_Rixheim-StLouis_001	FEN20_Rixheim-StLouis_002					
Article 4	RT 2202	Longueau-Arras	FEN20_Longueau-BifAgnvExclue_001	FEN20_Longueau-BifRobertExclue_001							
Article 5	RT 2400	Sucs-Valenton	FEN20_Sucy-Valenton_001	FEN20_Sucy-Valenton_002							
Article 6	RT 4101	Paris -Les Aubrais	FEN20_Paris-Choisy_002	FEN20_Paris-Choisy_003	FEN20_Paris-Choisy_005	FEN20_Paris-Choisy_006	FEN20_Paris-Choisy_008	FEN20_Paris-Choisy_010			
			FEN20_Paris-Choisy_011	FEN20_Paris-Choisy_012	FEN20_Paris-Choisy_022	FEN20_Paris-Choisy_027	FEN20_Paris-Choisy_019	FEN20_Paris-Choisy_029			
			FEN20_Choisy-Juvisy_002	FEN20_Choisy-Juvisy_003	FEN20_Choisy-Juvisy_005	FEN20_Choisy-Juvisy_006	FEN20_Choisy-Juvisy_007	FEN20_Choisy-Juvisy_008			
			FEN20_Choisy-Juvisy_010	FEN20_Choisy-Juvisy_012	FEN20_Choisy-Juvisy_022	FEN20_Choisy-Juvisy_027	FEN20_Choisy-Juvisy_019	FEN20_Choisy-Juvisy_024			
			FEN20_Savigny-Bretigny_001	FEN20_Savigny-Bretigny_002	FEN20_Savigny-Bretigny_003	FEN20_Savigny-Bretigny_004	FEN20_Savigny-Bretigny_005	FEN20_Savigny-Bretigny_006			
			FEN20_Savigny-Bretigny_007	FEN20_Savigny-Bretigny_008	FEN20_Savigny-Bretigny_014	FEN20_Savigny-Bretigny_016	FEN20_Savigny-Bretigny_018	FEN20_Savigny-Bretigny_019			
			FEN20_Savigny-Bretigny_015	FEN20_Savigny-Bretigny_020	FEN20_Bretigny-Etampes_001	FEN20_Bretigny-Etampes_002	FEN20_Bretigny-Etampes_003	FEN20_Bretigny-Etampes_004			
			FEN20_Bretigny-Etampes_005	FEN20_Bretigny-Etampes_006	FEN20_Bretigny-Etampes_007	FEN20_Bretigny-Etampes_008	FEN20_Bretigny-Etampes_014	FEN20_Bretigny-Etampes_015			
			FEN20_Bretigny-Etampes_016	FEN20_Bretigny-Etampes_018	FEN20_Bretigny-Etampes_019	FEN20_Bretigny-Etampes_020	FEN20_Etampes-Toury_001	FEN20_Etampes-Toury_002			
			FEN20_Etampes-Toury_003	FEN20_Etampes-Toury_021	FEN20_Etampes-Toury_021	FEN20_Etampes-Toury_022	FEN20_Etampes-Toury_023	FEN20_Etampes-Toury_026			
			FEN20_Toury-LesAubrais_001	FEN20_Toury-LesAubrais_002	FEN20_Toury-LesAubrais_003	FEN20_Toury-LesAubrais_004	FEN20_Toury-LesAubrais_011	FEN20_Toury-LesAubrais_012			
			FEN20_Toury-LesAubrais_013	FEN20_Toury-LesAubrais_014							
			Article 7	RT 4103	Les Aubrais-St Pierre	FEN20_LesAubrais-Blois_001	FEN20_LesAubrais-Blois_002	FEN20_LesAubrais-Blois_003	FEN20_LesAubrais-Blois_004	FEN20_Blois-StPierre-des-Corps_001	FEN20_Blois-StPierre-des-Corps_002
						FEN20_Blois-StPierre-des-Corps_003	FEN20_Blois-StPierre-des-Corps_004				
Article 8	RT 4104, 4105, 4106, 4107	Tours-Bordeaux	FEN20_Tours-MontsSud_001	FEN20_Tours-MontsSud_002	FEN20_Tours-MontsSud_003	FEN20_Tours-MontsSud_004	FEN20_MontsSud-Maille_001	FEN20_MontsSud-Maille_002			
			FEN20_MontsSud-Maille_003	FEN20_MontsSud-Maille_004	FEN20_LaCelle-Chatelleraut_001	FEN20_LaCelle-Chatelleraut_002	FEN20_LaCelle-Chatelleraut_003	FEN20_LaCelle-Chatelleraut_004			
			FEN20_LaCelle-Chatelleraut_005	FEN20_Chatelleraut-Poitiers_001	FEN20_Chatelleraut-Poitiers_002	FEN20_Chatelleraut-Poitiers_003	FEN20_Chatelleraut-Poitiers_004	FEN20_Chatelleraut-Poitiers_005			
			FEN20_StBenoit-Ruffec_001	FEN20_StBenoit-Ruffec_002	FEN20_StBenoit-Ruffec_003	FEN20_StBenoit-Ruffec_004	FEN20_StBenoit-Ruffec_008	FEN20_Ruffec-Juille_001			
			FEN20_Ruffec-Juille_002	FEN20_Ruffec-Juille_003	FEN20_Ruffec-Juille_004	FEN20_Ruffec-Juille_005	FEN20_Juille-Villognon(570000)_001	FEN20_Juille-Villognon(570000)_002			
			FEN20_Juille-Villognon(570000)_003	FEN20_Juille-Villognon(570000)_004	FEN20_Juille-Villognon(570000)_005	FEN20_Villognon-Angouleme_001	FEN20_Villognon-Angouleme_002	FEN20_Villognon-Angouleme_003			
			FEN20_Villognon-Angouleme_004	FEN20_Villognon-Angouleme_005	FEN20_Angouleme-Coutras_001	FEN20_Angouleme-Coutras_002	FEN20_Angouleme-Coutras_003	FEN20_Angouleme-Coutras_004			
			FEN20_Angouleme-Coutras_010	FEN20_Angouleme-Coutras_011	FEN20_Coutras-Libourne_001	FEN20_Coutras-Libourne_010	FEN20_Coutras-Libourne_011	FEN20_Coutras-Libourne_014			
			FEN20_Libourne-LaGrave_001	FEN20_Libourne-LaGrave_010	FEN20_Libourne-LaGrave_014	FEN20_Tours-MontsSud_008	FEN20_MontsSud-Maille_008	FEN20_LaCelle-Chatelleraut_008			
			FEN20_Chatelleraut-Poitiers_008	FEN20_StBenoit-Ruffec_012	FEN20_Ruffec-Juille_008	FEN20_Juille-Villognon(570000)_008	FEN20_Villognon-Angouleme_008	FEN20_Angouleme-Coutras_016			
			Article 9	RT 4201	Les Aubrais-Vierzon	FEN20_LesAubrais-Vierzon_001	FEN20_LesAubrais-Vierzon_002	FEN20_LesAubrais-Vierzon_006	FEN20_LesAubrais-Vierzon_007	FEN20_LesAubrais-Vierzon_008	FEN20_LesAubrais-Vierzon_009
FEN20_LesAubrais-Vierzon_011											
Article 10	RT 4202, 4203	Vierzon-Limoges	FEN20_Vierzon-Chateauroux_001	FEN20_Vierzon-Chateauroux_002	FEN20_Vierzon-Chateauroux_003	FEN20_Vierzon-Chateauroux_004	FEN20_Vierzon-Chateauroux_005	FEN20_Vierzon-Chateauroux_006			
			FEN20_Vierzon-Chateauroux_007	FEN20_Vierzon-Chateauroux_008	FEN20_Vierzon-Chateauroux_009	FEN20_Vierzon-Chateauroux_010		FEN20_Chateauroux-Argenton_001			
			FEN20_Chateauroux-Argenton_002	FEN20_Chateauroux-Argenton_003	FEN20_Chateauroux-Argenton_004	FEN20_Chateauroux-Argenton_005	FEN20_Chateauroux-Argenton_006	FEN20_Chateauroux-Argenton_007			
			FEN20_Chateauroux-Argenton_008	FEN20_Chateauroux-Argenton_009	FEN20_Chateauroux-Argenton_010	FEN20_Chateauroux-Argenton_011	FEN20_Argenton-StSulpice_001	FEN20_Argenton-StSulpice_002			
			FEN20_Argenton-StSulpice_003	FEN20_Argenton-StSulpice_005	FEN20_Argenton-StSulpice_006	FEN20_Argenton-StSulpice_007	FEN20_Argenton-StSulpice_008	FEN20_Argenton-StSulpice_009			
			FEN20_Argenton-StSulpice_010	FEN20_Argenton-StSulpice_011		FEN20_SiSulpice-LePalais_001	FEN20_SiSulpice-LePalais_002	FEN20_SiSulpice-LePalais_003			
			FEN20_SiSulpice-LePalais_004	FEN20_SiSulpice-LePalais_005	FEN20_SiSulpice-LePalais_006	FEN20_SiSulpice-LePalais_007	FEN20_SiSulpice-LePalais_008	FEN20_SiSulpice-LePalais_009			
			FEN20_SiSulpice-LePalais_010	FEN20_LePalais-Limoges_001	FEN20_LePalais-Limoges_002	FEN20_LePalais-Limoges_003	FEN20_LePalais-Limoges_004	FEN20_LePalais-Limoges_005			
FEN20_LePalais-Limoges_006	FEN20_LePalais-Limoges_007	FEN20_LePalais-Limoges_008	FEN20_LePalais-Limoges_009	FEN20_LePalais-Limoges_010							

Legende:

	fenêtre V1 ou V2 avec tracé en IPCS
	Part de simultanée. Tracé impossible.
	Fenêtre avec montage VUT
	Fenêtre X/Y, avec une voie de libre pour les circulations
	Part de sim V1 +V1b ou V2 + V2b
	Autres

Article	Annexe	Axe	RéférencesTCAP					
Article 11	RT 4204,4205	Limoges - Montauban	FEN20_Limoges-Solignac_001	FEN20_Limoges-Solignac_002	FEN20_Limoges-Solignac_003	FEN20_Limoges-Solignac_004	FEN20_Limoges-Solignac_005	FEN20_Limoges-Solignac_006
			FEN20_Limoges-Solignac_007	FEN20_Limoges-Solignac_008	FEN20_Solignac-Masseret_001	FEN20_Solignac-Masseret_002	FEN20_Solignac-Masseret_003	FEN20_Solignac-Masseret_004
			FEN20_Solignac-Masseret_005	FEN20_Solignac-Masseret_006	FEN20_Solignac-Masseret_007	FEN20_Solignac-Masseret_008	FEN20_Masseret-Brive_001	FEN20_Masseret-Brive_002
			FEN20_Masseret-Brive_003	FEN20_Masseret-Brive_004	FEN20_Masseret-Brive_005	FEN20_Masseret-Brive_006	FEN20_Masseret-Brive_007	FEN20_Masseret-Brive_008
			FEN20_Brive-The-dirac_001	FEN20_Brive-The-dirac_002	FEN20_Brive-The-dirac_003	FEN20_Brive-The-dirac_004	FEN20_Brive-The-dirac_005	FEN20_Brive-The-dirac_006
			FEN20_Brive-The-dirac_007	FEN20_Brive-The-dirac_008	FEN20_The-dirac-Cahors_001	FEN20_The-dirac-Cahors_002	FEN20_The-dirac-Cahors_003	FEN20_The-dirac-Cahors_004
			FEN20_The-dirac-Cahors_005	FEN20_The-dirac-Cahors_006	FEN20_The-dirac-Cahors_007	FEN20_The-dirac-Cahors_008	FEN20_Cahors-Montauban_001	FEN20_Cahors-Montauban_002
			FEN20_Cahors-Montauban_003	FEN20_Cahors-Montauban_004	FEN20_Cahors-Montauban_005	FEN20_Cahors-Montauban_006	FEN20_Cahors-Montauban_007	FEN20_Cahors-Montauban_008
Article 12	RT 4207	Montauban - Toulouse	FEN20_Montauban-StJory_026	FEN20_Montauban-StJory_027	FEN20_StJory-Toulouse_002	FEN20_StJory-Toulouse_003	FEN20_StJory-Toulouse_004	FEN20_StJory-Toulouse_039
			FEN20_StJory-Toulouse_040					
Article 14	RT 5102,5103	Montereaup - Dijon	FEN20_Montereaup-LarocheMigennes_001	FEN20_Montereaup-LarocheMigennes_002	FEN20_Montereaup-LarocheMigennes_021	FEN20_Montereaup-LarocheMigennes_022	FEN20_LarocheMigennes-StFlorentin_001	FEN20_LarocheMigennes-StFlorentin_002
			FEN20_LarocheMigennes-StFlorentin_008	FEN20_LarocheMigennes-StFlorentin_009	FEN20_Tonnerre-Aisy_001	FEN20_Aisy-LesLaumes_001	FEN20_LesLaumes-Blaisy_001	FEN20_LesLaumes-Blaisy_002
			FEN20_LesLaumes-Blaisy_014	FEN20_LesLaumes-Blaisy_015	FEN20_Blaisy-Dijon_001			
Article 15	RT 5108	Avignon - Tarascon	FEN20_Avignon-Tarascon_001	FEN20_Avignon-Tarascon_002	FEN20_Avignon-Tarascon_003			
Article 16	RT 5113,5114,5130	Dijon - Ambérieu	FEN20_StAmour-BourgEnBresse_001	FEN20_StAmour-BourgEnBresse_002	FEN20_BourgEnBresse-Amberieu_001	FEN20_BourgEnBresse-Amberieu_002		
Article 17	RT 5132, 5133	Ambérieu - Modane	FEN20_Amberieu-Culoz_001	FEN20_Amberieu-Culoz_002	FEN20_Amberieu-Culoz_003		FEN20_Culoz-AixLesBains_001	FEN20_Culoz-AixLesBains_002
			FEN20_Culoz-AixLesBains_003		FEN20_AixLesBains-Chambery_001	FEN20_AixLesBains-Chambery_002	FEN20_AixLesBains-Chambery_003	
			FEN20_Chambery-Montmelian_001	FEN20_Chambery-Montmelian_002	FEN20_Chambery-Montmelian_003		FEN20_Montmelian-StPierre-d'Albigny_001	FEN20_StPierre-Aiguebelle_001
			FEN20_Zone-AFA_001	FEN20_Aiguebelle-StAvre_001	FEN20_StAvre-Stlean_001	FEN20_Stlean-Modane_001		
Article 18	RT 5300,5303	Nimes - Perpignan	FEN20_Nimes-Montpellier_001	FEN20_Nimes-Montpellier_002	FEN20_Montpellier-Sete_001	FEN20_Montpellier-Sete_002	FEN20_Narbonne-Sete_001	FEN20_Narbonne-Sete_002
			FEN20_Narbonne-PortaNouvelle_001	FEN20_Narbonne-PortaNouvelle_002	FEN20_Narbonne-PortaNouvelle_003	FEN20_PortaNouvelle-Perpignan_009	FEN20_PortaNouvelle-Perpignan_010	FEN20_PortaNouvelle-Perpignan_011
Article 19	RT 5403	Nevers - Clermont	FEN20_Nevers-Saincaize_001	FEN20_Nevers-Saincaize_002	FEN20_Saincaize-Moulins_001	FEN20_Saincaize-Moulins_002	FEN20_Moulins-StGermaindesFosses_001	FEN20_Moulins-StGermaindesFosses_002
			FEN20_Riom-Clermont_001	FEN20_Riom-Clermont_002				
Article 20	RT 5152	Lyon - Grenoble	FEN20_StPriest-Grenay_001	FEN20_StPriest-Grenay_002	FEN20_StPriest-Grenay_004	FEN20_StPriest-Grenay_005	FEN20_Grenay-StAndreLeGaz_001	FEN20_Grenay-StAndreLeGaz_002
			FEN20_Grenay-StAndreLeGaz_011					
Article 21	RT 5201	Marseille - Vintimille	DEF19_Aubagne-Toulon_001	DEF19_Aubagne-Toulon_002	DEF19_Aubagne-Toulon_003			
Article 22	RT 3602	Paris - Chartres	FEN20_Maintenon-Chartres_001	FEN20_Maintenon-Chartres_002	FEN20_Maintenon-Chartres_005	FEN20_Maintenon-Chartres_006	FEN20_Maintenon-Chartres_007	FEN20_Maintenon-Chartres_008
			FEN20_Maintenon-Chartres_015	FEN20_Maintenon-Chartres_016	FEN20_Maintenon-Chartres_019	FEN20_Maintenon-Chartres_020	FEN20_Maintenon-Chartres_021	FEN20_Maintenon-Chartres_021
			FEN20_Maintenon-Chartres_023					

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	Normes de tracé horaire des sections équipées d'IPCS à conditions de tracé particulières pour le SA 2020
<i>Référentiel</i>	Référentiel Circulation
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Document opérationnel Interne SNCF RESEAU
<i>Sécurité</i>	Non
<i>Émetteur</i>	DG EX - Direction de la Robustesse
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	AR30147 (TR01B03)
<i>Date d'édition</i>	13-07-2018
<i>Version en cours / date</i>	Version 03 du 13-02-2019
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 15-12-2019
<i>Mode de distribution initiale</i>	Standard

INTERNE SNCF RESEAU

Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
VALENTIN Michel	13-02-2019	VAUTHERIN Loys	20-02-2019	MATHEVET Robert	20-02-2019
		BRASME Christian	20-02-2019		
		BRISOU Jacques	20-02-2019		
		GODARD Marc	20-02-2019		
		MORLAT Xavier	20-02-2019		
Signature du Rédacteur		Signature des Vérificateurs		Signature de l'approbateur	
VALENTIN Michel		VAUTHERIN Loys BRASME Christian BRISOU Jacques GODARD Marc MORLAT Xavier		MATHEVET Robert	

Textes abrogés

Néant

Textes remplacés

AR30147 V2 du 13 Décembre 2018

Textes de référence

Processus de rédaction et de mise à jour des normes de tracé, *Principe*, AR30114, du 27-08-2014.

INTERNE SNCF RESEAU

Textes inter dépendant

Néant

Historique des éditions et des versions

<i>Édition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
13-07-2018	Version 01	13-07-2018	15-12-2019
13-07-2018	Version 02	13-12-2018	15-12-2019
13-07-2018	Version 03	13-02-2019	15-12-2019

Mise à disposition / distribution

Type de média : Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	DG IDF,
<i>Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif</i>	AR, ARCS, MOBIL
<i>Entités supra régionales et territoriales</i>	
<i>Sièges régionaux</i>	
<i>Établissements</i>	COGC, EEBH
<i>Organismes rattachés</i>	
<i>Collections individuelles</i>	
<i>Entités concernées</i>	
<i>Particularités de distribution</i>	Toutes EF

Résumé

Ce document définit les intervalles minimaux et les particularités à appliquer par les horaristes pour la construction du graphique pour la circulation à contre-sens sur IPCS.

Accompagnement du texte

Ce document doit faire l'objet d'un accompagnement de la hiérarchie auprès de la chaîne horaire.

INTERNE SNCF RESEAU