

Annexe 2

GLOSSAIRE

Les définitions des termes et des sigles ci-dessous sont présentées par ordre alphabétique.

Allocation conditionnelle : lorsque RFF n'est pas en mesure de garantir au demandeur l'attribution de l'intégralité de la capacité demandée dans le cadre du service annuel, dans les cas où pour certaines dates, le sillon est susceptible d'être impacté par une plage-travaux spéciale sans qu'il soit possible de délivrer directement une réponse pour chaque jour de circulation.

Allocation partielle : correspond à une proposition de sillon pour laquelle RFF constate avec certitude qu'il ne peut tracer que sur une partie du régime demandé. Il est possible d'allouer en s'inscrivant dans les tolérances exprimées seulement sur une partie du régime demandé. Dans ce cas, RFF établit une proposition de sillon limitée à ces jours. Cette réponse sera définitive. Une réponse « allocation partielle » transmise au demandeur correspond à une allocation définitive pour les régimes alloués et à un irréalisable définitif pour les autres régimes. Une allocation partielle se compose de sillons jours fermes et de trous de régime.

Allocation provisionnelle : correspond à une proposition de sillon pour laquelle le nombre de sillons jours répondu est inférieur au nombre de sillons jours demandés (car RFF n'a pas la possibilité d'étudier immédiatement l'ensemble du régime de la demande). Ce type de réponse n'est pas une réponse conclusive soldant la demande et par la suite, il sera formulé une ou plusieurs réponses ultérieures à cette demande (d'allocation ou d'irréalisable pour la solder). L'état de la réponse reste toujours « allocation provisionnelle » mais le demandeur est informé de l'évolution du travail effectué par la production au travers de nouveaux sillons jours. Quand RFF est en mesure de conclure définitivement sa réponse, deux possibilités se présentent :

- si la réponse couvre totalement le régime demandé, l'état de la réponse sera « allocation »,
- dans le cas contraire, l'état sera « allocation partielle »

Chantier de transport combiné : ensemble d'installations fixes (comprenant à la fois des installations ferroviaires telles que des voies spécialisées et des installations de transbordement et de stockage telles que portiques de manutention et cours) permettant le transfert du fret du mode ferroviaire au mode routier et vice versa.

Coordination : procédure gérée par Réseau Ferré de France en concertation avec les entreprises ferroviaires afin de rechercher une solution en cas de demandes de sillons incompatibles entre elles sur une section de ligne non saturée.

DAAT : dispositif d'arrêt automatique des trains mis en œuvre sur certaines lignes à une seule voie et non électrifiées.

Détecteur de boîtes chaudes : dispositif permettant de contrôler au passage des trains, circulant à leur vitesse normale, l'état thermique des boîtes d'essieu et de détecter celles dont la température est anormalement élevée, de transmettre à un poste de surveillance les éléments permettant d'apprécier le degré de la gravité de l'anomalie détectée et de repérer la boîte d'essieu incriminée, de manière à faire arrêter le train et d'agir, pour certaines installations, sur la signalisation d'arrêt des trains.

EIRENE (European integrated railway radio enhanced network) : projet de l'UIC qui a pour but de développer les spécifications et de faciliter la standardisation du GSM-R.

Embranchement particulier : ensemble des installations permettant le raccordement de sites industriels et commerciaux aux infrastructures du réseau ferré national. Un embranchement peut desservir un ou plusieurs clients.

Entreprise ferroviaire : toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.

ERTMS (European rail traffic management system) : système de signalisation et gestion des circulations utilisant l'ETCS pour le contrôle commande et le GSM-R pour les transmissions de données.

ETCS (European train control system) : système de contrôle automatique des trains par balise pour les réseaux ferrés européens.

Fenêtre : Une fenêtre est une **offre générique de capacité** établie pour permettre de réaliser les travaux sur un **segment donné** (hors opérations ponctuelles en week-end).

Elle se caractérise par un positionnement et une durée type (*par exemple de 2h à 6h*) et est établie pour une période couvrant soit l'ensemble des jours ouvrables (du lundi au vendredi), soit un nombre de jours d'une année ou une période plus restreinte (*par exemple semaines 19 à 34*).

Cette fenêtre peut être matérialisée par un trapèze dans un graphique espace-temps délimité par 2 points remarquables du réseau et un horaire de début et un horaire de fin.

Gare de triage : ensemble d'installations fixes du réseau ferré national (groupes de voies spécialisées, installations de débranchement des wagons, dispositifs de freinage et d'enrayage, etc.) dédiées au tri des wagons des trains de fret dans un chantier spécialisé.

Gestionnaire d'infrastructure : tout organisme ou toute entreprise, Réseau Ferré de France pour le réseau ferré national, chargé(e) notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la facturation de l'infrastructure ferroviaire.

Graphique de circulation : système d'organisation de l'ensemble des sillons tracés sur l'infrastructure du réseau ferré national et des intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur chaque section du réseau.

GSM-R (Global system for mobile communications for railways) : système de communication basé sur le standard de la téléphonie mobile GSM et utilisant des fréquences spécifiques pour le ferroviaire.

Haut-le-pied : circulation composée exclusivement d'un ou de plusieurs engins de traction.

Horaires de service : données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de ce service. L'horaire de service est établi une fois par année civile (A) et sa date d'effet intervient à minuit le second samedi de décembre (A-1).

Installation de signalisation : installation fournissant au personnel de conduite des circulations ferroviaires les indications sur les conditions de marche à respecter.

Installation terminale embranchée : ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire relié directement par aiguilles aux voies du réseau ferré national.

JO : Journal officiel de l'Union européenne pour les règlements et directives européennes et Journal officiel de la République française pour les textes législatifs et réglementaires français.

KVB (contrôle de vitesse par balise) : système réalisant un contrôle automatique et continu de la vitesse du train ainsi qu'un contrôle de franchissement de certains signaux d'arrêts fermés à l'aide d'un calculateur embarqué sur les engins.

Parties intéressées : ce sont les services du ministère chargé des transports, les clients de Réseau Ferré de France, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), les autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional représentées par l'Association des Régions de France et/ou le Groupement des Autorités Responsables de Transport, les clients des services de transport fret représentés par l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), l'Union Internationale des Sociétés de Transport combiné rail-route (UIRR), le Groupement National des Transports Combinés (GNCTC), l'Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie (UPACCIM) et les usagers des services de transport représentés par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Plage-travaux : aujourd'hui, une plage-travaux constitue le cadre à l'intérieur duquel les planches-travaux peuvent être planifiées et donc les travaux réalisés.

Elle est caractérisée par un trapèze espace-temps pour **un jour donné**, ce trapèze étant défini entre 2 PK (points kilométriques) et 2 points remarquables. Les plages-travaux *stabilisées* sont une réservation de capacité à une date donnée et sur une section donnée. Elles sont utilisées pour des besoins en travaux récurrents ou standardisés (briques travaux) et généralement demandées reconduites sur l'année d'après.

Les plages-travaux *spéciales* sont utilisées pour des travaux spécifiques non récurrents.

Planche-travaux : Capacité d'infrastructure en forme de trapèzes d'espace-temps en deux points kilométriques, définie à l'intérieur d'une plage ou d'une fenêtre travaux pour héberger une opération de maintenance ou travaux incompatible avec l'écoulement des circulations.

S.A.E.I.V : système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs.

Section élémentaire : portion du réseau ferré national définie par un Point Remarquable (PR) de début et un Point Remarquable de fin. Chaque section élémentaire est identifiée de façon unique par son numéro (complété éventuellement par son indice, ses points d'origine et de fin, son point de mesure, sa longueur et sa catégorie tarifaire).

Service de transport : service répondant aux besoins d'un type de transport ; par exemple, voyageurs nationaux, voyageurs régionaux, voyageurs d'Ile-de-France, fret (international ou national) etc.

Sillon : « On entend par capacité de l'infrastructure la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période et **on entend par sillon la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.** » (LOTI modifiée – article 17.1).

Plus précisément, le sillon est matérialisé par un jalonnement qui associe à chaque point remarquable du réseau parcouru un horaire de passage.

Sillon cadencé : sillon qui fait partie d'un ensemble d'au moins 7 unités journalières dans chaque sens commandées chacune au moins 200 jours sur la durée du service annuel, de sillons identiques au niveau de la mission et temps de parcours, tous demandés avec le même minutage horaire (même minute en une gare donnée chaque heure de demande), et symétriques entre sens sur un axe de symétrie temporel positionné à la minute zéro. La symétrie zéro est définie par le fait que, dans une gare donnée, si les départs du sens 1 sont demandés à la minute X, les arrivées demandées dans le sens inverse à cette gare le sont à la minute 60-X.

Sillon-catalogue : sillon Fret conçu par le gestionnaire d'infrastructure en amont des demandes de sillons à planifier ou des commandes de sillons (les sillons catalogues internationaux RNE en font partie).

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

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

Sillon facultatif : sillon réservé dont l'utilisation effective doit être confirmée par l'entreprise ferroviaire qui l'a réservé.

Sillon jour : sillon pour un jour donné.

Sillon régulier : sillon réservé dont l'utilisation est effectivement prévue par l'entreprise ferroviaire qui l'a réservé.

Sillon sur mesure : sillon établi par le gestionnaire d'infrastructure pour répondre aux besoins des entreprises ferroviaires. Les sillons sur mesure fabriqués au cours de l'horaire de service pour répondre à une demande ponctuelle de capacité sur une courte période sont appelés "sillons-spot".

Sillon-kilomètre : unité d'œuvre de la redevance de réservation correspondant à un kilomètre (du réseau) réservé.

Tour en fosse : équipement permettant de profiler les roues d'un matériel roulant.

Train : engin(s) moteur(s) remorquant ou non un ou plusieurs véhicules.

Trains exceptionnels de produits encombrants (TEPE) : Les TEPE sont des transports exceptionnels particulièrement encombrants, qui nécessitent le dégagement d'un "contour N" majoré, à défaut un désaxement du colis et dans tous les cas une interdiction de circuler sur la voie contiguë.

Train-kilomètre : unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible ; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte. Le train-km est l'unité d'œuvre de la redevance de circulation.

Train-kilomètre électrique : unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre avec une motrice électrique.

TVM (transmission voie-machine) : système de transmission de la signalisation à la cabine de conduite par la voie.

Voie : ensemble comprenant les rails, les traverses, le ballast. L'infrastructure du réseau ferré national comprend les voies, la caténaire, les installations de signalisation et les éléments associés (dispositifs d'annonce, de répétition, etc.).

Voie ferrée portuaire : voie ferrée située dans les limites d'un port et appartenant à celui-ci.

Voie principale : entre les gares, voie affectée à la circulation des trains et dans les gares, voie affectée à la réception ou au départ des trains transportant des voyageurs ainsi que certaines voies de circulation intérieures.

Voie de relais : voie de service affectée aux arrêts en cours de route des trains de fret pour des motifs opérationnels de courtes durées (changement de locomotive, relève de conducteur, etc.).

Voie de service : voie autre que voie principale.