

EDITO

RFF et l'offre de sillons

ENJEUX

Comment améliorer l'offre de sillons ?

LE CHIFFRE

500 millions

PORTRAIT

Michel Dupuis, au coeur du réseau !

POINT DE DROIT

Le décret du 7 mars 2003

LA PHOTO

Marc Gaudry à RFF

LE POINT SUR

Le projet de plate-forme commerciale

OUTILS

DISCO - L'outil du Centre de Service

HISTOIRE DE RAIL

Masui, pionnier de l'"Internationale ferroviaire"

MOT-CLE

Sillon-catalogue

BIBLIORAIL

Jean-Pierre Rives, du ballon ovale au rail rectiligne !



RFF et l'offre de sillons

Comment améliorer la qualité de l'offre de sillons ? Cette question est au coeur de la réflexion qui anime l'organisation de la plate-forme commerciale et qui vise à conforter RFF dans son rôle de prestataire de services.

RFF exploite près de 30 000 kilomètres de voies ferrées. Il délivre des droits de circulation, les sillons, pour faire circuler des trains sur plus de 500 millions de kilomètres chaque année. C'est dire combien le défi de la qualité dans l'offre de sillons est central pour une entreprise qui, en plus de la rénovation et du développement du réseau, cherche à garantir ses prestations commerciales auprès de ses clients ([Enjeux](#)).

Depuis l'attribution à RFF de nouvelles missions en matière de sillons ([Point de droit](#)), l'entreprise s'est organisée. Aujourd'hui, le Pôle Commercial, et plus particulièrement la Direction des Sillons dirigée par Michel Dupuis ([Portrait](#)), met en place le projet de plate-forme commerciale pour mieux répondre aux attentes et besoins des entreprises ferroviaires ([Point sur](#)).

Deux nouvelles entités se créent au siège de RFF : le Plateau commun de Concertation et le Centre de Service. La première aidera à mieux anticiper les demandes de sillons, la seconde, grâce notamment à des outils plus performants ([Outils](#)), veillera à la tenue des promesses.

Satisfaire ses clients, c'est également se préparer à l'ouverture du réseau à la concurrence. L'occasion pour [Histoire de rail](#) de revenir sur les premières organisations ferroviaires internationales.

Pour conclure, un rail, c'est utile... et c'est beau ([Bibliorail](#)) ! Le Beau serait-il dans l'utile ?

Bonne lecture à tous, en empruntant les voies de la qualité... et de la Beauté !

La rédaction d'@u coeur du réseau



500 millions

C'est le nombre de kilomètres parcourus, chaque année, par tous les trains roulant sur le réseau ferré national.



Le décret du 7 mars 2003 : de nouvelles missions pour RFF

En 2003, RFF reçoit, par décret du 7 mars, de nouvelles missions sur les sillons. Retour sur les règles d'utilisation du réseau ferré national.

Le premier "paquet ferroviaire" : le marché ouvert au fret

Le décloisonnement des marchés européens du transport de marchandises fait suite à l'adoption, le 26 février 2000, du premier "paquet ferroviaire" par le Conseil des ministres européens des transports.



Marc Gaudry à RFF



Directeur de l'Agora Jules Dupuit à l'Université de Montréal (Montréal) et

Publiées le 15 mars 2001 au Journal Officiel des Communautés européennes, les directives composant le 1er paquet ferroviaire (2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE) modifiaient ou remplaçaient les premières directives européennes adoptées en 1995 sur le transport ferroviaire (91/440/CEE, 95/18/CE, 95/19/CE), et laissaient deux ans aux États membres pour assurer leur transposition au sein des législations nationales.

La directive 2001/14/CE : la répartition et l'attribution des sillons

La répartition et l'attribution des créneaux (les sillons) pour la circulation des trains sont définies par la dernière directive 2001/14/CE, qui remplace la précédente (95/19/CE).

Cette nouvelle directive s'applique à la totalité du réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) : le gestionnaire des voies de chaque État membre établit et publie un document de référence du réseau contenant des informations sur la technicité et les restrictions d'utilisation du réseau, définissant les conditions d'accès à celui-ci et les règles de répartition des capacités.

Le document de référence du réseau décrit également la structure tarifaire et les règles de priorité à appliquer en cas de demandes concurrentielles.

La directive prescrit aussi l'adoption de plans concrets pour améliorer la qualité et les capacités du réseau.

Le décret du 7 mars 2003 : l'utilisation du réseau ferré national

En France, le décret du 7 mars 2003 (39 articles) "relatif à l'utilisation du réseau ferré national" transpose les directives du 1er paquet dit "infrastructure".

Pour exercer sur la partie française du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire, le décret fixe les conditions et la procédure à suivre pour accéder au marché du fret.

Les entreprises candidates doivent en outre formuler des demandes de sillons auprès du gestionnaire RFF. Cet établissement est chargé d'attribuer l'ensemble des créneaux ferroviaires sur la partie nationale du réseau de fret et il arrêtera les horaires annuels de service dont disposeront les opérateurs sélectionnés.

Le décret règle la procédure suivant laquelle seront instruites les demandes de sillons et RFF se voit attribuer la fixation des redevances d'utilisation du réseau.

Le décret du 7 mars instaure aussi une procédure de traitement des litiges ouverte à tout demandeur de sillons ou personne

Chercheur associé à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, Noisy-le-Grand), Marc Gaudry a animé la 2^e conférence socio-économique de RFF, intitulée "Séries longues et couplage économie-transport", le 12 mai 2009.



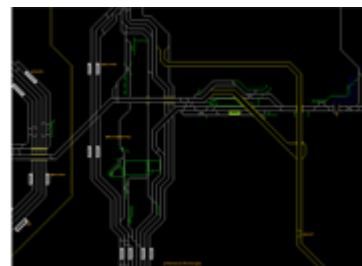
Comment améliorer l'offre de sillons ? Entretien avec Michel Dupuis

"Un sillon, c'est le droit à circuler dans un certain horaire, délivré en réponse à une demande. La qualité de l'offre de sillon, c'est répondre à la demande, tenir ses promesses". (Michel Dupuis)

Améliorer la qualité de l'offre de sillons est un engagement du Contrat de Performance. Mais comment tenir ses promesses face à un marché qui s'ouvre ? Comment libérer des sillons sur un réseau congestionné par les travaux de rénovation et de construction de LGV ? La question est posée à Michel Dupuis, à la tête de la Direction des Sillons.

Quelles sont les difficultés que rencontre RFF dans l'offre de sillons ?

RFF gère un réseau partagé entre les trains voyageurs et le fret. Il doit harmoniser des circulations différentes et des modes de fonctionnement différents. Les trains voyageurs ont besoin de s'organiser en amont et de savoir longtemps à l'avance les sillons disponibles. Alors qu'en fret, le marché est réactif : les entreprises veulent pouvoir formuler leur demande au dernier moment. Au milieu, RFF doit trouver un système d'amortissement.



D'autre part, RFF agit dans un cadre européen, avec une directive qui prévoit des services annuels, comme le graphique des circulations. En avril de chaque année, nous parviennent les dernières demandes de sillons, qui seront traitées jusqu'en juillet et appliquées à la mi-décembre pour les voyageurs et le fret. RFF prévoit également une capacité résiduelle pour les demandes qui n'ont pas été planifiées en amont et qui arrivent après avril : elles sont réglées par ordre d'arrivée. Donc, il y a une optimisation du lot de demandes qui arrivent jusqu'en avril, puis une allocation en capacité résiduelle, ou préservée.

L'autre difficulté, c'est que RFF est confronté à la fois à l'ouverture du réseau, à sa rénovation et à de nombreux projets d'infrastructure. Il doit répondre à la demande de sillons, mais aussi garantir les projets et la maintenance sur le réseau.

Comment améliorer l'offre de sillon ?

L'exercice est compliqué entre l'ouverture du marché, l'important plan de rénovation et la poursuite des lignes à grande vitesse.

Pour améliorer la qualité de l'offre de sillons, il faut réguler tous ces paramètres et se projeter dans des horizons de temps différents :

- Sur le long terme, sur un horizon de trois ans, viser un modèle industriel des horaires, en mettant en place une architecture cadencée du graphique sur la période diurne.
- Sur le moyen terme, sur un horizon de deux ans, proposer une maquette du graphique de circulation, pour anticiper les réponses possibles aux demandes attendues.
- Sur le court terme, dans l'année en cours, faire face aux problèmes résiduels, essentiellement de congestion liée aux travaux, avec le Centre de Service.

intéressée sur recours administratif, dès lors qu'il s'estime être victime d'un traitement inéquitable ou d'un préjudice lié au document du réseau, à la procédure de répartition, au système de tarification, au certificat de sécurité... Le ministre se prononce dans un délai de deux mois à compter de sa saisine.



Michel Dupuis, au coeur du réseau !

En 2003, RFF reçoit, par décret du 7 mars, de nouvelles missions sur les sillons. Mais comment instruire une demande de sillons quand on a été habitué à ne faire que de la gestion de projets ? La réponse est simple : on fait appel à Michel Dupuis, le spécialiste du transport ferroviaire.



Le défi de l'ouverture du marché

C'est en 1972 que Michel Dupuis entre à la SNCF et que, poussé par sa curiosité et sa volonté, il explore toutes les facettes de l'exploitation du réseau, du fret à la construction des horaires, en passant par la conduite de trains !

Puis en 2003, il passe de l'autre côté, à la gestion de l'infrastructure, osant le pari de l'ouverture à la concurrence.

À RFF, il trouve un cadre moins contraignant, plus ouvert, une terre d'élection pour sa mission au service du transport ferroviaire. *"Ce que je n'arrivais pas à faire à la SNCF, je pouvais le faire à RFF"*, souligne Michel Dupuis, pour qui l'efficacité réelle du réseau est le seul mot d'ordre.

"Il faut que ça marche", ajoute cet ingénieur de formation, qui travaille à créer un modèle lisible et cadencé pour améliorer la répartition des capacités.

L'équilibre entre les circulations et les chantiers

Mais cet objectif n'est pas si simple et Michel Dupuis doit jongler entre les circulations et les

La mise en œuvre d'une organisation industrielle des plages-travaux va également améliorer la qualité de l'offre de sillons. Il s'agit d'aligner les bouchons sur des créneaux horaires pour qu'ils tombent avec une lisibilité d'axe, qu'ils entravent moins la circulation et dégagent de la disponibilité commerciale.

Comment la Direction des Sillons s'organise-t-elle pour mieux répondre aux demandes de sillons ?

La Direction des Sillons s'organise sur deux lignes, en amont et en aval.

La planification, en amont, est organisée en trois unités :

- l'unité "structuration et cadencement", qui travaille sur des concepts de répartition de capacités et réfléchit à un modèle industriel des horaires, simple et cadencé ;
- l'unité "planification des trames de base", qui établit un modèle de graphique de circulation pour les bureaux horaires ;
- l'unité "gestion des demandes de plages-travaux", qui gère les réponses envisageables, en liaison avec les Pôles Développement/Investissement et Infrastructure.

La gestion commerciale, en aval, est également organisée en trois unités :

- l'unité "ventes", gérant les demandes et réponses ;
- l'unité "capacités en gares" ;
- le Centre de Service, une unité en cours d'organisation dans le cadre du projet de plate-forme commerciale, constituée de six groupes de négociateurs totalisant entre 40 et 45 personnes.

Cette organisation doit permettre à la Direction des Sillons d'assumer sa responsabilité dans la production et la vente des sillons, et plus généralement, dans l'allocation des capacités. L'objectif qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que les trains roulent !



Le projet de plate-forme commerciale

"RFF organise et engage sa responsabilité directement avec ses clients et fait évoluer son organisation pour remplir cet objectif". Pour tenir cet engagement, le premier du Contrat de Performance, RFF met en place une plate-forme commerciale, pour améliorer et enrichir la relation avec ses clients.

Le projet de plate-forme commerciale part d'un constat simple : la qualité des sillons n'est pas satisfaisante. Trop d'entreprises ferroviaires voient leur demande modifiée ou annulée par des travaux imprévus ou dont les conséquences sillons n'ont pas été anticipées.

C'est pourquoi RFF met en place deux nouvelles structures, le Plateau commun de Concertation, pour anticiper les besoins, et le Centre de Service, pour répondre aux attentes de court terme.

- Le Plateau commun de Concertation, en réunissant les clients et ceux qui préparent les travaux, permet de préparer les horaires et d'harmoniser circulations ferroviaires et chantiers.
- Le Centre de Service est un véritable service-après-vente des sillons, qui prendra toutes les mesures opérationnelles pour faire face aux situations non anticipées.

Cette nouvelle organisation, en construisant des offres lisibles et compréhensibles, aidera les demandeurs de sillons à formuler leur demande et optimisera la répartition entre sillons et plages-travaux

La responsabilité de RFF avec ses clients est présentée dans le Contrat

chantiers, entre la gestion opérationnelle du réseau et les projets "politiques".

"Une LGV qui me plairait, nous confie-t-il, serait Paris-Clermont. Elle permettrait de désengorger Paris-Lyon, dont le remplissage limite les possibilités d'optimisation".

Mais cette ligne, qui faciliterait le transit, n'entre pas dans la politique d'aménagement du territoire et n'est pas encore mise en avant.

C'est pourquoi Michel Dupuis continue de travailler au plus près des besoins réels du réseau.

Le projet de plate-forme commerciale, le cadencement et la récente prise en compte des plages-travaux dans les projets vont l'aider à mettre en place, en amont, une meilleure offre de sillons.

Les échanges avec l'international

Si la réflexion de Michel Dupuis sur les capacités lui vient de son expérience sur le terrain, elle est aussi nourrie par ses échanges avec l'international.

Vice-président de Rail Net Europe, association qui regroupe tous les gestionnaires d'infrastructure européens sur les questions de capacité, Michel Dupuis voit ce qui se fait et ce qui marche chez les voisins de la France. L'Espagne, avec un gestionnaire d'infrastructure totalement indépendant, est son modèle.

Et pourtant, Michel Dupuis est parfaitement à l'aise au cœur d'un réseau qui le met aux prises avec la SNCF, l'international, les ingénieurs et les politiques.

Quoi de très étonnant pour cet homme du réseau ferroviaire, au cœur de RFF et de sa nouvelle politique du sillon ?



Sillon-catalogue

Les sillons-catalogues sont des sillons préconstruits au moins un an à l'avance. Ils constituent une offre de sillons structurée à disposition des entreprises de fret qui peuvent, jusqu'à la dernière minute, faire une demande de sillon en revendiquant explicitement le sillon-catalogue. Ces catalogues de sillons préconstruits s'inscrivent dans une logique d'offre, dans la politique commerciale de RFF et plus largement dans la politique de Rail Net Europe visant à faciliter le trafic fret.

d'Accès au Réseau, un contrat de politique globale qui lie RFF à ses clients pour toutes prestations en matière de sillons, de services et de conseils.

Pour Hervé de Tréglodé, Directeur du Pôle Commercial de RFF, l'objectif d'une telle plate-forme est simple et ambitieux : "Hisser la qualité des prestations de RFF, en deux ou trois ans, au rang des meilleures en Europe".

 [La présentation du fret par Hervé de Tréglodé \(VIDÉO\)](#)

 [Sommaire](#)



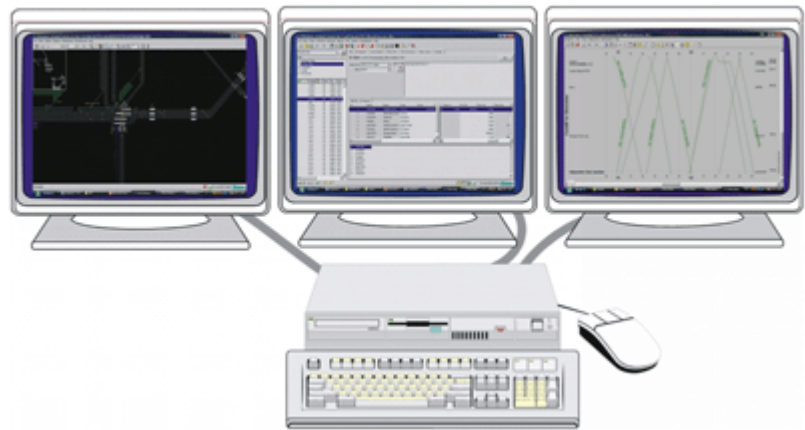
DISCO - L'outil du Centre de Service

DISCO - Disponibilité et Sillons COMmerciaux - est le nouvel outil du Centre de Service pour gérer la capacité sur le réseau et allouer les sillons en cohérence avec les plages travaux. Tout un programme... informatique !



DISCO est l'outil du nouveau Centre de service, mis en place dans le cadre du projet de Plate-Forme commerciale. Il vient en appui de THOR, l'actuel outil de tracé des horaires, en enrichissant le calcul de marches d'une approche plus globale, axée sur la gestion de la capacité du réseau dans son ensemble. Ainsi, DISCO permet l'étude conjointe des sillons et des plages-travaux en s'appuyant sur une détection de conflits pour optimiser l'utilisation du réseau et répondre aux clients en attente de solutions pour écouler leurs trafics. RFF maîtrise ainsi l'allocation de capacité : le Centre de Service visualise la capacité disponible et peut tracer des variantes des sillons de façon réactive en intégrant les contraintes du client.

L'outil repose sur trois écrans : le premier présente une modélisation exhaustive de l'infrastructure, le deuxième, la planification des sillons et des plages, et le troisième, la visualisation graphique espace-temps ou d'occupation des voies.



Tous ces écrans sont interactifs pour une visualisation et une résolution dynamique des conflits : un gain de temps énorme, une réactivité accrue, un nouveau confort pour le planificateur !

Actuellement, l'équipe du Centre de Service travaille à la modélisation de l'infrastructure en plusieurs étapes, pour une mise en place de l'outil à l'automne 2009.

 [Contact : Philippe Blanc, chef de projet de DISCO](#)

 [Sommaire](#)

Masui, pionnier de l' "Internationale ferroviaire"

Le réseau ferré français ne cesse de s'ouvrir ; en 2010, les trains voyageurs étrangers entreront en concurrence avec ceux de la SNCF. Mais saviez-vous que les débuts de cette internationalisation ferroviaire remontent au 19^{ème} siècle ? Et que l'initiative revient à un ingénieur belge ?

Connaissez-vous Jean-Baptiste Masui ?

Si ce nom n'évoque rien pour vous – et il n'évoque sans doute rien – alors retenez-le ! Car Jean-Baptiste Masui (1798-1860), ingénieur de formation, le premier directeur des chemins de fer belges, a posé les bases d'une "Internationale ferroviaire".

Eh oui ! Masui, dont le nom a des sonorités japonaises alors que notre homme est tout ce qu'il y a de plus belge, a sorti le chemin de fer de ses frontières pour le développer à l'international.

Le 15 octobre 1843, la première liaison ferroviaire internationale du continent européen est réalisée avec la ligne Liège-Cologne, joignant l'Escaut au Rhin.

Un an plus tard, le 15 juin 1844, la voie ferrée alsacienne Strasbourg-Mulhouse est prolongée jusqu'à Bâle ; la première liaison franco-suisse est chose faite.

Le 15 juin 1846, la grande liaison de Paris à Bruxelles par Valenciennes est à son tour inaugurée.

C'est en 1885, sur l'idée du visionnaire Masui, qu'est organisé à Bruxelles le premier Congrès International des Chemins de Fer, placé sous le haut patronage du roi Léopold II.

Enfin, se concrétisait la réflexion sur une législation continentale des chemins de fer ; le rail empruntait sa voie internationale !

Incroyable reconversion que celle de Jean-Pierre Rives, passé du ballon ovale au rail rectiligne! Et pourtant, l'ancien capitaine de l'équipe de France de rugby a transformé l'essai avec succès. Aujourd'hui, il est un sculpteur renommé, qui joue avec la grâce et l'énergie de l'acier laminé.



Jean-Pierre Rives au Studio de la Gare, Paris, 2001-2002

Le rail, c'est beau ! Voilà ce que chacun peut se dire devant les immenses sculptures de Jean-Pierre Rives, qui griffent l'espace avec fulgurance. L'énergie est palpable face à ces lignes d'acier que l'artiste fléchit, courbe, tend à coup de chalumeau. L'homme entre dans un corps à corps avec la matière, résistante, à la forte trempe, de celle qui fonde nos infrastructures et illustre les progrès de nos civilisations. Et pourtant, c'est vers la force brute du métal que Jean-Pierre Rives aspire à retourner. Feu en main, tel Vulcain dans sa forge, l'artiste coupe, découpe, tord, soude pour donner à ses œuvres un élan vital. Sous nos yeux s'opère la transmutation de l'acier, une alchimie mystérieuse renouant avec l'énergie primordiale.

Même si la matière s'oxyde, que le feu convulse la matière, que la main de l'homme fait ployer l'acier, rien ne casse la magie de ces rails qui se dressent vers le ciel comme des mégalithes épurés.

Le rail, c'est beau ! Qui n'a jamais rêvé devant ces lignes qui percent l'horizon, qui pourfendent l'espace, qui défient le temps ? Jean-Pierre Rives l'a fait et porte sa rêverie à nos yeux émerveillés.

"L'apparition d'un artiste tel que Jean-Pierre Rives prolonge la création du monde", écrivait Antoine Blondin.