



INFORMATION SUR LES DESSERTES

EXPOSÉ DU PROCESSUS
DE PLANIFICATION DES HORAIRES

MAI 2013

Le 13 décembre 2011, l'AMF, Réseau Ferré de France et Gares & Connexions ont signé la charte « **construire ensemble la gare durable de demain et son quartier** », visant à renforcer la coopération entre collectivités et acteurs ferroviaires pour la réalisation de projets aux abords des gares.

Sur cette base, un Comité national de partage tripartite a été mis en place au début de l'année 2012, composé de membres élus de l'AMF, de représentants de RFF et de **Gares & Connexions**. Au cours de ses premiers mois d'existence, ce comité a souhaité donner une portée concrète et didactique aux engagements de la charte. Il en résulte la présente boîte à outils, fruit d'une rédaction concertée entre les signataires de la charte.

En fonction des évolutions institutionnelles prochaines, des mises à jour et des adaptations pourront être apportées au contenu de la boîte à outils.

Ce document, à vocation pédagogique, présente le processus et les acteurs de la conception des horaires. Il illustre l'Orientation n° 2 qui vise une meilleure concertation entre les acteurs de la planification des territoires.

- ▶ Les acteurs: un exercice concerté p. 3
- ▶ Qui décide des différents choix en termes d'horaires? p. 4
- ▶ Un exercice annuel p. 5
- ▶ Les grandes étapes de la construction horaire p. 5
- ▶ Chiffres clés p. 6

LES ACTEURS : UN EXERCICE CONCERTÉ

L'ÉTAT

L'État définit les orientations générales du réseau, décide des grandes opérations d'aménagement, participe au financement des projets de modernisation du réseau. Responsable de la réglementation et du contrôle de son application, il fixe les objectifs de sécurité et la façon de les atteindre.

L'État est aussi autorité organisatrice pour les trains d'équilibre du territoire (TET) qui désignent les lignes interrégionales qui ne sont ni des trains à grande vitesse ni des TER. Les trains Corail, Teoz et Lunéa sont les trois types de TET qui circulent en France.

LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT (AOT)

Les régions sont devenues autorités organisatrices de transport (AOT) depuis la loi SRU (solidarité et renouvellement urbains) du 1^{er} janvier 2002 : elles ont autorité en matière de politique et de financement des transports régionaux (plus de 10 milliards d'euros d'achat de matériel roulant ces dernières années et commande de sillons) et passent des conventions avec SNCF fixant les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires sur leur territoire. Elles sont responsables de l'élaboration du plan de transport. Comme les autres collectivités territoriales, les régions participent aussi au financement de la construction de lignes nouvelles.

RFF

Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français. En contrepartie de son activité commerciale de vente des sillons, RFF recueille les péages des différents opérateurs ferroviaires.

LA DIRECTION DE LA CIRCULATION FERROVIAIRE (DCF)

Elle est chargée, depuis le 1^{er} janvier 2010, d'assurer pour le compte de Réseau Ferré de France les missions de gestion du trafic et des circulations. Cette entité indépendante au sein de SNCF est garante d'un accès équitable au réseau, en toute transparence, pour toutes les entreprises ferroviaires.

SNCF INFRA

C'est l'une des cinq branches de SNCF, chargée d'entretenir le réseau ferré national pour le compte de Réseau Ferré de France.

GARES & CONNEXIONS

Gares & Connexions est une autre branche de SNCF, qui gère les 3 000 gares de voyageurs et assure leur développement, de façon transparente et non discriminatoire.

SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique avec une présence dans 120 pays, 30,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 241 000 collaborateurs dont 65 % au sein de sa maison mère, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC).

SNCF exerce une double activité :

- ▶ **L'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, pour laquelle elle s'appuie sur trois branches d'activités :**
 - SNCF Proximités qui exploite les services de transports du quotidien (TER en province, Transilien en Ile-de-France) ;
 - SNCF Voyages qui exploite les services de transport de longue distance et à grande vitesse notamment avec TGV ;
 - SNCF Geodis qui est spécialisée dans le transport et la logistique de marchandises.

- ▶ **L'exploitation et la maintenance, pour le compte de RFF, du réseau ferré national français, via la DCF et SNCF Infra précitées.**

LES AUTRES EXPLOITANTS DU RÉSEAU

L'exploitation de services ferroviaires est réalisée par différents opérateurs ferroviaires. Depuis l'ouverture à la concurrence totale du transport ferroviaire de marchandises en 2006, puis du transport international de voyageurs en 2010, dix-huit entreprises ferroviaires sont présentes sur le réseau français.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)

L'autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité administrative indépendante, créée en

décembre 2010. Elle est chargée de garantir l'égalité de traitement entre tous les opérateurs du système ferroviaire et est compétente pour trancher certains litiges entre acteurs du secteur.

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Il assure, pour le compte du ministère chargé des transports, le respect des règles de sécurité, l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation pour toutes les entreprises ferroviaires.

QUI DÉCIDE DES DIFFÉRENTS CHOIX EN TERMES D'HORAIRES ?

Dans un premier temps, sur la base des demandes des autorités organisatrices de transport (STIF en Ile-de-France, Régions, État), les entreprises ferroviaires déposent leurs demandes de sillons à RFF,

gestionnaire du réseau. Lequel les étudie avant d'annoncer ceux qui peuvent techniquement être accordés.

La construction des horaires est **le fruit d'un travail tripartite entre la Région, SNCF et RFF**, effectué chaque année pour s'adapter aux nouveaux besoins et aux nouvelles contraintes.

Il est le résultat d'une concertation qui débute par une demande des Régions à SNCF, laquelle commande des créneaux (sillons) à RFF. Après négociation entre les trois acteurs, une réponse optimale tenant compte des contraintes incontournables est actée.

Les contraintes auxquelles les différentes parties doivent faire face sont pour l'essentiel : les nécessaires connexions entre différents lieux, les liaisons avec les hubs ferroviaires (grands pôles de correspondance qui permettent des liaisons plus nombreuses avec davantage de villes), et les plages de travaux.

Selon les situations, les communes et les voyageurs impactés peuvent également être consultés (notamment *via* les associations qui les représentent) en amont de la construction des horaires. L'organisation de la concertation à l'échelon local varie d'un territoire à l'autre. Elle est menée par l'AOT régionale.

UN EXERCICE ANNUEL

Chaque année une partie des horaires change de 10 à 15 %, le deuxième dimanche du mois de décembre. RFF et la direction de la circulation ferroviaire modifient une partie des horaires pour concilier au mieux les demandes des entreprises ferroviaires et des autorités organisatrices des transports, d'une part, et d'autre part, l'organisation des travaux.

Certaines années, les changements sont plus significatifs lorsqu'un événement important se produit,

tel que la mise en service d'une ligne nouvelle ou d'importants travaux.

Depuis 2012, RFF conduit la mise en place du cadencement, pour organiser une vraie synergie entre les trains, renforcer leur fiabilité et optimiser l'utilisation du réseau.

LES GRANDES ÉTAPES DE LA CONSTRUCTION HORAIRE

A-5 ANS À DÉCEMBRE A-2 ANS : DÉBUT DE LA CONCERTATION

C'est le début des ajustements des « trames horaires », c'est-à-dire les horaires systématiques sur un créneau de deux heures.

C'est également le début de la définition et de l'adaptation des « fenêtres travaux », c'est-à-dire les créneaux à réserver pour faire les travaux.

Les autorités organisatrices (AOT) et les entreprises ferroviaires (EF) remettent leurs expressions des besoins ; RFF transforme les créneaux de deux heures en jour type de circulation : une trame de 24 heures est alors établie. Parallèlement, le positionnement horaire des travaux est précisé ainsi que les « déformations » pour travaux, en concertation avec les EF et les AOT.

Mi-décembre de l'année A-2, RFF propose ainsi une grille des horaires (graphique 24 heures), sous forme de « sillons catalogue » (c'est le même principe qu'un catalogue de produits dans lequel on sélectionne ce dont on a besoin).

MI-DÉCEMBRE A-2 ANS

C'est l'ouverture des commandes de sillons. Les entreprises ferroviaires passent leurs commandes : elles peuvent choisir entre les « sillons catalogue » (prioritaires) ou du « sur-mesure » (dont la construction, en insertion dans la grille préconstruite, est plus longue).

DE MI-DÉCEMBRE A-1 AN À MI-AVRIL A-1 AN

Les entreprises ferroviaires passent commande. Ainsi, en avril A-1 an, RFF recueille toutes les demandes formulées par les entreprises ferroviaires (ce qui correspond à environ 6 millions de trains).

DE MI-AVRIL A-1 AN À SEPT A-1 AN

RFF et la direction de la circulation ferroviaire construisent les horaires : ils tracent le schéma de circulation de chaque train demandé par les entreprises ferroviaires. En septembre, cet horaire de service est dit définitif.

DE SEPTEMBRE A-1 AN À J-8

RFF continue sans cesse d'adapter l'horaire de service en intégrant les demandes tardives de sillons formulées par les entreprises ferroviaires.

ENFIN, ENTRE J-8 ET LE JOUR J (LE DEUXIÈME DIMANCHE DE DÉCEMBRE)

Des demandes de dernière minute sont transmises à RFF pour traitement. Dans ce cas, RFF met tout en œuvre pour répondre aux demandes en 24 heures.

CHIFFRES CLÉS

► Les emplois de la gestion du réseau ferroviaire : 35 000 (SNCF Infra), 1 600 (RFF) et 15 000 (direction de la circulation ferroviaire - DCF) soit plus de 50 000 agents.

À titre de comparaison, l'EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial) SNCF emploie 100 000 agents pour ses activités d'exploitant sur le réseau ferré national.

► 25 entreprises ferroviaires (dont SNCF) disposent d'un certificat de sécurité pour faire circuler des trains sur le réseau ferré national.

► 15 000 trains circulent chaque jour, permettant à 4 millions de voyageurs de bénéficier de ce mode de transport. 90 % d'entre eux sont des usagers des trains du quotidien (TER et Transilien). On constate une augmentation d'environ 40 % du trafic TER entre 2002 et 2010.

► 1 000 chantiers de rénovation et de modernisation sont menés chaque année. En 2013, près de 300 chantiers seront lancés.

► Le réseau ferroviaire à grande vitesse actuel représente environ 2 000 km de lignes à grande vitesse (LGV). Actuellement, quatre chantiers sont en cours ce qui portera la longueur du réseau à grande vitesse à plus de 2 800 km à l'horizon 2017.

► Au total, le réseau ferré national représente près de 30 000 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale. Il s'agit du deuxième réseau européen en termes de longueur, juste derrière celui de l'Allemagne (34 000 km).