

Annexe 13

prestation portes d'embarquement

consignes d'exploitation

Version OCTOBRE 2020



Sommaire

Glossaire 5

Préambule 7

1. Objet 9

2. présentation du dispositif embarquement 10

+ 2.1.	matériels d'embarquement	10
2.1.1.	PORTES D'EMBARQUEMENT IER	10
2.1.2.	[RESERVE]	12
+ 2.2.	implantation des matériels	13
2.2.1.	IMPLANTATION LONGITUDINALE	13
2.2.2.	IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS	14
2.2.3.	IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS	15
+ 2.3.	fonctionnement des matériels	16
+ 2.4.	mode d'embarquement	17

3. Principes d'exploitation 19

+ 3.1.	transporteurs utilisateurs / non utilisateurs	19
3.1.1.	UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE	19
3.1.2.	DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS	19
3.1.3.	PLUSIEURS TRANSPORTEURS UTILISATEURS	19
3.1.4.	UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR ET UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR	19
3.1.5.	UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR	20
+ 3.2.	règles generales	20
3.2.1.	PRINCIPE D'EXPLOITATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT AVEC PERSONNEL	20
3.2.2.	PRINCIPE DE LIBERTE D'ACCES AUX QUAIS	21
3.2.3.	PRINCIPE D'UTILISATION ETHIQUE DES PORTES D'EMBARQUEMENT	21
3.2.4.	POLITIQUE DE SECURITE COMMUNE	21
3.2.5.	POSITION DES PORTES EN SITUATION NOMINALE	22
+ 3.3.	communication et validation des plans d'embarquement	22
+ 3.4.	phases d'embarquement	24
3.4.1.	PHASE D'EMBARQUEMENT POUR MODE ARO	24
3.4.2.	PHASE D'EMBARQUEMENT POUR MODE SRO	24
+ 3.5.	exploitation des dispositifs d'embarquement	25

3.5.1.	DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT AVEC IMPLANTATION LONGITUDINALE	25
3.5.2.	DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT AVEC IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS	31
3.5.3.	IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS	38
+	3.6. non respect des règles de co-exploitation	42

4. Gestion des situations imprévues 44

+	4.1. situations imprévues et confirmation d'embarquer	44
	4.1.1. DYSFONCTIONNEMENT DES PORTES OU DES ECRANS	44
	4.1.2. COLIS SUSPECT	45
	4.1.3. DEVOIEMENT	45
	4.1.4. AFFLUENCE CLIENT	45
	4.1.5. CONGESTION DE LA GARE OU DE LA ZONE DE GARE	46
	4.1.6. ARRIVEE INOPINEE SUR LE MEME QUAIS AVEC REUTILISATION	46
+	4.2. Levées d'embarquement	46
	4.2.1. DYSFONCTIONNEMENT DES PORTES / DES ECRANS	46
	4.2.2. DYSFONCTIONNEMENT DE L'OUTIL SESAM	47
	4.2.3. COLIS SUSPECT	47
	4.2.4. AFFLUENCE CLIENT	47
	4.2.5.	47
	4.2.6. CONGESTION DE LA GARE	47
	4.2.7. ARRIVEE INOPINEE SUR LE MEME QUAIS AVEC REUTILISATION	48

5. cas d'évacuation 49

6. maintenance 50

7. prestation facultative de téléopération 52

8. utilisation des espaces aux abords des portes d'embarquement 53

Annexe 1 = Implantation par gare 55

annexe 2 = liste des gares éligibles à la téléopération 55

annexe 3 = AFFICHAGE CLIENT 56

+	Affichage par défaut	56
---	----------------------	----

+ <u>Mission en cours de préparation</u>	56
+ <u>Embarquement en cours</u>	56
+ <u>Embarquement terminé</u>	57

annexe 4 = fonctionnel portes 59

Glossaire

<u>COEG</u>	<u>CENTRE OPÉRATIONNEL EXPLOITATION GARE</u>
<u>EF</u>	<u>ENTREPRISE FERROVIAIRE</u>
<u>LAF</u>	<u>LUTTE ANTI FRAUDE</u>
<u>OD</u>	<u>ORIGINE - DESTINATION</u>
<u>REGC</u>	<u>RÉGULATEUR EMBARQUEMENT SNCF GARES & CONNEXIONS = RESPONSABLE SNCF GARES & CONNEXIONS EN CHARGE DE LA SUPERVISION OPÉRATIONNELLE DES PORTES D'EMBARQUEMENT.</u>
<u>SESAM</u>	<u>SYSTÈME EMBARQUEMENT SUPERVISION APPLICATIVE MOBILE = OUTIL CENTRAL DE PILOTAGE ET DE SUIVI DES EMBARQUEMENTS.</u>
<u>TÉLÉOPÉRATION</u>	<u>EXPLOITATION OPÉRATIONNELLE À DISTANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT. IL S'AGIT D'UNE PRESTATION SPÉCIFIQUE PERMETTANT D'OPÉRER LES PORTES D'EMBARQUEMENT DEPUIS UN LOCAL DÉPORTÉ, AU MOYEN D'OUTILS DE GESTION À DISTANCE (CAMÉRAS, INTERPHONIE, ..) ET DE PERSONNELS FORMÉS À CET EFFET.</u>
<u>TU</u>	<u>TRANSPORTEUR UTILISATEUR : TRANSPORTEUR FERROVIAIRE AYANT DEMANDÉ À UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTRÔLER L'ACCÈS À LEUR TRAIN.</u>
<u>TNU</u>	<u>TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR : EF NE SOUHAITANT PAS UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT.</u>
<u>SUPERVISION</u>	<u>SYSTEME DE SUIVI AUTOMATISÉ ET À DISTANCE, DE L'ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES PORTES D'EMBARQUEMENT. LA SUPERVISION PERMET DE VÉRIFIER QUE TOUS LES ÉQUIPEMENTS SONT EN ÉTAT DE MARCHÉ ET DE DÉCLENCHER LES INTERVENTIONS NÉCESSAIRES EN CAS DE DYSFONCTIONNEMENT CONSTATÉ.</u>
<u>UP</u>	<u>UNITÉ DE PASSAGE : PORTES DONT LES MODES DE FONCTIONNEMENT (SENS DE PASSAGE, CONDITIONS D'OUVERTURE) VARIENT EN FONCTION DE LA SITUATION</u>

DE PRODUCTION (AUCUN TRAIN, TRAIN À
L'EMBARQUEMENT ET/OU TRAIN À L'ARRIVÉE) ET
PEUVENT ÊTRE DÉDIÉES À DES USAGES SPÉCIFIQUE

Préambule

POUR RÉPONDRE À DES NOUVEAUX BESOINS DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES, SNCF GARES & CONNEXIONS PROPOSE DEPUIS LE 1ER JANVIER 2019 UNE NOUVELLE PRESTATION DE MISE À DISPOSITION DE PORTES D'EMBARQUEMENT PERMETTANT LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ DES TITRES DE TRANSPORT, DANS CERTAINES GARES, POUR TOUS LES TRANSPORTEURS QUI EN FONT LA DEMANDE.

CETTE PRESTATION RELÈVE DU SERVICE DE BASE MAIS ELLE EST FACULTATIVE ET N'EST FACTURÉE QU'AUX SEULS UTILISATEURS DE CE NOUVEAU SERVICE. ELLE COMPREND LA MISE À DISPOSITION DES ÉQUIPEMENTS ET LE SYSTÈME D'INFORMATION ASSOCIÉ.

L'UTILISATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT PAR LES TRANSPORTEURS DOIT SE FAIRE DANS LE RESPECT DES RÈGLES APPLICABLES AUX GARES. CHAQUE TRANSPORTEUR FERROVIAIRE SOUHAITANT EXPLOITER LES PORTES D'EMBARQUEMENT MISES A DISPOSITION PAR SNCF GARES & CONNEXIONS, DOIT EXERCER SON ACTIVITE EN SE CONFORMANT A TOUS LES REGLEMENTS, LOIS ET PRESCRIPTIONS LOCALES.

A CE TITRE, ELLE SE DOIT NOTAMMENT DE RESPECTER LES REGLES REGISSANT L'EXPLOITATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT CONTENUES NOTAMMENT DANS LE PRESENT DOCUMENT ET DECLINEES DANS LES CONSIGNES LOCALES DE GESTION DE PLATEFORME (CLGP).

LA PRESENTE CONSIGNE FAIT PARTIE INTEGRANTE DE LA PRESTATION DE MISE A DISPOSITION DES PORTES D'EMBARQUEMENT PAR SNCF GARES & CONNEXIONS, ET EST COMPLETEE, EN SUS DU DOCUMENT DE REFERENCE DES GARES ET DE SES ANNEXES, PAR LES DOCUMENTS SUIVANTS :

- + CONSIGNE MAINTENANCE ET SLA PORTES D'EMBARQUEMENT (A VENIR)
- + REGLES APPLICABLES AUX NOUVEAUX DEPLOIEMENTS (A VENIR)
- + REGLES APPLICABLES AUX EVOLUTIONS SI ET DESIGN (A VENIR)
- + REGLES DE GOUVERNANCE ET DE CONCERTATION (A VENIR)

L'UTILISATION DES PORTES PAR UN TRANSPORTEUR EMPORTE DE FACTO L'ACCEPTATION SANS RESERVE DE LA PRESENTE CONSIGNE.

NOTA BENE :

LE PRESENT DOCUMENT FERA L'OBJET D'UNE REVISION COMMUNE G&C –
TRANSPORTEURS T4 2019 A L'ISSUE DES MIGRATIONS OPERATIONNELLES
DES SITES ET DES REMONTEES EXPLOITANTS CORRESPONDANTES.

1. Objet

LE PRÉSENT RÉFÉRENTIEL A POUR OBJET DE RÉGIR L'EXPLOITATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT OU DES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE AUTOMATIQUE DE BILLETS, PAR LES TRANSPORTEURS UTILISATEURS.

IL DÉFINIT LES RÈGLES DE COACTIVITÉ SUR LES PORTES D'EMBARQUEMENT LORSQUE PLUSIEURS TRANSPORTEURS UTILISATEURS SOUHAITENT EMBARQUER EN UTILISANT LE MÊME DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT.

IL INDIQUE LES MODES OPÉRATOIRES ENTRE TRANSPORTEURS, D'UNE PART, ET ENTRE TRANSPORTEURS ET SNCF GARES & CONNEXIONS, D'AUTRE PART.

CE DOCUMENT DOIT ÊTRE DÉCLINÉ ET PRÉCISÉ LOCALEMENT SELON L'IMPLANTATION ET LES CONTRAINTES DE LA GARE.

IL EST AMENÉ À ÉVOLUER SUIVANT LES RETOURS D'EXPÉRIENCES QUI SERONT FAITS AU COURS DES PROCHAINS MOIS.

2. présentation du dispositif embarquement

2.1. matériels d'embarquement

2.1.1. PORTES D'EMBARQUEMENT IER

SCHÉMA DU DISPOSITIF TYPE D'EMBARQUEMENT IER AMONT :

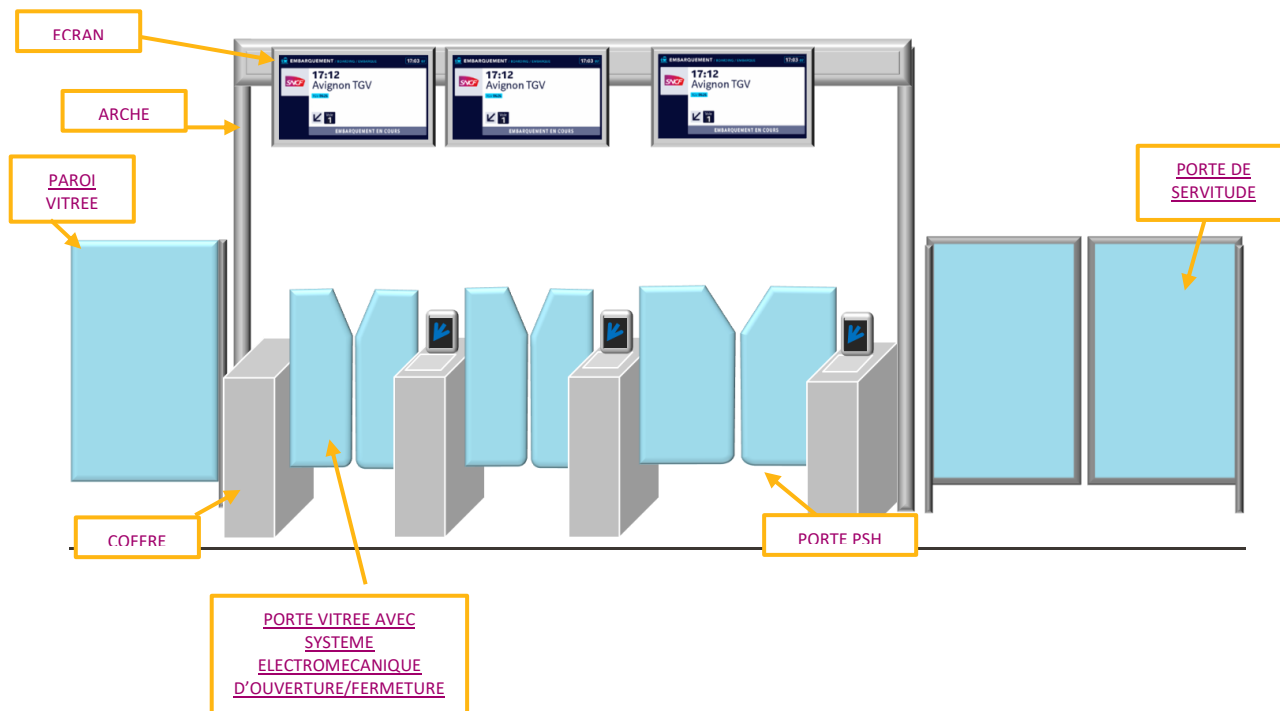


SCHÉMA DU DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT IER AVAL (PORTES NON RÉVERSIBLES):

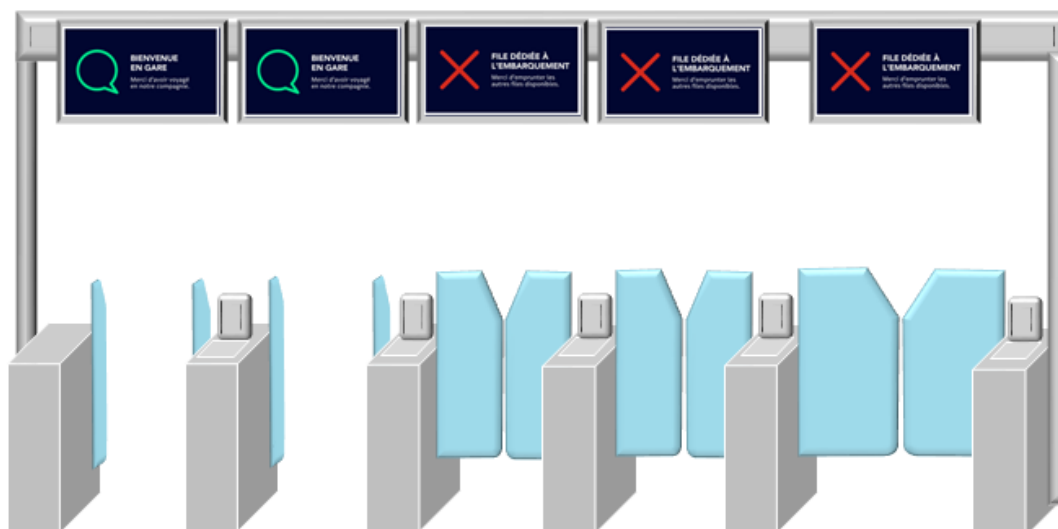
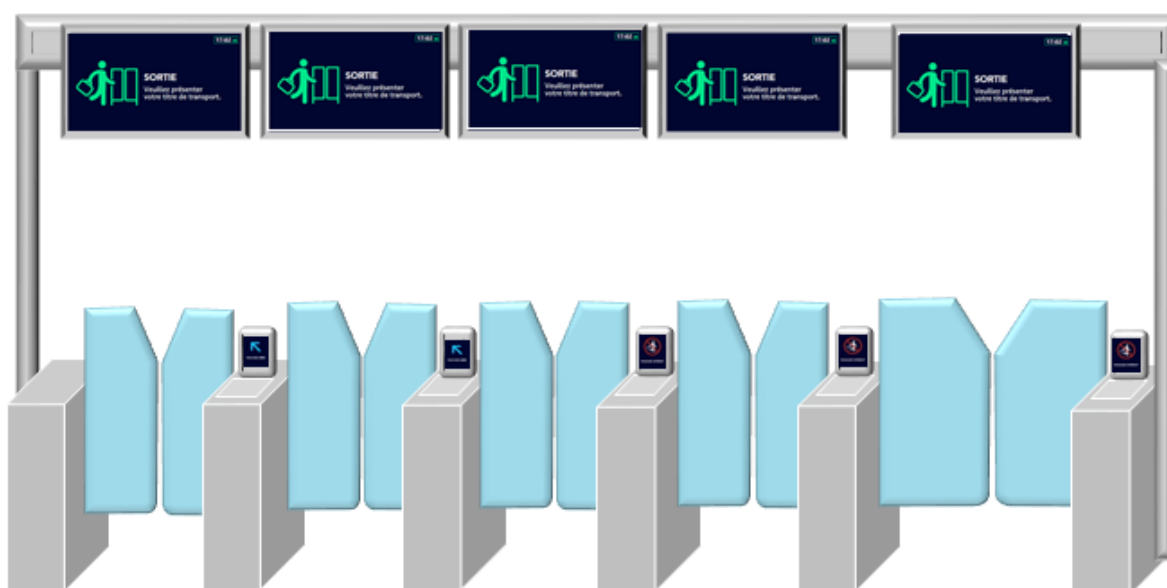


SCHÉMA DU DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT IER AVAL (PORTES RÉVERSIBLES):



LES UNITÉS DE PASSAGES SONT LES INSTALLATIONS EN GARE PERMETTANT DE RÉALISER LES EMBARQUEMENTS DES TRAINS. CHAQUE UNITÉ DE PASSAGE (STANDARD ET « PSH », DESTINÉE AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE) COMPORTE :

- + UN LECTEUR OPTIQUE DE CODE BARRE
- + UN LECTEUR SANS CONTACT
- + UN SYSTEME PERMETTANT DE DECIDER SI L'AUTORISATION DE PASSAGE DOIT ETRE ACCORDEE ET D'ANALYSER L'UTILISATION DES PORTES (EX. DETECTION DE TAILGATING)
- + UN ECRAN PERMETTANT UNE COMMUNICATION MINIMALE, VOIRE INTERACTIVE, AVEC LE CLIENT
- + UN SYSTEME ELECTROMECHANIQUE D'OUVERTURE/FERMETURE
- + UN SYSTEME DE DETECTION DU PASSAGE DU CLIENT
- + UN DISPOSITIF SONORE ET LUMINEUX DE DETECTION DES CAS DE FRAUDE PHYSIQUE,¹
- + LE CAS ECHEANT, UN ECRAN SITUE AU-DESSUS DE LA PORTE ET PERMETTANT D'AFFICHER LES INFORMATIONS UTILES À L'EMBARQUEMENT.

LA SERVITUDE EST UN PASSAGE RÉSERVÉ AUX VÉHICULES DES PRESTATAIRES. ELLE NE COMPORTE PAS DE LECTEUR DE CODE BARRE. ELLE PEUT S'OUVRI
SOIT DANS LES 2 SENS, SOIT UNIQUEMENT DANS LE SENS QUAI VERS HALL (CAS DES SERVITUDES QUI SONT DES SORTIES D'URGENCE, À DÉBLOQUER AVEC UNE CLÉ).

DANS LES GARES DE MARSEILLE ST CHARLES, MARSEILLE BLANCARDE, NICE ET PARIS ST LAZARE, LES DISPOSITIFS INSTALLÉS SONT DES PORTES D'EMBARQUEMENT DE TYPE "UTILISATION RÉGIONALE" ET COMPORTE À CE TITRE LES PARTICULARITÉS SUIVANTES :

- + PORTES RÉVERSIBLES : UN LECTEUR DE CODE BARRE ET UN LECTEUR SANS CONTACT SUR CHAQUE COTE/SENS DE LA PORTE, EN ENTREE ET EN SORTIE
- + PORTES VITRÉES PLUS HAUTES.

2.1.2. [RESERVE]

¹ CAS DE FRAUDE PHYSIQUE : TAILGATING SUPERIEUR A 20 CM, FRANCHISSEMENT AVEC OUVERTURE OPPOSEE, FRANCHISSEMENT COTE A COTE.

2.2. implantation des matériels

L'IMPLANTATION DES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT EST ADAPTÉE À LA CONFIGURATION DE CHAQUE GARE POUR FAVORISER LA GESTION DES FLUX ET GARANTIR LA SÉCURITÉ DES CLIENTS ET DES AGENTS.

IL EXISTE DIFFÉRENTS TYPES D'IMPLANTATION :

- + IMPLANTATION LONGITUDINALE
- + IMPLANTATION ZONALE
- + IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES AUX QUAIS
 - IMPLANTATION EN PASSERELLE SURPLOMBANT LES VOIES,
 - IMPLANTATION EN SOUTERRAIN,
 - IMPLANTATION SOUS FORME DE SAS SUR LE QUAI LONGITUDINAL PERMETTANT D'ACCUEILLIR LES CLIENTS DANS UN ESPACE FERME (PRINCIPALEMENT DANS LES GARES DE PASSAGE)².

L'IMPLANTATION DES DISPOSITIFS EST DÉFINIE PAR SNCF GARES & CONNEXIONS QUI S'ASSURE QUE :

- + L'IMPLANTATION DES DISPOSITIFS NE DEGRADE PAS LA GESTION DES FLUX EN GARE,
- + L'IMPLANTATION DES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT NE GÉNÈRE PAS DE RISQUE POUR LES CLIENTS ET LES AGENTS,
- + L'IMPLANTATION DES DISPOSITIFS EST CONFORME AUX PRESCRIPTIONS DE L'OP 3008,
- + L'IMPLANTATION DES DISPOSITIFS RESPECTE L'ACCES AUX QUAIS PAR TOUS LES TRANSPORTEURS DE FAÇON ÉQUITABLE,
- + L'IMPLANTATION DES DISPOSITIFS REpond AUX OBJECTIFS DE LUTTE ANTIFRAUDE DES TRANSPORTEURS,
- + LES SERVICES EN GARE DE SNCF GARES & CONNEXIONS SONT PRESERVES (EXPLOITATION DE LA GARE, COMMERCE, ESPACES D'ATTENTE, ...).

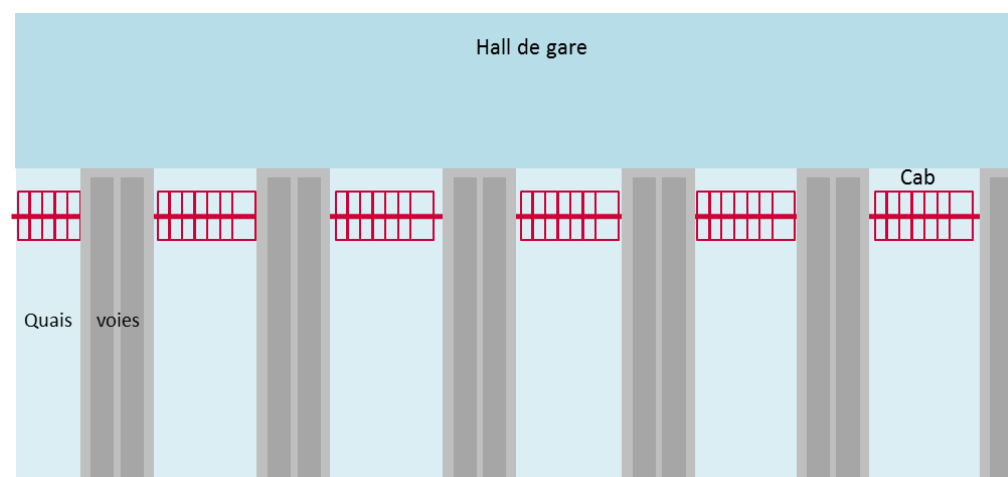
2.2.1. IMPLANTATION LONGITUDINALE

² IMPLANTATION NON DÉPLOYÉE À CE JOUR

DANS LE CAS D'UNE IMPLANTATION LONGITUDINALE, LES PORTES D'EMBARQUEMENT SONT INSTALLEES SUR LE QUAI, ENTRE LE HEURTOIR ET LA 1ERE VOITURE DU TRAIN.

CETTE IMPLANTATION NE DONNE ACCES QU'A UN QUAI (UNE OU DEUX VOIES).

SCHEMA D'IMPLANTATION LONGITUDINALE.

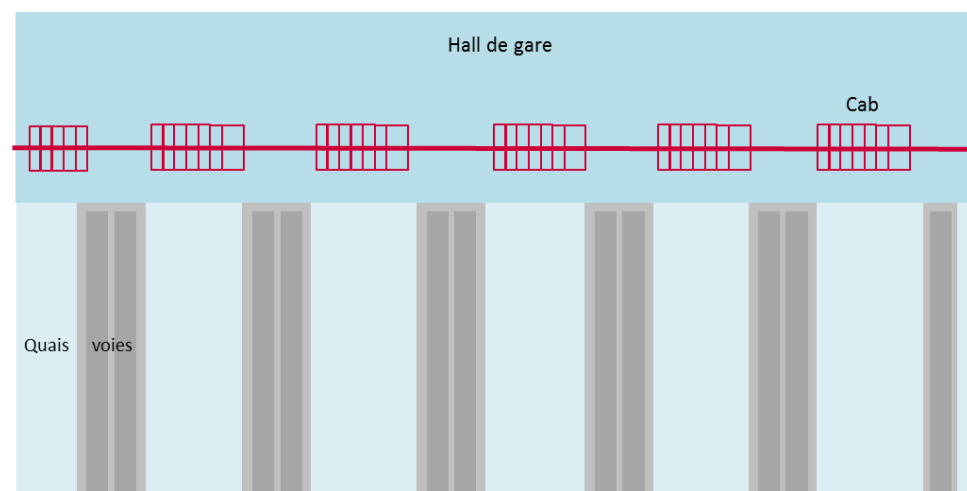


2.2.2. IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS

DANS LE CAS D'UNE IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS, LES PORTES D'EMBARQUEMENT SONT INSTALLEES SUR LE PERIMETRE GARE, DANS LE HALL, QUELQUES METRES EN AMONT DES QUAIS AVANT LES HEURTOIRS.

CETTE IMPLANTATION DONNE ACCES A UN ENSEMBLE DE QUAIS. CE CAS DE FIGURE SE PRESENTE UNIQUEMENT DANS LES GARES TETE DE LIGNE.

SCHEMA D'IMPLANTATION ZONAL FACE AUX QUAIS.



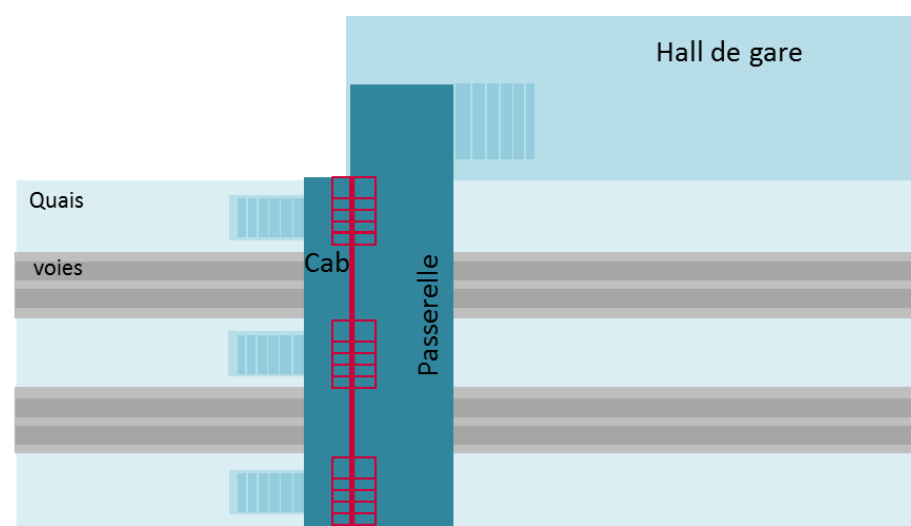
2.2.3. IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS³

DANS LE CAS D'UNE IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES AUX QUAIS, LES PORTES D'EMBARQUEMENT DONNENT ACCES A UN ENSEMBLE DE QUAIS. CE CAS DE FIGURE SE PRESENTE DANS LES GARES DE PASSAGE.

LES PORTES D'EMBARQUEMENT SONT ALORS GENERALEMENT INSTALLEES SUR LE PERIMETRE DE LA GARE, DANS UN HALL, SUR UNE PASSERELLE OU DANS UN SOUTERRAIN. CF. SCHEMA CI-DESSOUS.

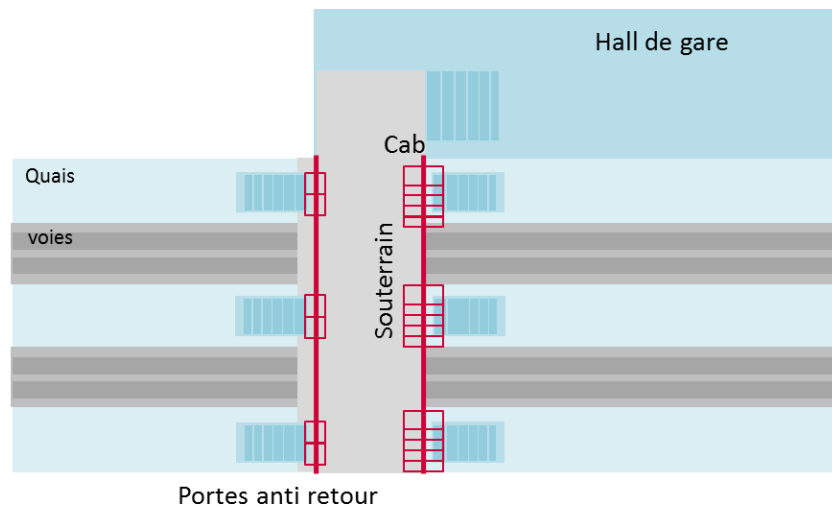
EXEMPLES DE SCHEMAS D'IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES AUX QUAIS

IMPLANTATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT SUR UNE PASSERELLE



³ CONFIGURATION NON EXISTANTE A DATE

IMPLANTATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT DANS UN SOUTERRAIN



2.3. fonctionnement des matériels

+ SORTIE LIBRE

POSITION PORTE : FERMEE

LA PORTE S'OUVRE SI UN VOYAGEUR SE PRESENTE EN SORTIE DU PERIMETRE ET SE FERME APRES SON PASSAGE.

+ OUVERT

POSITION PORTE : OUVERTE

LA PORTE RESTE OUVERTE EN PERMANENCE

+ EMBARQUEMENT.

POSITION PORTE : FERMEE

LA PORTE S'OUVRE SI UN VOYAGEUR SE PRESENTE AVEC UN BILLET VALIDE EN ENTREE DU PERIMETRE ET SE FERME APRES SON PASSAGE.

+ ENTREE LIBRE

POSITION PORTE : FERMEE

LA PORTE S'OUVRE A LA DETECTION D'UN VOYAGEUR DANS LE PERIMETRE ET SE FERME APRES LE PASSAGE

+ FLUIDITE

POSITION PORTE : FERMEE

LA PORTE S'OUVRE SI UN VOYAGEUR SE PRESENTE AVEC UN BILLET VALIDE OU INVALIDE ET SE REFERME APRES SON PASSAGE.

+ EVACUATION

POSITION PORTE : OUVERTE

LA PORTE EST OUVERTE ET LES VANTAUX SONT POSITIONNES EN SENS EVACUATION.

2.4. mode d'embarquement

<u>MODE DE FONCTIONNEMENT</u>	<u>DESCRIPTIF</u>
<u>MODE MISSION</u> <u>OU MODE ARO</u> <u>(TRAIN AVEC RESERVATION OBLIGATOIRE)</u>	<p><u>LE MODE MISSION PERMET D'EMBARQUER LES CLIENTS AYANT UNE RESERVATION DANS LE TRAIN ET D'INVALIDER LEURS TITRES DE TRANSPORT AU PASSAGE DES PORTES DANS LE SYSTEME DE VENTE.</u></p> <p><u>LE COMPOSTAGE DU TITRE EBILLET N'EST PLUS OBLIGATOIRE. L'EMBARQUEMENT A UNE DUREE LIMITEE AVEC UNE HEURE DE DEBUT (OUVERTURE DE L'EMBARQUEMENT) ET UNE HEURE DE FIN (FERMETURE DE L'EMBARQUEMENT).</u></p> <p><u>LES ÉCRANS AMONT INDIQUENT AU CLIENT À QUELLE ÉTAPE IL SE SITUE DANS LA SÉQUENCE D'EMBARQUEMENT. CES ÉCRANS PEUVENT ÉGALEMENT DONNER DES INDICATIONS SUR LA MISE EN PLACE D'UNE FILE DÉDIÉE.</u></p> <p><u>LES ECRANS AVAL INDIQUENT L'ETAT DE LA PORTE (UTILISABLE OU NON PAR UN CLIENT QUI VEUT SORTIR) AINSI QUE DES ELEMENTS DESTINES A LA LUTTE ANTIFRAUDE ET LA PRISE EN CHARGE CLIENT.</u></p> <p><u>LES DIFFERENTS ECRANS FIGURENT EN ANNEXE 4.</u></p>
<u>MODE SRO</u> <u>(MODE SANS RESERVATION)</u>	<p><u>LE MODE SRO PERMET CONTROLER LA VALIDITE DU TITRE DE TRANSPORT AU PASSAGE DES PORTES. UN TITRE EST CONSIDERE COMME VALIDE :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>SI LE CLIENT EMBARQUE DANS LA GARE ORIGINE OU DANS UNE GARE DU</u>

<p><u>OBLIGATOIRE)</u></p>	<p><u>PARCOURS DU TRAJET DE SON TITRE DE TRANSPORT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>SI LA PERIODE DE VALIDITE DE SON TITRE EST CORRECTE : DATE DU JOUR COMPRISE ENTRE LA DATE DE DEBUT ET LA DATE DE FIN D'UTILISATION POSSIBLE DU TITRE</u> - <u>SI LE CLIENT EST EN POSSESSION DES BONS DROITS POUR VOYAGER SUR LE PARCOURS AU DEPART DE LA GARE DOTEE DES PORTES D'EMBARQUEMENT</u> - <u>SI LE TITRE N'A PAS DE PERIODE DE VALIDITE MAIS UNE DUREE DE VALIDITE (JOUR, SEMAINE, MOIS) ET QUE LA 1^{ERE} UTILISATION DU TITRE A UNE PORTE D'EMBARQUEMENT REMONTE A UNE DUREE INFERIEURE A LA DUREE DE VALIDITE DU TITRE.</u> <p><u>LES ÉCRANS AMONT INDIQUENT AU CLIENT À QUELLE ÉTAPE IL SE SITUE DANS LA SÉQUENCE D'EMBARQUEMENT.</u></p> <p><u>LES ECRANS AVAL INDIQUENT L'ETAT DE LA PORTE (UTILISABLE OU NON PAR UN CLIENT QUI VEUT SORTIR) AINSI QUE DES ELEMENTS DESTINES A LA LUTTE ANTIFRAUDE ET LA PRISE EN CHARGE CLIENT.</u></p> <p><u>LES DIFFERENTS ECRANS FIGURENT EN ANNEXE 4.</u></p>
<p><u>MODE ASRO</u></p> <p><u>(TRAIN A RESERVATION NON OBLIGATOIRE)</u></p>	<p><u>LE MODE ASRO PERMET D'EMBARQUER LES CLIENTS AYANT UNE RESERVATION DANS LE TRAIN ET D'INVALIDER LEURS TITRES DE TRANSPORT AU PASSAGE DES PORTES DANS LE SYSTEME DE VENTE.</u></p> <p><u>IL PERMET EGALEMENT DE CONTROLER LA VALIDITE DU TITRE DE TRANSPORT DES CLIENTS QUI N'ONT PAS DE RESERVATION (MEMES CONDITIONS QUE DANS LE MODE PAR OD).</u></p> <p><u>LES ÉCRANS AMONT INDIQUENT AU CLIENT À QUELLE ÉTAPE IL SE SITUE DANS LA SÉQUENCE D'EMBARQUEMENT.</u></p> <p><u>LES ECRANS AVAL INDIQUENT L'ETAT DE LA PORTE (UTILISABLE OU NON PAR UN CLIENT QUI VEUT SORTIR) AINSI QUE DES ELEMENTS DESTINES A LA LUTTE ANTIFRAUDE ET LA PRISE EN CHARGE CLIENT.</u></p> <p><u>LES DIFFERENTS ECRANS FIGURENT EN ANNEXE 4</u></p>

3. Principes d'exploitation

3.1. transporteurs utilisateurs / non utilisateurs

3.1.1. UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE



DANS CE CAS, UN OU PLUSIEURS TRAINS SONT ANNONCES. ILS APPARTIENNENT A UN SEUL ET MEME TRANSPORTEUR QUI SOUHAITE UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES A BORD. CETTE SITUATION N'EST PAS UNE SITUATION DE COACTIVITE.

3.1.2. DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS



DEUX TRAINS DOIVENT ETRE EMBARQUES EN MEME TEMPS. CES TRAINS APPARTIENNENT A DEUX TRANSPORTEURS DIFFERENTS. LES DEUX TRANSPORTEURS SOUHAITENT UTILISER LES MEMES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES AUX TRAINS. CETTE SITUATION EST UNE SITUATION DE COACTIVITE

3.1.3. PLUSIEURS TRANSPORTEURS UTILISATEURS



AU MOINS TROIS TRAINS SONT ANNONCES. CES TRAINS APPARTIENNENT A DIFFERENTS TRANSPORTEURS FERROVIAIRES. TOUS LES TRANSPORTEURS SOUHAITENT UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES AUX TRAINS. CETTE SITUATION EST UNE SITUATION DE COACTIVITE

3.1.4. UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR ET UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR



DANS CE CAS, DEUX TRAINS SONT ANNONCES. CHAQUE TRAIN APPARTIENT A UN TRANSPORTEUR DIFFERENT. L'UN DES TRANSPORTEURS SOUHAITE UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES A SON TRAIN, L'AUTRE TRANSPORTEUR NE SOUHAITE PAS LES EXPLOITER. CETTE SITUATION EST UNE SITUATION DE COACTIVITE.

3.1.5. UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR



UN TRAIN EST ANNONCE SUR UN QUAI/DANS UNE GARE EQUIPEE DE PORTES D'EMBARQUEMENT. LE TRANSPORTEUR NE SOUHAITE PAS UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES A BORD. CETTE SITUATION N'EST PAS UNE SITUATION DE COACTIVITE.

3.2. règles generales

LES REGLES EXPOSEES CI-APRES S'IMPOSENT QUEL QUE SOIT LE TYPE D'IMPLANTATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT.

3.2.1. PRINCIPE D'EXPLOITATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT AVEC PERSONNEL

POUR LEUR EXPLOITATION, LES PORTES D'EMBARQUEMENT SONT PLACEES SOUS LA RESPONSABILITE ET LE COMMANDEMENT OPERATIONNEL D'UNE EQUIPE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR. A MINIMA, UN (1) REPRESENTANT DU TRANSPORTEUR DOIT ETRE POSITIONNE A PROXIMITE DE CHAQUE DISPOSITIF EN FONCTIONNEMENT (MODE EMBARQUEMENT)⁴. CHAQUE TRANSPORTEUR UTILISATEUR DOIT EN APPORTER LA GARANTIE A SNCF GARES & CONNEXIONS.

DANS LES GARES ELIGIBLES⁵, CETTE EXPLOITATION PHYSIQUE DES PORTES D'EMBARQUEMENT PEUT ETRE REMPLACEE PAR UNE PRESTATION DE TELEOPERATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT. CETTE PRESTATION EST OPTIONNELLE ET PEUT ETRE PROPOSEE PAR SNCF GARES & CONNEXIONS. LE DETAIL DE CETTE PRESTATION FIGURE AU CHAPITRE 6 DU PRESENT REFERENTIEL.

⁴ UN SEUL ET MEME REPRESENTANT DU TRANSPORTEUR PEUT GERER PLUSIEURS EMBARQUEMENTS. EX. CAS D'UNE IMPLANTATION ZONALE

⁵ LA LISTE DES GARES ELIGIBLES A LA TELE OPERATION FIGURE EN ANNEXE 3 AU PRESENT REFERENTIEL.



3.2.2. PRINCIPLE DE LIBERTE D'ACCES AUX QUAIS

L'EXPLOITATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT, PAR LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR, SELON SES BESOINS ET SES USAGES, NE DOIT NI ENTRAVER L'ACCES AU TRAIN POUR TOUS LES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES, NI CONSTITUER UNE LIMITE D'EXPLOITATION DES PORTES PAR UNE EF CONCURRENTE.

UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR DES PORTES D'EMBARQUEMENT EST TENU DE LAISSER TOUT OU PARTIE DES PORTES D'EMBARQUEMENT OUVERTES LORSQU'UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR EST AU DEPART DU PERIMETRE D'EMBARQUEMENT.

3.2.3. PRINCIPLE D'UTILISATION ETHIQUE DES PORTES D'EMBARQUEMENT

LES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES S'ENGAGENT À UTILISER LES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT MIS À DISPOSITION PAR SNCF GARES & CONNEXIONS DANS LE RESPECT DES RÈGLES ÉTHIQUES. À CE TITRE, ILS S'ENGAGENT À ÉVITER TOUTE PRATIQUE POUVANT AVOIR UN IMPACT PRÉJUDICIABLE SUR L'EXPLOITATION ET L'UTILISATION DES DISPOSITIFS PAR UN AUTRE TRANSPORTEUR FERROVIAIRE.

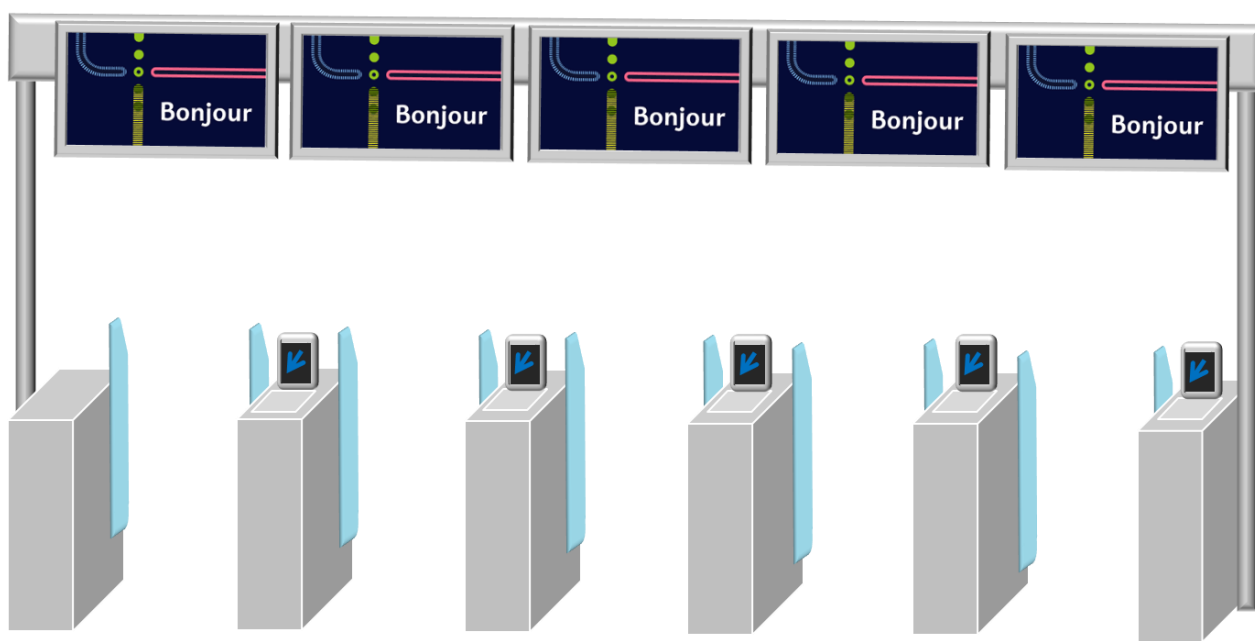
3.2.4. POLITIQUE DE SECURITE COMMUNE

LA SECURITE DU PERSONNEL ET DES VOYAGEURS PASSE AVANT TOUT. AUSSI, LES DISPOSITIFS ONT ÉTÉ IMPLANTÉS EN S'ADAPTANT AUX CONFIGURATIONS DE GARE ET EN RÉDUISANT L'EXPOSITION AUX RISQUES FERROVIAIRES.

LES IMPLANTATIONS ONT ÉTÉ VALIDÉES POUR LES GOV ACTUELS ET FUTURS EN MATIÈRE D'EXPLOITATION DE LA GARE. IL EST RAPPELÉ QUE L'IMPLANTATION ET L'EXPLOITATION DES DIPOSITIFS DOIT PRENDRE EN CONSIDÉRATION LE GOV ET L'EXPLOITATION DE LA GARE.

3.2.5. POSITION DES PORTES EN SITUATION NOMINALE

EN DEHORS DES EMBARQUEMENTS, LES PORTES SONT OUVERTES ET PERMETTENT L'ACCÈS AUX QUAIS⁶.



3.3. communication et validation des plans d'embarquement

LES TRANSPORTEURS UTILISATEURS DES DISPOSITIFS REMETTENT AU REGULATEUR EMBARQUEMENT SNCF GARES & CONNEXIONS (REGC), AU PLUS TARD J-1, LE PLAN DES EMBARQUEMENTS SOUHAITES POUR J. (« PLAN D'EMBARQUEMENT SOUHAITE »)

CE PLAN D'EMBARQUEMENT PRECISE SUR LA BASE DU GRAPHIQUE D'OCCUPATION DES VOIES, LES TRAINS POUR LEQUEL LE TRANSPORTEUR

⁶ EN CIBLE, LA POSITION NOMINALE DES PORTES SERA UNE POSITION MODE SORTIE LIBRE (POSITION FERMÉE).

UTILISATEUR ENTEND UTILISER LES DISPOSITIFS AVEC SON PERSONNEL D'EMBARQUEMENT.

DANS LE CADRE DES EMBARQUEMENTS EN MODE SRO, LE PLAN D'EMBARQUEMENT PRECISE LES VOIES ET LES CRENEAUX HORAIRES QUE LE TRANSPORTEUR ENTEND SOUMETTRE A EMBARQUEMENT.

LORSQU'UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR ENTEND EMBARQUER 100% DE SES TRAINS AU DEPART DE LA GARE, IL EN INFORME EN AMONT LE REGC, CE QUI LE DISPENSE DU DELAI DE PREVENTION A J-1 EVOQUE CI-AVANT.

SUR LA BASE DE CETTE EXPRESSION DE BESOIN (J-1 OU 100% DES EMBARQUEMENTS), LE REGC CONFIRME AU TRANSPORTEUR LES EMBARQUEMENTS POSSIBLES AU REGARD :

- DES REGLES D'EXPLOITATION ET DE COACTIVITE DEFINIES DANS LE PRESENT REFERENTIEL ;
- DE LA DISPONIBILITE OU NON DES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR MAINTENANCE CURATIVE ET, EVENTUELLEMENT, PREVENTIVE ;
- DES EVENEMENTS ATTENDUS EN GARE OU DES TRAVAUX PLANIFIES EN GARE.

LE REGC IDENTIFIE LES CAUSES DE NON FAISABILITE, LE CAS ECHEANT.

LA DESIGNATION DES EMBARQUEMENTS « POSSIBLES » SONT COMMUNIQUEES EN RETOUR PAR LE REGC AU TRANSPORTEUR UTILISATEUR. (« PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE »)

JUSQU'AU 31 DECEMBRE 2019, LES MISSIONS DU REGC SONT SOUS TRAITEES AU CENTRE OPERATIONNEL ESCALE SOUS RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR INTEGRATEUR.

A COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2020, LES MISSIONS DU REGC SONT DIRECTEMENT EXERCEES PAR SNCF GARES & CONNEXIONS DANS LE CENTRE OPERATIONNEL EXPLOITATION GARE.

3.4. phases d'embarquement

3.4.1. PHASE D'EMBARQUEMENT POUR MODE ARO

L'EXPLOITATION OPERATIONNELLE DES PORTES D'EMBARQUEMENT SE DECOMPOSE EN PLUSIEURS PHASES :

+ PROGRAMMATION

IL S'AGIT DE LA PHASE DE PREPARATION DE L'EMBARQUEMENT A QUAI. DURANT CETTE PHASE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR OU SON REPRESENTANT ACTIVE L'APPLICATION INFORMATIQUE ET LES DISPOSITIFS.

+ OUVERTURE DE MISSION

IL S'AGIT DE LA PHASE D'OUVERTURE DE L'EMBARQUEMENT.

+ PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT

IL S'AGIT DE LA PHASE DE REALISATION DE L'EMBARQUEMENT, AU COURS DE LAQUELLE LES CLIENTS PASSENT LE DISPOSITIF ET FONT VERIFIER LEUR TITRE.

+ FERMETURE D'EMBARQUEMENT ET CLOTURE DE LA MISSION ASSOCIEE

IL S'AGIT DE LA FIN DE L'EMBARQUEMENT. CETTE PHASE SE MATERIALISE PAR LA FERMETURE DES PORTES ET L'ORIENTATION DES VOYAGEURS RETARDATAIRES.

UNE FOIS LE TRAIN PARTI, LA MISSION EST CLOTUREE ET LES PORTES D'EMBARQUEMENT SONT REMISES DANS LEUR ETAT INITIAL.

3.4.2. PHASE D'EMBARQUEMENT POUR MODE SRO

EN MODE SRO, L'EXPLOITATION OPERATIONNELLE DES PORTES D'EMBARQUEMENT SE REALISE PAR LA MISE EN PLACE D'UN CYCLE D'EMBARQUEMENT.

L'UTILISATEUR SESAM NE RENSEIGNE PAS DE NUMERO DE TRAIN MAIS MET LES PORTES DANS UN MODE D'EMBARQUEMENT GENERIQUE LES UNITES DE PASSAGE SONT ALORS DANS UN MODE DE CONTROLE DE TITRES GENERIQUE ET NON LIE A UN TRAIN EN PARTICULIER : CONTROLE DE LA GARE DE DEPART ET DE LA PERIODE DE VALIDITE DES TITRES.

LES AFFICHAGES SUR ECRANS HAUTS ET BAS SONT EUX AUSSI GENERIQUES.

3.5. exploitation des dispositifs d'embarquement

3.5.1. DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT AVEC IMPLANTATION LONGITUDINALE

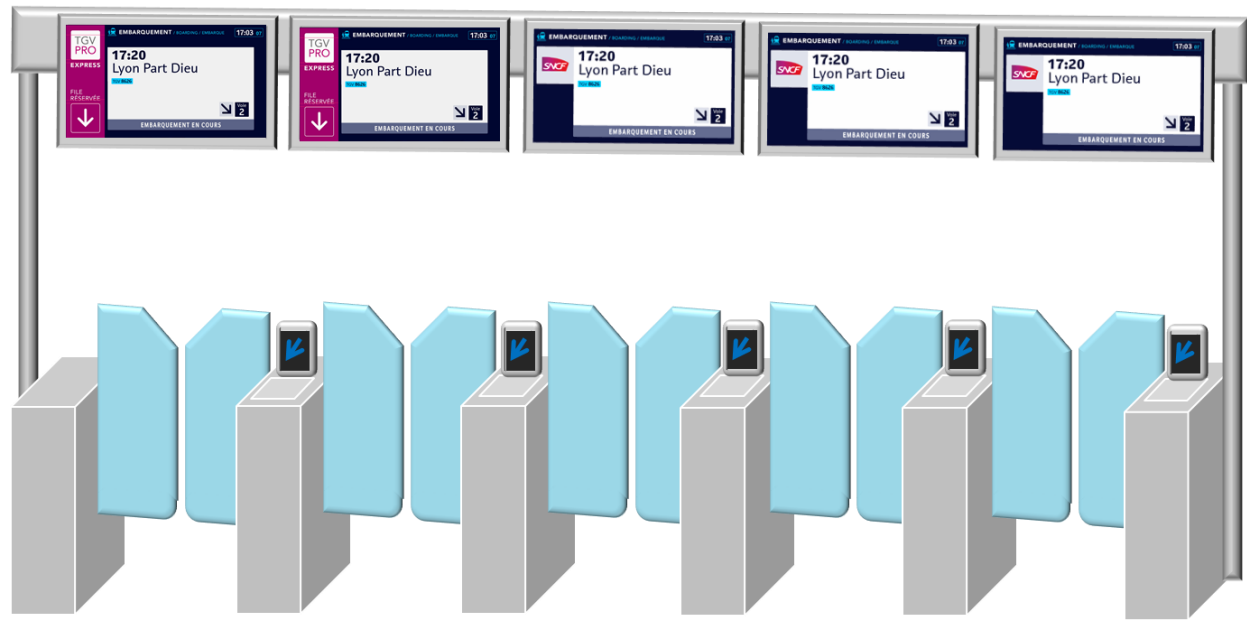
3.5.1.1 IMPLANTATION LONGITUDINALE AVEC TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE

<u>PHASE</u>	<u>REGLES</u>
<u>PROGRAMMATION</u>	<p><u>LORSQU'IL N'Y A QU'UN SEUL TRAIN SUR LE QUAI, L'ENSEMBLE DES PORTES EN SERVICE SUR LE QUAI SONT A LA DISPOSITION DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR. LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES SONT EXCLUSIVEMENT DEDIES AU TRANSPORTEUR.</u></p> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE LA SEQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL DECIDE DU NOMBRE DE PORTES A ACTIVER ET PEUT PARAMETRER CHAQUE PORTE INDÉPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><u>+ EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE ;</u><u>+ DEBARQUEMENT</u> <p><u>IL VERIFIE LA DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE.⁷</u></p>
<u>OUVERTURE DE MISSION</u>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT ACTIVER LES PORTES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (DEVOIEMENT, DESCENTE TARDIVE, ARRIVEE INOPINEE MEME QUAI, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITE D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES CHAPITRE 4.</u></p>
<u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES. PAR EXEMPLE, IL PEUT DEDIER UNE OU PLUSIEURS PORTES A UNE CLIENTELE RESERVEE.</u></p>
<u>FERMETURE DE</u>	<p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE LA FIN DE L'EMBARQUEMENT ET DESACTIVE L'OUVERTURE DES PORTES. UN MESSAGE</u></p>

⁷ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

<p><u>MISSION</u></p>	<p><u>« PASSAGE INTERDIT » S’AFFICHE ALORS SUR LES ECRANS AFFECTES AUX PORTES.</u></p> <p><u>LA MISSION PEUT ALORS ETRE CLOTUREE.</u></p> <p><u>EN CAS D’ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L’EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D’EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L’EVENTUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</u></p>
-----------------------	--

FONCTIONNEMENT DES PORTES D'EMBARQUEMENT EN CAS D'EMBARQUEMENT AVEC TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE :



3.5.1.2 IMPLANTATION LONGITUDINALE AVEC DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS

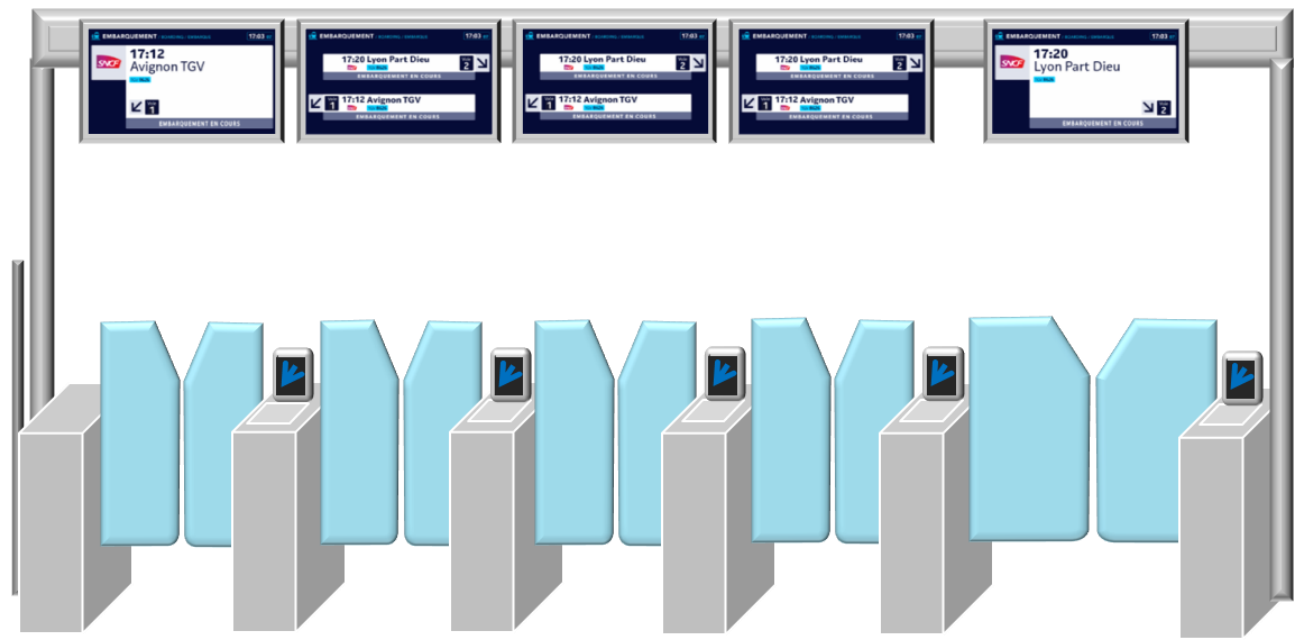
PHASE	REGLES
PROGRAMMATION	<p>SI DEUX TRAINS DE DEUX TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DIFFERENTS PARTENT DU MEME QUAI ET QUE LES DEUX TRANSPORTEURS SOUHAITENT UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES A LEUR TRAIN RESPECTIF, LE DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT PEUT ETRE MUTUALISE.</p> <p>LES PORTES CENTRALES SONT UTILISEES POUR LES DEUX TRAINS, TANDIS QUE LES PORTES SITUEES AUX EXTREMITES SONT DEDIEES AU TRAIN SITUE SUR LA VOIE LA PLUS PROCHE.</p> <p>LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES SONT DEDIES AUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS.</p> <p>CHACQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE SA SEQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL DECIDE DU NOMBRE DE PORTES A ACTIVER ET PEUT PARAMETRER CHAQUE PORTE INDEPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM :</p> <p>+ EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE</p>

	<p><u>PARTICULIERE</u></p> <p>+ <u>PASSAGE LIBRE (PORTES OUVERTES PAR DEFAUT)</u></p> <p><u>IL VERIFIE LA DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE.</u>⁸</p>
<u>OUVERTURE DE MISSION</u>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT ACTIVER LES PORTES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (DEVOIEMENT, DESCENTE TARDIVE, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITE D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES AU CHAPITRE 4.</u></p>
<u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES. PAR EXEMPLE, LES RESPONSABLES EMBARQUEMENT DES 2 TRANSPORTEURS PEUVENT, INDEPENDAMMENT L'UN DE L'AUTRE, DEDIER « LEUR » PORTE UNE CLIENTELE PARTICULIERE.</u></p> <p><u>L'UN DES DEUX TRANSPORTEURS PEUT EGALEMENT LIBERER UNE DE SES PORTES POUR LA METTRE A DISPOSITION DE L'AUTRE TRANSPORTEUR. EN REVANCHE, IL NE PEUT PREEMPTER UNE PORTE POUR SON SEUL USAGE, EN DEHORS DE LA PORTE DEDIEE ET SITUEE AU PLUS PROCHE DE LA VOIE DE STATIONNEMENT DE SON TRAIN.</u></p> <p><u>EN CAS DE CONSTAT DE NON-RESPECT DE CES REGLES DE CO-EXPLOITATION, LE TRANSPORTEUR LESE DOIT FAIRE REMONTER L'INFORMATION AU REGC POUR FAIRE CESSER IMMEDIATEMENT LA SITUATION.</u>⁹</p>
<u>FERMETURE DE MISSION</u>	<p><u>A LA FIN DE L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR MET FIN A SA MISSION. LES PORTES MUTUALISEES SONT DE FACTO REMISES SUR LA MISSION RESTANTE. LA OU LES PORTES QUI ETAIENT DEDIEES SONT REMISES EN POSITION FERME. ELLES SONT MISES A DISPOSITION DU TRANSPORTEUR RESTANT QUI PEUT REACTIVER LES PORTES LIBEREES ET LES UTILISER EN Y AFFECTANT UNE MISSION.</u></p> <p><u>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</u></p>

⁸ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

⁹ LE PROCESS D'AVERTISSEMENT DU REGC ET LES MODALITES D'INTERVENTION DE CE DERNIER SONT DECRITS AU PARAGRAPHE 3.6.

FONCTIONNEMENT DES PORTES D'EMBARQUEMENT EN CAS D'EMBARQUEMENT AVEC DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS :



3.5.1.3 IMPLANTATION LONGITUDINALE AVEC UN TRANSPORTEURS UTILISATEUR ET UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR

PHASE	REGLES
<u>PROGRAMMATION</u>	<p>DANS LE CAS OU DEUX TRAINS, DE DEUX TRANSPORTEURS DIFFERENTS, SONT ANNONCES SUR LE MEME QUAI ET QU'UN DES DEUX TRANSPORTEURS N'EST PAS UTILISATEUR DES PORTES D'EMBARQUEMENT, ALORS GARES ET CONNEXIONS POSITIONNE LES PORTES D'EMBARQUEMENT EN MODE OUVERT.</p> <p>LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR SOUHAITANT TOUT DE MEME REALISER UN EMBARQUEMENT PEUT UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT SI ET SEULEMENT SI IL LAISSE A MINIMA 10% DES PORTES DE LA LIGNE EN MODE OUVERT, POUR LE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR. CES PORTES LAISSEES OUVERTES SONT SITUEES A L'EXTREMITÉ DU QUAI SITUEE A COTE DE LA VOIE OU SE SITUE LE TRAIN DU TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR.</p> <p>LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES UTILISEES PAR LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR LUI SONT DEDIES.</p> <p>[RESERVE : ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DES PORTES LAISSEES EN MODE</p>

	<p><u>OUVERT POUR LE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR]</u></p> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR PILOTE SA SEQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL PARAMETRE CHAQUE PORTE QUI LUI EST DEDIEE INDEPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + <u>EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE</u> + <u>PASSAGE LIBRE (PORTES OUVERTES PAR DEFAULT)</u> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR DOIT VERIFIER LA DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE.¹⁰</u></p>
<u>OUVERTURE DE MISSION</u>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR PEUT ACTIVER LES PORTES QUI LUI SONT DEDIEES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (DEVOIEMENT, DESCENTE TARDIVE, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITE D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES AU CHAPITRE 4.</u></p>
<u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR PEUT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES DEDIEES A SON EMBARQUEMENT.</u></p> <p><u>IL PEUT EGALEMENT LIBERER UNE DE SES PORTES POUR LA METTRE A DISPOSITION DE L'AUTRE TRANSPORTEUR. EN REVANCHE, IL NE PEUT PREEMPTER UNE PORTE POUR SON SEUL USAGE, EN DEHORS DE CELLES IDENTIFIEES EN PROGRAMMATION. CF.SUPRA.</u></p> <p><u>EN CAS DE CONSTAT DE NON-RESPECT DE CES REGLES DE CO-EXPLOITATION, LE TRANSPORTEUR LESE DOIT FAIRE REMONTER L'INFORMATION AU REGC POUR FAIRE CESSER IMMEDIATEMENT LA SITUATION.¹¹</u></p>
<u>FERMETURE DE MISSION</u>	<p><u>A LA FIN DE L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR MET FIN A SA MISSION ET REMET LES PORTES QU'IL UTILISAIT EN MODE NOMINAL.</u></p> <p><u>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENTUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</u></p>

¹⁰ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

¹¹ LE PROCESS D'AVERTISSEMENT DU REGC ET LES MODALITES D'INTERVENTION DE CE DERNIER SONT DECRITS AU PARAGRAPHE 3.6.

CAS PARTICULIER TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR AVEC CONTROLE DE BILLET (MODE TTLIGHT)

LE MODE « TT-LIGHT » EST UN MODE QUI PERMET AUX CLIENTS D'UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR SUR UNE GARE DONNEE (MAIS UTILISATEUR SUR D'AUTRES GARES) DE FRANCHIR LES PORTES, MOYENNANT UN TRAITEMENT DE TITRE DONT LA PROFONDEUR DE VERIFICATION DU TITRE EST MINIME.

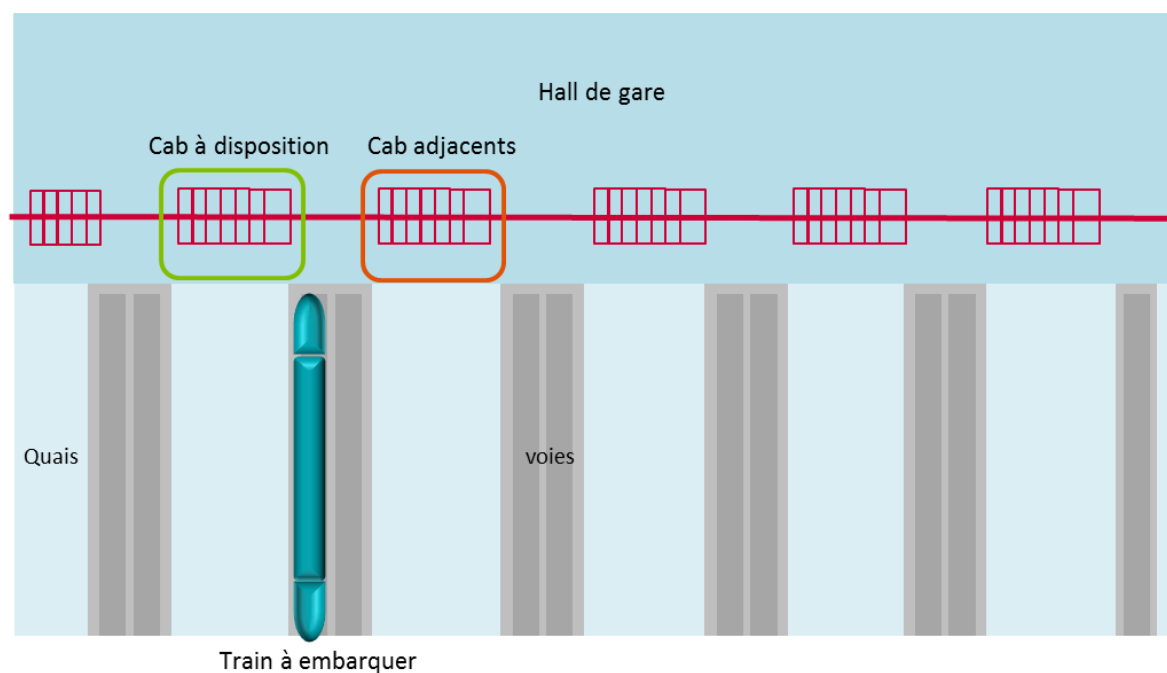
3.5.1.4 IMPLANTATION LONGITUDINALE AVEC UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR

SI LE SEUL TRANSPORTEUR DU TRAIN A QUAI N'EST PAS UTILISATEUR DES PORTES D'EMBARQUEMENT, ALORS LES PORTES SONT LAISSEES EN POSITION OUVERTE.

3.5.2. DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT AVEC IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS

3.5.2.1 IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS AVEC TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE

SCHEMA :



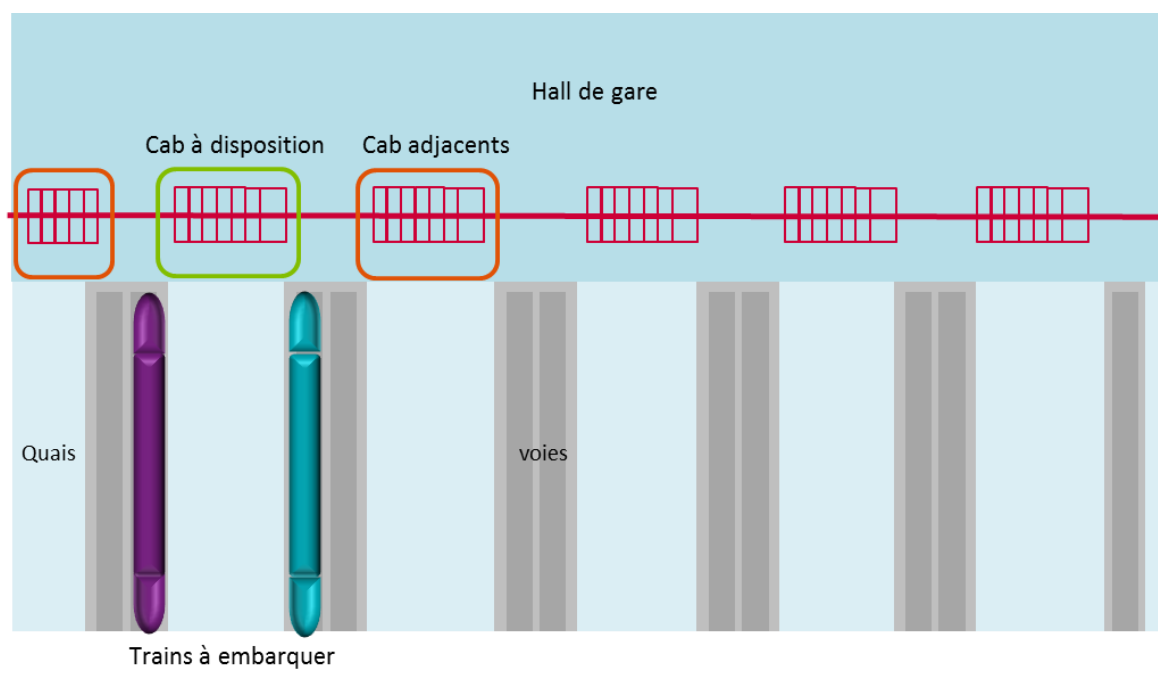
PHASE	REGLES
<p><u>PROGRAMMATION</u></p>	<p><u>LORSQU'UN SEUL TRAIN DOIT ETRE EMBARQUE, L'ENSEMBLE DES PORTES EN SERVICE SITUÉES FACE AU QUAI SONT A LA DISPOSITION DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR. LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIÉS AUX PORTES SONT DÉDIÉS AU TRANSPORTEUR.</u></p> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE LA SÉQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL DÉCIDE DU NOMBRE DE PORTES À ACTIVER ET PEUT PARAMÉTRER CHAQUE PORTE INDÉPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>+ EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RÉSERVE À UNE CLIENTÈLE PARTICULIÈRE ;</u> <u>+ DEBARQUEMENT ;</u> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT UTILISER LES PORTES ADJACENTES SI ET SEULEMENT SI :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>+ AUCUN TRAIN DE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR N'EST EN COURS D'EMBARQUEMENT SUR LES QUAIS VOISINS,</u> <u>+ UN TRAIN DE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR EST EN FIN D'EMBARQUEMENT SUR LE QUAI VOISIN ET L'UTILISATION D'UN NOMBRE DÉFINI DE PORTES D'EMBARQUEMENT ADJACENTES A FAIT L'OBJET D'UNE AUTORISATION EXPRESSE DU REGC,</u> <u>+ AUCUN EMBARQUEMENT N'EST EN COURS PAR UN AUTRE TRANSPORTEUR UTILISATEUR SUR LES QUAIS VOISINS.</u> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR DOIT VÉRIFIER LA DISPONIBILITÉ DU MATÉRIEL (PORTES ET ÉCRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATÉ.¹²</u></p>
<p><u>OUVERTURE DE MISSION</u></p>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS ÉVOLUÉ PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT ACTIVER LES PORTES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPRÉVUE (DEVOIEMENT, DESCENTE TARDIVE, ARRIVÉE INOPINÉE MÊME QUAI, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITÉ D'EMBARQUER DOIT ÊTRE CONFIRMÉE. LES RÈGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DÉCRITES AU CHAPITRE 4.</u></p>
<p><u>PILOTAGE DE</u></p>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT FAIRE ÉVOLUER LA RÉPARTITION DES PORTES. PAR</u></p>

¹² LA PROCÉDURE MAINTENANCE EST DÉCRITE AU CHAPITRE 6 CI APRÈS.

<u>L'EMBARQUEMENT</u>	<p>EXEMPLE, IL PEUT DEDIER UNE OU PLUSIEURS PORTES A UNE CLIENTELE RESERVEE.</p> <p>IL PEUT EGALEMENT ACTIVER LES PORTES ADJACENTES SI BESOIN, DANS LE RESPECT DES CONDITIONS PRECISEES CI-DESSUS.</p>
<u>FERMETURE DE MISSION</u>	<p>A LA FIN DE L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR MET FIN A SA MISSION ET REMET LES PORTES QU'IL UTILISAIT EN MODE NOMINAL.</p> <p>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENTUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</p>

3.5.2.2 IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS AVEC DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS OU PLUS

SCHEMA :



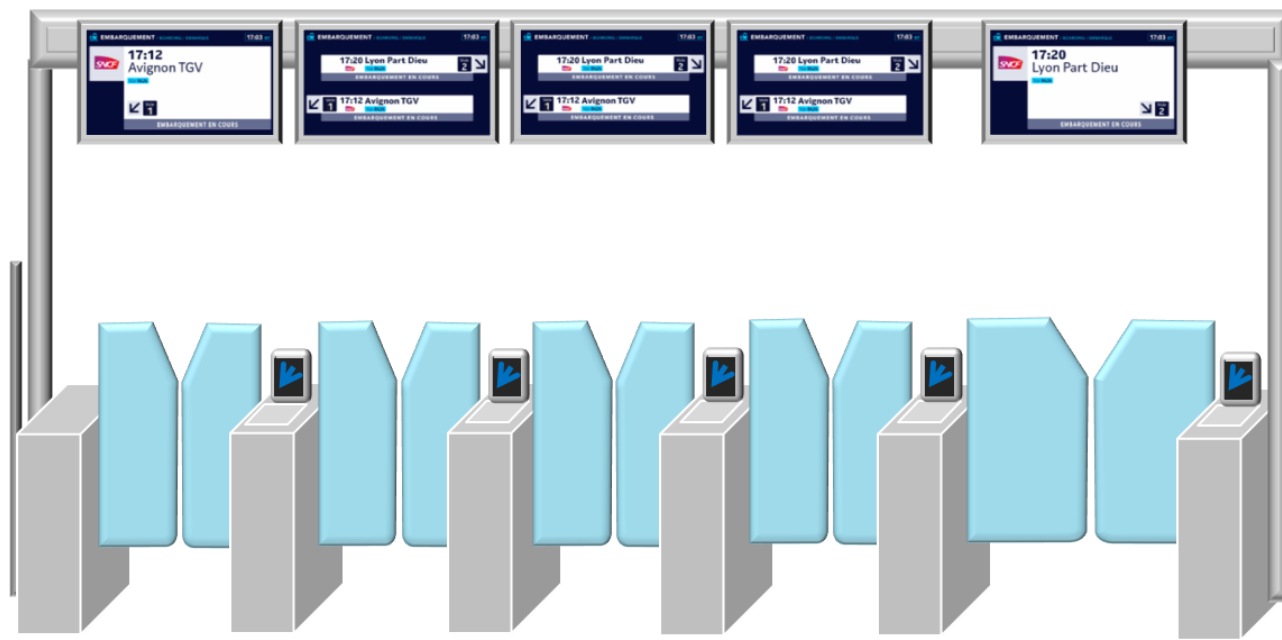
<u>PHASE</u>	<u>REGLES</u>
<u>PROGRAMMATION</u>	<p>SI DEUX TRAINS DE DEUX TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DIFFERENTS PARTENT DU MEME QUAIS ET QUE LES DEUX TRANSPORTEURS SOUHAITENT UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES A LEUR TRAIN RESPECTIF,</p>

	<p><u>LE DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT PEUT ETRE MUTUALISE.</u></p> <p><u>CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT UTILISER LES PORTES ADJACENTES SI ET SEULEMENT SI :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + <u>AUCUN TRAIN DE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR N'EST EN COURS D'EMBARQUEMENT SUR LA VOIE ADJACENTE,</u> + <u>IL LAISSE 10% DES PORTES DE LA LIGNE FACE AU QUAI VOISIN DISPONIBLE POUR LE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR EN COURS D'EMBARQUEMENT SUR LE QUAI VOISIN (VOIE NON ADJACENTE),</u> <p><u>LA LIGNE ADJACENTE UTILISEE EST LA LIGNE COTE VOIE DE DEPART.</u></p> <p><u>LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES SONT DEDIES AUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS.</u></p> <p><u>CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE SA SEQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL DECIDE DU NOMBRE DE PORTES A ACTIVER ET PEUT PARAMETRER CHAQUE PORTE INDEPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + <u>EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE</u> + <u>PASSAGE LIBRE (PORTES OUVERTES PAR DEFAULT)</u> <p><u>CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR DOIT VERIFIER LA DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE.¹³</u></p>
<u>OUVERTURE DE MISSION</u>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT ACTIVER LES PORTES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (DEVOIEMENT, DESCENTE TARDIVE, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITE D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES AU CHAPITRE 4.</u></p>
<u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES. PAR EXEMPLE, LES RESPONSABLES EMBARQUEMENT DES 2 TRANSPORTEURS PEUVENT, INDEPENDAMMENT L'UN DE L'AUTRE, DEDIER « LEUR » PORTE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE.</u></p> <p><u>L'UN DES DEUX TRANSPORTEURS PEUT EGALEMENT LIBERER UNE DE SES PORTES POUR LA METTRE A DISPOSITION DE L'AUTRE TRANSPORTEUR. EN</u></p>

¹³ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

	<p>REVANCHE, IL NE PEUT PREEMPTER UNE PORTE POUR SON SEUL USAGE, EN DEHORS DE LA PORTE DEDIEE ET SITUEE AU PLUS PROCHE DE LA VOIE DE STATIONNEMENT DE SON TRAIN.</p> <p>EN CAS DE CONSTAT DE NON-RESPECT DE CES REGLES DE CO-EXPLOITATION, LE TRANSPORTEUR LESE DOIT FAIRE REMONTER L'INFORMATION AU REGC POUR FAIRE CESSER IMMEDIATEMENT LA SITUATION. ¹⁴</p>
<u>FERMETURE DE MISSION</u>	<p>A LA FIN DE L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR MET FIN A SA MISSION ET REMET A DISPOSITION LES PORTES QU'IL UTILISAIT EN MODE NOMINAL. LE TRANSPORTEUR RESTANT PEUT REACTIVER LES PORTES LIBEREES ET LES UTILISER EN Y RELANÇANT UNE MISSION.</p> <p>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENTUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</p>

FONCTIONNEMENT DES PORTES D'EMBARQUEMENT EN CAS D'EMBARQUEMENT AVEC DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS SUR DES PORTES IMPLANTEES EN ZONAL FACE AUX QUAIS :



¹⁴ LE PROCESS D'AVERTISSEMENT DU REGC ET LES MODALITES D'INTERVENTION DE CE DERNIER SONT DECRITS AU PARAGRAPHE 3.6.

3.5.2.3 IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS AVEC UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR ET UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR

PHASE	REGLES
<p><u>PROGRAMMATION</u></p>	<p><u>DANS LE CAS OU DEUX TRAINS, DE DEUX TRANSPORTEURS DIFFERENTS, SONT ANNONCES SUR LE MEME QUAÏ ET QU'UN DES DEUX TRANSPORTEURS N'EST PAS UTILISATEUR DES PORTES D'EMBARQUEMENT. LE REGC EST RESPONSABLE DE L'OUVERTURE DES PORTES ALLOUEES AU TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR.</u></p> <p><u>LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR SOUHAITANT TOUT DE MEME REALISER UN EMBARQUEMENT PEUT UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT SI ET SEULEMENT SI IL LAISSE A MINIMA 10% DES PORTES EN MODE OUVERT, POUR LE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR. CES 10% DE PORTES LAISSEES OUVERTES SONT SITUEES A L'EXTREMITÉ DE LA LIGNE DE PORTE ET SITUEE A CÔTÉ DE LA VOIE OU SE SITUE LE TRAIN DU TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR.</u></p> <p><u>LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES UTILISEES PAR LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR LUI SONT DEDIEES.</u></p> <p><u>[RESERVE : ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES LAISSEES EN MODE OUVERT POUR LE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR]</u></p> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR PILOTE SA SEQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL PARAMETRE CHAQUE PORTE QUI LUI EST DEDIEE INDEPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>+ EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE</u> <u>+ PASSAGE LIBRE (PORTES OUVERTES PAR DEFAUT)</u> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR DOIT VERIFIER LA DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE¹⁵.</u></p>
<p><u>OUVERTURE DE MISSION</u></p>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR PEUT ACTIVER LES PORTES QUI LUI SONT DEDIEES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (DEVOIEMENT, DESCENTE TARDIVE, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITE D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES AU CHAPITRE 4.</u></p>

¹⁵ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

<p><u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u></p>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR PEUT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES DEDIEES A SON EMBARQUEMENT.</u></p> <p><u>IL PEUT EGALEMENT LIBERER UNE DE SES PORTES POUR LA METTRE A DISPOSITION DE L'AUTRE TRANSPORTEUR. EN REVANCHE, IL NE PEUT PREEMPTER UNE PORTE POUR SON SEUL USAGE, EN DEHORS DE CELLES IDENTIFIEES EN PROGRAMMATION. CF.SUPRA.</u></p> <p><u>EN CAS DE CONSTAT DE NON-RESPECT DE CES REGLES DE CO-EXPLOITATION, LE TRANSPORTEUR LESE DOIT FAIRE REMONTER L'INFORMATION AU REGC POUR FAIRE CESSER IMMEDIATEMENT LA SITUATION. ¹⁶</u></p>
<p><u>FERMETURE DE MISSION</u></p>	<p><u>A LA FIN DE L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR MET FIN A SA MISSION ET REMET LES PORTES QU'IL UTILISAIT EN MODE NOMINAL.</u></p> <p><u>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENTUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</u></p>

¹⁶ LE PROCESS D'AVERTISSEMENT DU REGC ET LES MODALITES D'INTERVENTION DE CE DERNIER SONT DECRITS AU PARAGRAPHE 3.6.

CAS PARTICULIER TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR AVEC CONTROLE DE BILLET (MODE TTLIGHT)

LE MODE « TT-LIGHT » EST UN MODE QUI PERMET AUX CLIENTS D'UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR SUR UNE GARE DONNEE (MAIS UTILISATEUR SUR D'AUTRES GARES) DE FRANCHIR LES PORTES, MOYENNANT UN TRAITEMENT DE TITRE DONT LA PROFONDEUR DE VERIFICATION DU TITRE EST MINIME.

3.5.2.4 IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS AVEC UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR

SI LE SEUL TRANSPORTEUR DU TRAIN A QUAI N'EST PAS UTILISATEUR DES PORTES D'EMBARQUEMENT, ALORS LES PORTES SONT LAISSEES EN POSITION OUVERTE.

3.5.3. IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS

3.5.3.1 IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS AVEC TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE

<u>PHASE</u>	<u>REGLES</u>
<u>PROGRAMMATION</u>	<p><u>LORSQU'UN SEUL TRAIN DOIT ETRE EMBARQUE, L'ENSEMBLE DES PORTES EN SERVICE SITUEES FACE AU QUAI SONT A LA DISPOSITION DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR. LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES SONT DEDIES AU TRANSPORTEUR.</u></p> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE LA SÉQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL DECIDE DU NOMBRE DE PORTES A ACTIVER ET PEUT PARAMÉTRER CHAQUE PORTE INDÉPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM</u></p> <p><u>:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><u>+ EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE ;</u><u>+ DEBARQUEMENT.</u> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR DOIT VERIFIER LA</u></p>

	<p><u>DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE.</u>¹⁷</p>
<p><u>OUVERTURE DE MISSION</u></p>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT ACTIVER LES PORTES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (DEVOIEMENT, DESCENTE TARDIVE, ARRIVEE INOPINEE MEME QUAI, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITE D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES AU CHAPITRE 4.</u></p>
<p><u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u></p>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES. PAR EXEMPLE, IL PEUT DEDIER UNE OU PLUSIEURS PORTES A UNE CLIENTELE RESERVEE.</u></p>
<p><u>FERMETURE DE MISSION</u></p>	<p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE LA FIN DE L'EMBARQUEMENT ET DESACTIVE L'OUVERTURE DES PORTES. UN MESSAGE « PASSAGE INTERDIT » S'AFFICHE ALORS SUR LES ECRANS AFFECTES AUX PORTES.</u></p> <p><u>LA MISSION PEUT ALORS ETRE CLOTUREE ET LES PORTES REMISES EN POSITION NOMINALE.</u></p> <p><u>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</u></p>

3.5.2.2 IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS AVEC DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS OU PLUS

<u>PHASE</u>	<u>REGLES</u>
<p><u>PROGRAMMATION</u></p>	<p><u>SI DEUX TRAINS DE DEUX TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DIFFERENTS PARTENT DU MEME QUAI ET QUE LES DEUX TRANSPORTEURS SOUHAITENT UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT POUR CONTROLER L'ACCES A LEUR TRAIN RESPECTIF, LE DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT PEUT ETRE MUTUALISE.</u></p>

¹⁷ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

	<p><u>LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES SONT DEDIES AUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS.</u></p> <p><u>CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PILOTE SA SEQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL DECIDE DU NOMBRE DE PORTES A ACTIVER ET PEUT PARAMETRER CHAQUE PORTE INDEPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>+ EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE</u> <u>+ PASSAGE LIBRE (PORTES OUVERTES PAR DEFAULT)</u> <p><u>CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR DOIT VERIFIER LA DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE.¹⁸</u></p>
<u>OUVERTURE DE MISSION</u>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT ACTIVER LES PORTES ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (AFFICHAGE TARDIF, ...), LA POSSIBILITE D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES AU CHAPITRE 4.</u></p>
<u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, CHAQUE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES. PAR EXEMPLE, LES RESPONSABLES EMBARQUEMENT DES 2 TRANSPORTEURS PEUVENT, INDEPENDAMMENT L'UN DE L'AUTRE, DEDIER « LEUR » PORTE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE.</u></p> <p><u>EN CAS DE CONSTAT DE NON-RESPECT DE CES REGLES DE CO-EXPLOITATION, LE TRANSPORTEUR LESE DOIT FAIRE REMONTER L'INFORMATION AU REGC POUR FAIRE CESSER IMMEDIATEMENT LA SITUATION.¹⁹</u></p>
<u>FERMETURE DE MISSION</u>	<p><u>A LA FIN DE L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR MET FIN A SA MISSION ET REMET A DISPOSITION LES PORTES QU'IL UTILISAIT EN MODE NOMINAL. LE TRANSPORTEUR RESTANT PEUT REACTIVER LES PORTES LIBEREES ET LES UTILISER EN Y RELANÇANT UNE MISSION.</u></p> <p><u>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENTUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</u></p>

¹⁸ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

¹⁹ LE PROCESS D'AVERTISSEMENT DU REGC ET LES MODALITES D'INTERVENTION DE CE DERNIER SONT DECRITS AU PARAGRAPHE 3.6.

3.5.2.3 IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS AVEC DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS OU PLUS, ET UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR

<u>PHASE</u>	<u>REGLES</u>
<u>PROGRAMMATION</u>	<p><u>DANS LE CAS OU PLUSIEURS TRAINS, D'AU MOINS DEUX TRANSPORTEURS DIFFERENTS, SONT ANNONCES ET QU'UN DES TRANSPORTEURS N'EST PAS UTILISATEUR DES PORTES D'EMBARQUEMENT, ALORS LE REGC POSITIONNE LES PORTES D'EMBARQUEMENT EN MODE OUVERT.</u></p> <p><u>LES TRANSPORTEURS UTILISATEURS SOUHAITANT TOUT DE MEME REALISER UN EMBARQUEMENT PEUVENT UTILISER LES PORTES D'EMBARQUEMENT SI ET SEULEMENT SI ILS LAISSENT A MINIMA 10% EN MODE OUVERT, POUR LE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR. LES PORTES EN POSITION EMBARQUEMENT PEUVENT ALORS ETRE MUTUALISEES ENTRE LES DIFFERENTS TRANSPORTEURS UTILISATEURS.</u></p> <p><u>LES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES UTILISEES PAR LES TRANSPORTEURS UTILISATEURS SONT MUTUALISES.</u></p> <p><u>[RESERVE : ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS LIES AUX PORTES LAISSEES EN MODE OUVERT POUR LE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR]</u></p> <p><u>LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR PILOTE SA SEQUENCE D'EMBARQUEMENT. IL PARAMETRE CHAQUE PORTE QU'IL PEUT UTILISER INDEPENDAMMENT DEPUIS L'APPLICATION SESAM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>+ EMBARQUEMENT DE TOUS LES CLIENTS OU RESERVE A UNE CLIENTELE PARTICULIERE</u> <u>+ PASSAGE LIBRE (PORTES OUVERTES PAR DEFAULT)</u> <p><u>LES RESPONSABLES EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR DOIVENT VERIFIER LA DISPONIBILITE DU MATERIEL (PORTES ET ECRANS), ET INFORMER LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT, DE TOUT DYSFONCTIONNEMENT CONSTATE.²⁰</u></p>
<u>OUVERTURE DE MISSION</u>	<p><u>SI LES CONDITIONS D'EMBARQUEMENT N'ONT PAS EVOLUE PAR RAPPORT AU PLAN D'EMBARQUEMENT VALIDE, LES RESPONSABLES EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUVENT ACTIVER LES PORTES QU'ILS SONT AUTORISES A UTILISER ET LANCER LA MISSION VIA L'APPLICATION SESAM.</u></p> <p><u>EN CAS DE SITUATION IMPREVUE (, AFFICHAGE TARDIF), LA POSSIBILITE</u></p>

²⁰ LA PROCEDURE MAINTENANCE EST DECRITE AU CHAPITRE 6 CI-APRES.

	<u>D'EMBARQUER DOIT ETRE CONFIRMEE. LES REGLES DE CONFIRMATION D'EMBARQUEMENT SONT DECRITES AU CHAPITRE 4.</u>
<u>PILOTAGE DE L'EMBARQUEMENT</u>	<p><u>PENDANT LA SESSION D'EMBARQUEMENT, LES RESPONSABLES EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUVENT FAIRE EVOLUER LA REPARTITION DES PORTES DANS LA LIMITE DE LEUR AUTORISATION ET SOUS RESERVE DES REGLES DE REPARTITION DECRITES CI-DESSUS.</u></p> <p><u>ILS PEUVENT EGALEMENT LIBERER UNE PORTE POUR LA METTRE A DISPOSITION DE L'AUTRE TRANSPORTEUR OU A DISPOSITION DU TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR.</u></p> <p><u>EN CAS DE CONSTAT DE NON-RESPECT DE CES REGLES DE CO-EXPLOITATION, LE TRANSPORTEUR LESE DOIT FAIRE REMONTER L'INFORMATION AU REGC POUR FAIRE CESSER IMMEDIATEMENT LA SITUATION.</u> ²¹</p>
<u>FERMETURE DE MISSION</u>	<p><u>A LA FIN DE L'EMBARQUEMENT, LES RESPONSABLES EMBARQUEMENTS TRANSPORTEUR METTENT FIN A LA MISSION ET REMETTENT LES PORTES QU'IL UTILISAIT EN MODE NOMINAL.</u></p> <p><u>EN CAS D'ANOMALIE OU DE SINISTRE PENDANT L'EMBARQUEMENT, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR CONCERNE INFORME LE CONTACT MAINTENANCE DES PORTES D'EMBARQUEMENT ET PREVIENT LE REGC DE L'EVENUELLE INDISPONIBILITE DES PORTES.</u></p>

CAS PARTICULIER TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR AVEC CONTROLE DE BILLET (MODE TTLIGHT)

LE MODE « TT-LIGHT » EST UN MODE QUI PERMET AUX CLIENTS D'UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR SUR UNE GARE DONNEE (MAIS UTILISATEUR SUR D'AUTRES GARES) DE FRANCHIR LES PORTES, MOYENNANT UN TRAITEMENT DE TITRE DONT LA PROFONDEUR DE VERIFICATION DU TITRE EST MINIME.

3.5.3.4 IMPLANTATION ZONALE FACE AUX QUAIS AVEC UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR

SI LE SEUL TRANSPORTEUR DU TRAIN A QUAÏ N'EST PAS UTILISATEUR DES PORTES D'EMBARQUEMENT, ALORS LES PORTES SONT LAISSEES EN POSITION OUVERTE.

3.6. non respect des règles de co-exploitation

²¹ LE PROCESS D'AVERTISSEMENT DU REGC ET LES MODALITES D'INTERVENTION DE CE DERNIER SONT DECRITS AU PARAGRAPHE 3.6.

EN CAS DE CONSTAT DE NON-RESPECT DES REGLES DE CO-EXPLOITATION
DECRISES CI-DESSUS, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT SNCF GARES &
CONNEXIONS INTERVIENT DIRECTEMENT SUR LES PORTES D'EMBARQUEMENT
VIA L'OUTIL SESAM.

DANS LA SITUATION DE COACTIVITE ENTRE 2 TRANSPORTEURS UTILISATEURS
OU PLUS, LE REGC LIBERE LA OU LES PORTES INDUMENT PREEMPTES PAR
L'UN DES TRANSPORTEURS UTILISATEURS ET LES REMET A DISPOSITION DU
OU DES TRANSPORTEURS UTILISATEURS LESES.

DANS LA SITUATION DE COACTIVITE ENTRE UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR
ET UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR, LE REGC LIBERE LA OU LES PORTES
INDUMENT PREEMPTES PAR LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR ET LA REMET
EN MODE PASSAGE LIBRE (POSITION OUVERTE).

EN CAS DE TROISIEME RECIDIVE, LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR DEFAILLANT
S'EXPOSE AU PAIEMENT DE PENALITES QUI SE CALCULENT COMME SUIT :

PENALITES = (TARIF EMBARQUEMENT CORRESPONDANT PERIMETRE DE
GESTION DE LA GARE APRES REGULARISATION DE FIN D'ANNEE OU
L'INFRACTION A ETE COMMISE X 10%) X NOMBRE DE PASSAGES-VALIDATION
REALISES PAR LE TU DEFAILLANT SUR L'ANNEE.

4. Gestion des situations imprévues

4.1. situations imprévues et confirmation d'embarquer

LORSQUE TOUTES LES CONDITIONS INITIALES AYANT CONDUIT LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT SNCF GARES & CONNEXIONS A VALIDER LES EMBARQUEMENTS PROPOSES PAR LE TRANSPORTEUR, SONT REUNIES, ALORS L'EMBARQUEMENT PEUT ETRE REALISE SANS VALIDATION OU CONFIRMATION SUPPLEMENTAIRE.

EN REVANCHE, LORS DE SITUATIONS IMPREVUES, LA FAISABILITE DE L'EMBARQUEMENT PEUT ETRE REMISE EN CAUSE. LA DECISION DE REALISER OU NON L'EMBARQUEMENT PEUT EMANER DU TRANSPORTEUR UTILISATEUR OU DE SNCF GARES & CONNEXIONS (REGC) SELON LA SITUATION IMPREVUE RENCONTREE. LE PRESENT CHAPITRE EXPOSE LES SITUATIONS ET L'ARBRE DE DECISION ASSOCIE.

EN TOUT ETAT DE CAUSE, IL EST ICI RAPPELE QU'UN EMBARQUEMENT NE PEUT CONSTITUER UNE GENE POUR L'EXPLOITATION DE LA GARE, NE PEUT EMPECHER DES CLIENTS DE TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR D'ACCEDE A LEUR TRAIN, NE PEUT EMPECHER DES CLIENTS ARRIVANT DE SORTIR DU QUAI OU ENCORE CONSTITUER UN RISQUE SECURITE.

4.1.1. DYSFONCTIONNEMENT DES PORTES OU DES ECRANS

SI LE DISPOSITIF EST PARTIELLEMENT HORS SERVICE (PORTE D'ACCES OU ECRANS D'INFORMATION DEFAILLANTS), LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR EVALUE SI L'EMBARQUEMENT LUI SEMBLE REALISABLE OU NON ET REMONTE L'INFORMATION AU REGC.

- + S'IL CONSIDERE QUE LES APPAREILS DISPONIBLES NE PERMETTRONT PAS D'ABSORBER LE FLUX VOYAGEURS DANS LE TEMPS IMPARTI, IL PEUT DECIDER DE NE PAS UTILISER LE DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT,
- + S'IL CONSIDERE QUE LES APPAREILS DISPONIBLES PERMETTRONT D'ABSORBER LE FLUX VOYAGEURS DANS LE TEMPS IMPARTI, IL EN INFORME LE REGC. CE DERNIER EVALUE LA SITUATION AU REGARD DE LA DENSITE DE LA GARE OU ZONE DE GARE²² ET PEUT SOIT AUTORISER L'EMBARQUEMENT ; SOIT ESTIMER QUE LA SITUATION EST

²² CETTE DENSITE PEUT NOTAMMENT ETRE APPRECIEE GRACE A L'OUTIL DE GESTION DES FLUX GARES & CONNEXIONS (LIVRAISON S2 2019)

INCOMPATIBLE AVEC L'EXPLOITATION DE LA GARE ET DONC NE PAS AUTORISER PAS L'EMBARQUEMENT.

4.1.2. COLIS SUSPECT

EN CAS DE COLIS SUSPECT ANNONCE EN GARE, SNCF G&C PEUT, PAR MESURE DE SECURITE ET AFIN D'EVACUER LES VOYAGEURS AU PLUS VITE, EXIGER QUE L'EMBARQUEMENT N'AIT PAS LIEU.

4.1.3. DEVOIEMENT

DANS LE CAS D'UN DEVOIEMENT, LE REGC EN INFORME LE TRANSPORTEUR UTILISATEUR. LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR EVALUE LA SITUATION.

- + S'IL CONSIDERE QUE L'EMBARQUEMENT N'EST PAS REALISABLE, IL PEUT DECIDER DE NE PAS UTILISER LES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT.

S'IL CONSIDERE QUE L'UTILISATION DES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT EST REALISABLE AU REGARD DU TEMPS IMPARTI ET DES FLUX DE VOYAGEURS ATTENDUS, IL EN INFORME LE REGULATEUR SNCF G&C. CE DERNIER EVALUE LA SITUATION AU REGARD DE LA DENSITE DE LA GARE OU ZONE DE GARE²³ ET PEUT SOIT AUTORISER L'UTILISATION DU DISPOSITIF ; SOIT ESTIMER QUE LA SITUATION EST INCOMPATIBLE AVEC L'EXPLOITATION DE LA GARE ET DONC NE PAS AUTORISER PAS L'EMBARQUEMENT.

LE DEVOIEMENT DANS LE CADRE D'UNE IMPLANTATION ZONALE SANS ACCES DIRECT AUX QUAIS N'EST PAS CONSIDERE COMME UNE SITUATION IMPREVUE DU SENS DE LA PRESENTE CONSIGNE.

4.1.4. AFFLUENCE CLIENT

EN CAS DE FORTE AFFLUENCE CLIENT DUE A UNE SITUATION PERTURBEE, L'UTILISATION DES PORTES PEUT ETRE REMISE EN QUESTION. RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR EVALUE LA SITUATION.

- + S'IL CONSIDERE QUE L'EMBARQUEMENT N'EST PAS REALISABLE AU REGARD DU NOMBRE DE CLIENT ATTENDUE ET DU TEMPS IMPARTI, IL PEUT DECIDER DE NE PAS UTILISER LES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT.

²³ CETTE DENSITE PEUT NOTAMMENT ETRE APPRECIEE GRACE A L'OUTIL DE GESTION DES FLUX GARES & CONNEXIONS (LIVRAISON S2 2019)

- + S'IL CONSIDERE QUE L'UTILISATION DES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT EST REALISABLE AU REGARD DU TEMPS IMPARTI ET DES FLUX DE VOYAGEURS ATTENDUS, IL EN INFORME LE REGULATEUR SNCF G&C. CE DERNIER EVALUE LA SITUATION AU REGARD DE LA DENSITE DE LA GARE OU ZONE DE GARE²⁴ ET PEUT SOIT AUTORISER L'UTILISATION DU DISPOSITIF ; SOIT ESTIMER QUE LA SITUATION EST INCOMPATIBLE AVEC L'EXPLOITATION DE LA GARE ET DONC NE PAS AUTORISER PAS L'EMBARQUEMENT.

4.1.5. CONGESTION DE LA GARE OU DE LA ZONE DE GARE

SI UNE SITUATION PERTURBEE ENGENDRE UNE CONGESTION²⁵ DE CLIENTS EN GARE, LE REGC PEUT DECIDER DE NE PAS REALISER LES EMBARQUEMENTS PREVUS.

4.1.6. ARRIVEE INOPINEE SUR LE MEME QUAI AVEC REUTILISATION

SI UNE SITUATION PERTURBEE INDUIT L'ARRIVEE D'UN TRAIN SUR LE MEME QUAI, QU'UN TRAIN QUI DEVAIT ETRE EMBARQUE, LES REGLES DE CO-EXPLOITATION DEFINIES DANS LE CHAPITRE 3 S'APPLIQUENT.

4.2. Levés d'embarquement

4.2.1. DYSFONCTIONNEMENT DES PORTES / DES ECRANS

SI LE DISPOSITIF EST PARTIELLEMENT HORS SERVICE (PORTE D'ACCES OU ECRANS D'INFORMATION DEFAILLANTS), LE TRANSPORTEUR EVALUE SI L'EMBARQUEMENT LUI SEMBLE REALISABLE OU NON ET REMONTE L'INFORMATION AU REGC.

- + S'IL CONSIDERE QUE LES APPAREILS DISPONIBLES NE PERMETTRONT PAS D'ABSORBER LE FLUX VOYAGEURS DANS LE TEMPS IMPARTI, IL PEUT DECIDER DE LEVER L'EMBARQUEMENT.
- + S'IL CONSIDERE QUE LES APPAREILS DISPONIBLES PERMETTRONT D'ABSORBER LE FLUX VOYAGEURS DANS LE TEMPS IMPARTI, IL EN

²⁴ CETTE DENSITE PEUT NOTAMMENT ETRE APPRECIEE GRACE A L'OUTIL DE GESTION DES FLUX GARES & CONNEXIONS (LIVRAISON S2 2019)

²⁵ CETTE DENSITE PEUT NOTAMMENT ETRE APPRECIEE GRACE A L'OUTIL DE GESTION DES FLUX GARES & CONNEXIONS (LIVRAISON S2 2019)

INFORME LE REGC. CE DERNIER EVALUE LA SITUATION AU REGARD DE LA DENSITE DE LA GARE OU ZONE DE GARE²⁶ ET PEUT SOIT LAISSER SE POURSUIVRE L'EMBARQUEMENT ; SOIT ESTIMER QUE LA SITUATION EST INCOMPATIBLE AVEC L'EXPLOITATION DE LA GARE ET DONC LEVER L'EMBARQUEMENT.

4.2.2. DYSFONCTIONNEMENT DE L'OUTIL SESAM

LE TRANSPORTEUR REMONTE UN DYSFONCTIONNEMENT DE L'OUTIL SESAM EN COURS D'EMBARQUEMENT. IL PEUT ALORS DECIDER DE LEVER L'EMBARQUEMENT POUR NE PAS RALENTIR LES FLUX.

4.2.3. COLIS SUSPECT

EN CAS DE COLIS SUSPECT ANNONCE EN GARE, SNCF G&C PEUT, PAR MESURE DE SECURITE ET AFIN D'EVACUER LES VOYAGEURS AU PLUS VITE, LEVER L'EMBARQUEMENT EN COURS.

4.2.4. AFFLUENCE CLIENT

EN CAS DE FORTE AFFLUENCE CLIENT DUE A UNE SITUATION PERTURBEE, L'UTILISATION DES PORTES PEUT ETRE REMISE EN QUESTION PAR LE TRANSPORTEUR SI LE DEPART H00 EST MIS EN PERIL.

- + LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR PEUT LEVER L'EMBARQUEMENT S'IL CRAINT QUE LES CLIENTS NE PUISSENT PAS ETRE EMBARQUES DANS LES TEMPS. L'OUTIL SESAM DONNE DES INDICATEURS PERMETTANT L'AIDE A LA DECISION (NOMBRE DE VOYAGEURS RESTANT A EMBARQUER VS TEMPS RESTANT).
- + LE REGC PEUT LEVER L'EMBARQUEMENT S'IL ESTIME QUE LA SITUATION EST INCOMPATIBLE AVEC L'EXPLOITATION DE LA GARE OU ENTRAINE UNE CONGESTION DE CELLE-CI²⁷.

4.2.5.

4.2.6. CONGESTION DE LA GARE

²⁶ CETTE DENSITE PEUT NOTAMMENT ETRE APPRECIEE GRACE A L'OUTIL DE GESTION DES FLUX GARES & CONNEXIONS (LIVRAISON S2 2019)

²⁷ CETTE DENSITE PEUT NOTAMMENT ETRE APPRECIEE GRACE A L'OUTIL DE GESTION DES FLUX GARES & CONNEXIONS (LIVRAISON S2 2019)

SI UNE SITUATION PERTURBEE ENGENDRE UNE CONGESTION DE LA GARE, LE REGC PEUT DECIDER DE LEVER LES EMBARQUEMENTS EN COURS.

4.2.7. ARRIVEE INOPINEE SUR LE MEME QUAI AVEC REUTILISATION

SI UNE SITUATION PERTURBEE INDUIT L'ARRIVEE D'UN TRAIN, SUR LE MEME QUAI QU'UN TRAIN EN COURS D'EMBARQUEMENT :

- + LES DEUX TRAINS APPARTIENNENT A DES TRANSPORTEURS UTILISATEURS. DANS CE CAS, LA MUTUALISATION DES PORTES DOIT ETRE REALISEE DANS LES CONDITIONS PRECISEES CI-AVANT. (CF. CHAPITRE PRINCIPES D'EXPLOITATION).
- + SI LE SECOND TRAIN APPARTIENT A UN TRANSPORTEUR NON UTILISATEUR DES DISPOSITIFS, LES REGLES DE CO-EXPLOITATION DEFINIES DANS LE CHAPITRE 3 S'APPLIQUENT.

5.cas d'évacuation

DES SITUATIONS D'URGENCE PEUVENT NECESSITER L'EVACUATION DE LA GARE OU DE LA ZONE DE GARE. LE MODE EVACUATION DOIT ALORS ETRE ACTIVE SUR LE DISPOSITIF D'EMBARQUEMENT.

LES SITUATIONS NECESSITANT L'ACTIVATION DE MODE EVACUATION SONT LES SUIVANTES :

- + COLIS SUSPECT,
- + ALARME INCENDIE CSI,
- + EVACUATION QUAI, GARE OU ZONE DE GARE PILOTEE PAR LE TRANSPORTEUR,
- + EVACUATION QUAI, GARE OU ZONE DE GARE ACTIVEE PAR LE CLIENT PAR LE DISPOSITIF LEGAL (BBG)

LE MODE EVACUATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT, EST AUTOMATIQUEMENT ACTIVE PAR :

- + BBG : DISPOSITIF A DISPOSITION DU CLIENT
- + SESAM : APPLICATION ET WEBAPP A DISPOSITION DES TRANSPORTEURS UTILISATEURS ET DE G&C
- + CSI (CENTRALE SECURITE INCENDIE) : ALARME GARE

EN MODE EVACUATION, LES PORTES D'EMBARQUEMENT RESTENT ALLUMEEES. ELLES SONT EN POSITION OUVERTE ET RESTENT OUVERTES APRES PASSAGE DES PERSONNES DANS LES UNITES DE PASSAGE.

6.maintenance

EN CAS D'INCIDENT CONSTATÉ SUR LES PORTES, LE RESPONSABLE EMBARQUEMENT TRANSPORTEUR OU TOUT AGENT SNCF GARES & CONNEXIONS PRÉSENT PEUT CONTACTER L'ASSISTANCE UTILISATEUR, L'@UGARES.

CET APPEL PERMET DE SIGNALER ET DE SUIVRE LES DEMANDES D'ASSISTANCE EN CAS DE DYSFONCTIONNEMENT.

POUR UNE MEILLEURE PRISE EN CHARGE, IL CONVIENT DE PRÉPARER LA NATURE PRÉCISE DE L'INCIDENT, L'ÉQUIPEMENT(S) IMPACTÉ(S) ET LA LOCALISATION PRÉCISE.

L'@UGARES EST JOIGNABLE EN 7/7 ET 24/24 :

- + AU NUMÉRO SUIVANT : **04 27 018 01 66** PUIS CHOIX N°3.
- + AU NUMÉRO INTERNE SUIVANT: **70 70 66** PUIS CHOIX N°3.
- + EN SE CONNECTANT AU PARTAIL : [HTTPS://GC AU GARES.SNCF.FR](https://gc.au.gares.sncf.fr)

CHAQUE SIGNALEMENT DOIT FAIRE L'OBJET D'UN TICKET D'INCIDENT FOURNI PAR L'@UGARES. CE NUMÉRO D'INCIDENT DOIT ÊTRE TRANSFÉRÉ AU RESPONSABLE MAINTENANCE DE L'UNITÉ GARE.

LA PLATEFORME D'APPELS SE DIRIGERA ALORS VERS LE SERVICE ADAPTÉ POUR LA RÉSOLUTION DU PROBLÈME EN FONCTION DE VOS INDICATIONS:

- + IER QUI RESTE LE FOURNISSEUR DU DISPOSITIF DES PORTES D'EMBARQUEMENT. IL ASSURE ÉGALEMENT LA MAINTENANCE SUR SA PARTIE.
- + RÉSEAU SUR SA PARTIE.
- + L'UNITÉ GARES SUR LE MATÉRIEL CONNEXE.

LA CLOTURE D'UN INCIDENT EST NOTIFIÉE PAR L'@UGARES APRÈS ÉCHANGE AVEC LE RESPONSABLE MAINTENANCE DE L'UNITÉ GARE OU LE RESPONSABLE D'EXPLOITATION. IL EST POSSIBLE DE SUIVRE L'AVANCEMENT DU SIGNALEMENT VIA LE PORTAIL WEB APRÈS LA CRÉATION DE SON COMPTE PAR L'@UGARES.

7.prestation facultative de téléopération

[RÉSERVÉ]

8. utilisation des espaces aux abords des portes d'embarquement

LES ESPACES AUX ABORDS DES PORTES D'EMBARQUEMENT SONT DES ESPACES OUVERTS AU PUBLIC DE LA GARE ET DOIVENT DEMEURER A TOUT MOMENT LIBRES D'ACCES. CES ESPACES NE PEUVENT FAIRE L'OBJET D'UNE UTILISATION PRIVATIVE, MEME TEMPORAIRE, AU PROFIT D'UNE OU PLUSIEURS EF. EN PARTICULIER LA POSE DE TAPIS, MARQUAGE AU SOL OU MURAL ET L'UTILISATION DE GERE-FILES SONT SOUMISES A L'AUTORISATION DU GESTIONNAIRE DE LA GARE.

L'AMBIANCE GENERALE DE LA GARE EST DIRECTEMENT LIEE A SES CARACTERISTIQUES POLY-SENSORIELLES. LES EF DOIVENT DONC S'ASSURER :

- + DE RESPECTER L'AMBIANCE SONORE GENERALE DE LA GARE ET DE NE PAS GENER LA DIFFUSION DES ANNONCES OBLIGATOIRES.
- + DE N'UTILISER DE SUPPORTS DE COMMUNICATION VISUELS QUE DANS LE CADRE D'UNE AUTORISATION DE SNCF SNCF GARES & CONNEXIONS, SUITE A UNE DEMANDE REALISEE AUPRES DU GUICHET GARE.
- + DE NE PAS UTILISER DE STRATEGIE DE COMMUNICATION OLFACTIVE EN GARE (DIFFUSEURS D'ODEURS).

CAS PARTICULIER DE LA PRISE DE PAROLE DANS LES ESPACES PUBLICS DE LA GARE.

AVANT TOUTE PRISE DE PAROLE A CARACTERE PUBLICITAIRE, COMMERCIAL OU EVENEMENTIEL DANS LES ESPACES PUBLICS DE LA GARE, Y COMPRIS DEVANT LES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT, (DISTRIBUTION DE TRACTS, EVENEMENTS EXCEPTIONNELS, AFFICHAGE DANS LES CADRES PREVUS A CET EFFET...), UNE EF DOIT FORMULER UNE DEMANDE AUPRES DU GESTIONNAIRE DE GARE (POINT D'ENTREE : GUICHET GARE) SUR LA BASE D'UN CAHIER DES CHARGES. LA DEMANDE FAIT L'OBJET :

- + D'UNE ETUDE, PAR SNCF-G&C ET LE CAS ECHEANT LES COMMISSIONS DE SECURITE COMPETENTES, DE SECURITE ET D'IMPACT SUR L'EXPLOITATION DE LA GARE,

- + D'UNE VALIDATION, PAR SNCF-G&C ET LE CAS ECHEANT LES COMMISSIONS DE SECURITE COMPETENTES, DES CARACTERISTIQUES DES MOBILIERS (DIMENSIONS, POIDS, MATERIAUX, STABILITE, INSCRIPTIONS...)
- + D'UNE ANALYSE DES RISQUES ET, LE CAS ECHEANT, DE LA REDACTION D'UN PLAN DE PREVENTION AU TITRE DE L'USAGE QUI EN SERA FAIT DANS LES ESPACES PUBLICS DE LA GARE (DEPLACEMENT, POSITIONNEMENT, STOCKAGE...).

DES ATELIERS DE SCENARISATION DES EMBARQUEMENTS PEUVENT ETRE REALISES EN PRESENCE DE SNCF GARES & CONNEXIONS POUR DEFINIR LES OPPORTUNITES LAISSEES AUX TRANSPORTEURS ET LES CONDITIONS ASSOCIEES.

Annexe 1 = Implantation par gare

[RESERVE]

CF ANNEXE 0 DU DRG 2020

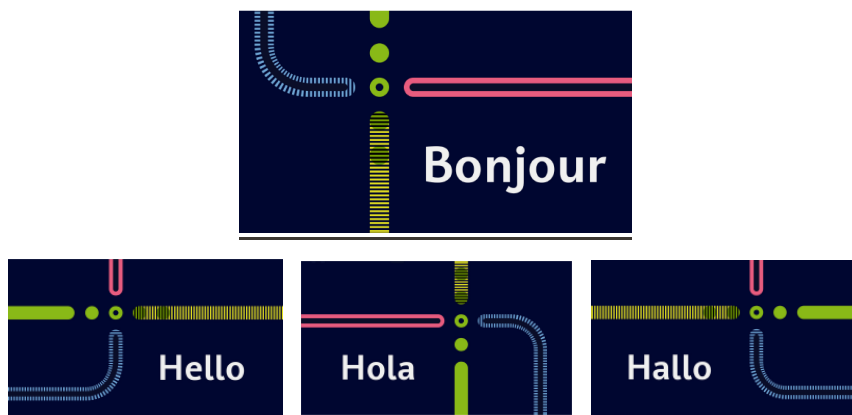
annexe 2 = liste des gares éligibles à la téléopération

[RESERVE]

annexe 3 = AFFICHAGE CLIENT

Affichage par défaut

LORSQU'AUCUNE MISSION N'EST PAS PROGRAMMEE, L'AFFICHAGE PAR DEFAUT EST DIFFUSE EN DIFFERENTES LANGUES SELON LES BESOINS DE CHAQUE GARE.



Mission en cours de préparation

LORSQUE LE CHEF D'EMBARQUEMENT PREPARE SA MISSION, IL PEUT AFFICHER LE VISUEL « EN COURS DE PREPARATION » POUR PERMETTRE AUX VOYAGEURS DE PATIENTER AVANT LE DEBUT DE L'EMBARQUEMENT.



Embarquement en cours

LORSQUE L'EMBARQUEMENT COMMENCE, LES ECRANS AFFICHENT LES INFORMATIONS RELATIVES AU TRAIN EMBARQUE DANS LA LOGIQUE DU PARCOURS VOYAGEUR EN GARE. ON RETROUVE NOTAMMENT : L'HEURE DE DEPART DU TRAIN, LA DESTINATION FINALE, LE NUMERO DU TRAIN, LA VOIE, LE TRANSPORTEUR QUI OPERE ET LE STATUT DE L'EMBARQUEMENT : EMBARQUEMENT EN COURS / DERNIERS EMBARQUEMENTS.

UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE



DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS



Embarquement terminé

LORSQUE L'EMBARQUEMENT EST TERMINE, LES VISUELS AFFICHES INTERDISENT L'ACCES AU QUAI.

DANS LE CAS DE DEUX TRAINS QUI EMBARQUENT EN SIMULTANE, LE TRAIN DONT L'EMBARQUEMENT EST TERMINE N'EST PLUS PRESENTE SUR L'AFFICHAGE CLIENT. NE RESTE AFFICHE QUE LE TRAIN EN COURS D'EMBARQUEMENT.

UN TRANSPORTEUR UTILISATEUR UNIQUE





DEUX TRANSPORTEURS UTILISATEURS



annexe 4 = fonctionnel portes

	AUCUNE ACTIVITE					EMBARQUEMENT					
Situation Supervision Mobile	"Ouverte" *	"Sortie Libre" *	"Sortie Libre" Mission Préparée	"Sortie Libre" Mission en cours	"Sortie Libre" Mission Terminée	"Embarquement" Mission	"Embarquement" TER	"Fluidité"	"Levé"	"Evacuation"	"Hors Service"
Bandeaux LED amont (coffre + écran)	Allumés	-	-	-	-	Allumés	Allumés	Allumés	Allumés	-	
Bandeaux LED aval (coffre + écran)	Allumés	Allumés	Allumés	Allumés	Allumés	-	-	-	-	Allumés	
Ecran haut amont											
Ecran haut aval											
A M O N T	Ecran bas amont										
	Pictogramme défilant Haut Milieu Bas	-	-	-	-	Allumé	Allumé	Allumé	-	-	-
	Lecteur de code-barres	-	-	-	-	Allumé	Allumé	Allumé	-	-	-
	Antenne RFID	-	Allumée	Allumée	Allumée	Allumée	Allumée	Allumée	-	-	-
	Pictogramme Boomerang	-	-	-	-	Allumé si lecture de titre valide	Allumé si lecture de titre valide	Allumé si lecture de titre	-	-	-
A V A L	Ecran bas Aval										
	Pictogramme défilant Haut Milieu Bas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Lecteur de code-barres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Antenne RFID	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pictogramme Boomerang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Etat des portes sans passage de voyageur	Ouvertes	Fermées	Fermées	Fermées	Fermées	Fermées	Fermées	Fermées	Ouvertes	Ouvertes	-
Fonctionnement des portes	Les portes sont ouvertes et restent ouvertes au passage de personnes dans l'unité	Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens débarquement.	Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens débarquement.	Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens débarquement.	Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens débarquement.	A la lecture d'un titre valide : Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens embarquement.	A la lecture d'un titre valide : Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens embarquement.	- A la lecture d'un titre valide ou invalide : Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens embarquement. - A la lecture d'un code-barres non-SNCF : Affichage "Titre non trouvé"	Les portes sont ouvertes et restent ouvertes au passage de personnes dans l'unité	Les portes sont ouvertes et restent ouvertes au passage de personnes dans l'unité	-
Détection de fraude	-	Activée	Activée	Activée	Activée	Activée	Activée	Activée	-	-	-