

PRESTATION PORTES D'EMBARQUEMENT

CONSIGNES D'EXPLOITATION

V1.4 - OCTOBRE 2019



SOMMAIRE

GLOSSAIRE	5
------------------	----------

PREAMBULE	6
------------------	----------

1. OBJET	7
-----------------	----------

2. PRESENTATION DU DISPOSITIF EMBARQUEMENT	8
---	----------

+ 2.1. MATERIELS D'EMBARQUEMENT	8
2.1.1. Portes d'embarquement IER	8
2.1.2. [réservé]	10
+ 2.2. IMPLANTATION DES MATERIELS	10
2.2.1. Implantation longitudinale	11
2.2.2. Implantation zonale face aux quais	11
2.2.3. Implantation zonale sans accès direct aux quais	12
+ 2.3. FONCTIONNEMENT DES MATERIELS	13
+ 2.4. MODE D'EMBARQUEMENT	14

3. PRINCIPES D'EXPLOITATION	16
------------------------------------	-----------

+ 3.1. TRANSPORTEURS UTILISATEURS / NON UTILISATEURS	16
3.1.1. Un transporteur utilisateur unique	16
3.1.2. Deux transporteurs utilisateurs	16
3.1.3. Plusieurs transporteurs utilisateurs	16
3.1.4. Un transporteur utilisateur et un transporteur non utilisateur	16
3.1.5. Un transporteur non utilisateur	16
+ 3.2. REGLES GENERALES	16
3.2.1. Principe d'exploitation des portes d'embarquement avec personnel	17
3.2.2. Principe de liberté d'accès aux quais	17
3.2.3. Principe d'utilisation éthique des portes d'embarquement	17
3.2.4. Politique de sécurité commune	18
3.2.5. Position des portes en situation nominale	18
+ 3.3. COMMUNICATION ET VALIDATION DES PLANS D'EMBARQUEMENT	18
+ 3.4. PHASES D'EMBARQUEMENT	19
3.4.1. Phase d'embarquement pour Mode ARO	19

3.4.2.	Phase d'embarquement pour Mode SRO	20
+ 3.5.	EXPLOITATION DES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT	20
3.5.1.	Dispositifs d'embarquement avec Implantation longitudinale	20
3.5.2.	Dispositifs d'embarquement avec Implantation zonale face aux quais	26
3.5.3.	Implantation zonale sans accès direct aux quais	32
+ 3.6.	NON RESPECT DES REGLES DE CO-EXPLOITATION	36

4. GESTION DES SITUATIONS IMPREVUES

37

+ 4.1.	SITUATIONS IMPREVUES ET CONFIRMATION D'EMBARQUER	37
4.1.1.	Dysfonctionnement des portes ou des écrans	37
4.1.2.	Colis suspect	37
4.1.3.	Dévoisement	37
4.1.4.	Affluence client	38
4.1.5.	Congestion de la gare ou de la zone de gare	38
4.1.6.	Arrivée inopinée sur le même quai avec réutilisation	38
+ 4.2.	LEVEES D'EMBARQUEMENT	38
4.2.1.	Dysfonctionnement des portes / des écrans	38
4.2.2.	Dysfonctionnement de l'outil SESAM	39
4.2.3.	Colis suspect	39
4.2.4.	Affluence client	39
4.2.5.	Congestion de la gare	39
4.2.6.	Arrivée inopinée sur le même quai avec réutilisation	39

5. CAS D'EVACUATION

41

6. MAINTENANCE

42

7. PRESTATION FACULTATIVE DE TELEOPERATION

43

8. UTILISATION DES ESPACES AUX ABORDS DES PORTES D'EMBARQUEMENT

44

ANNEXE 1 = IMPLANTATION PAR GARE

45

ANNEXE 2 = LISTE DES GARES ELIGIBLES A LA TELEOPERATION

45

ANNEXE 3 = AFFICHAGE CLIENT

46

+ AFFICHAGE PAR DEFAULT	46
+ MISSION EN COURS DE PREPARATION	46
+ EMBARQUEMENT EN COURS	46
+ EMBARQUEMENT TERMINE	47

ANNEXE 4 = FONCTIONNEL PORTES

48

GLOSSAIRE

COEG	Centre Opérationnel Exploitation Gare
EF	Entreprise Ferroviaire
LAF	Lutte Anti Fraude
OD	Origine - Destination
REGC	Régulateur Embarquement Gares & Connexions = Responsable Gares & Connexions en charge de la supervision opérationnelle des portes d'embarquement.
SESAM	Système Embarquement Supervision Applicative Mobile = Outil central de pilotage et de suivi des embarquements.
Téléopération	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.
TU	Transporteur Utilisateur : Transporteur Ferroviaire ayant demandé à utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à leur train.
TNU	Transporteur Non Utilisateur : EF ne souhaitant pas utiliser les portes d'embarquement.
Supervision	Système 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 marche et de déclencher les interventions nécessaires en cas de dysfonctionnement constaté.
UP	Unité de passage : portes dont les modes de fonctionnement (sens de passage, conditions d'ouverture) varient en fonction de la situation de production (aucun train, train à l'embarquement et/ou train à l'arrivée) et peuvent être dédiées à des usages spécifiques

PREAMBULE

Pour répondre à des nouveaux besoins des transporteurs ferroviaires, SNCF Gares & Connexions propose à compter du 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 à disposition par Gares & Connexions, doit exercer son activité en se conformant à tous les règlements, lois et prescriptions locales.

A ce titre, elle se doit notamment de respecter les règles régissant l'exploitation des portes d'embarquement contenues notamment dans le présent document et déclinées dans les Consignes Locales de Gestion de Plateforme (CLGP).

La présente consigne fait partie intégrante de la prestation de mise à disposition des portes d'embarquement par Gares & Connexions, et est complétée, en sus du Document de Référence des Gares et de ses annexes, par les documents suivants :

- + Consigne Maintenance et SLA Portes d'embarquement (*à venir*)
- + Règles applicables aux nouveaux déploiements (*à venir*)
- + Règles applicables aux évolutions SI et Design (*à venir*)
- + Règles de gouvernance et de concertation (*à venir*)

L'utilisation des portes par un transporteur emporte *de facto* l'acceptation sans réserve de la présente consigne.

Nota Bene :

Le présent document fera l'objet d'une révision commune G&C – Transporteurs T4 2019 à l'issue des migrations opérationnelles des sites et des remontées 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 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. PRESENTATION DU DISPOSITIF EMBARQUEMENT

2.1. MATERIELS D'EMBARQUEMENT

2.1.1. Portes d'embarquement IER

Schéma du dispositif type d'embarquement IER amont :

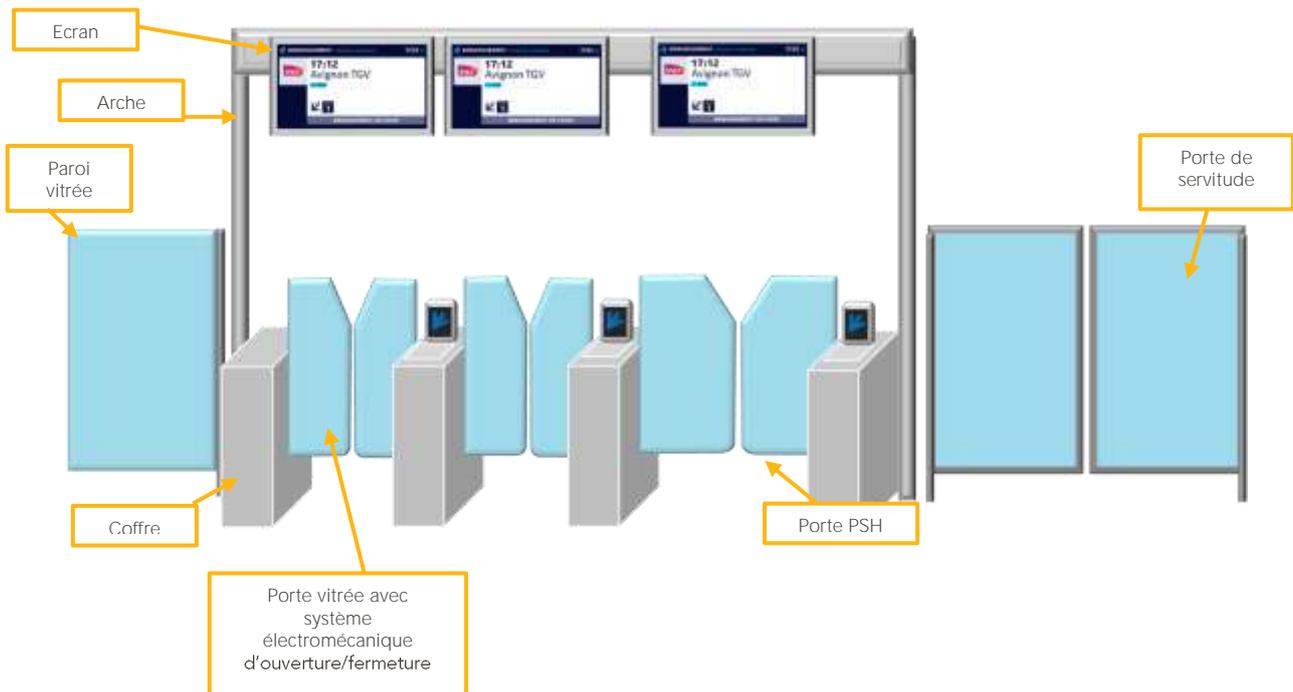


Schéma du dispositif d'embarquement IER aval (portes non réversibles):

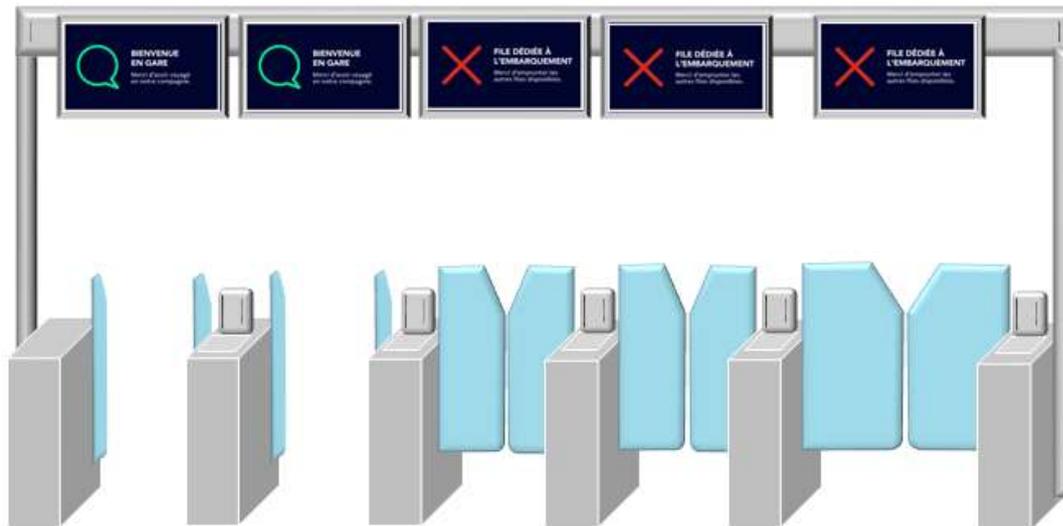


Schéma du dispositif d'embarquement IER aval (portes réversibles):



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 système permettant de décider si l'autorisation de passage doit être accordée et d'analyser l'utilisation des portes (ex. détection de Tailgating)
- + Un écran permettant une communication minimale, voire interactive, avec le client
- + Un système électromécanique d'ouverture/fermeture
- + Un système de détection du passage du client
- + Un dispositif sonore et lumineux de détection des cas de fraude physique,¹
- + Le cas échéant, un écran situé 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'ouvrir soit dans les 2 sens, soit uniquement dans le sens qui va 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 côté/sens de la porte, en entrée et en sortie
- + Portes vitrées plus hautes.

2.1.2. [réservé]

2.2. IMPLANTATION DES MATERIELS

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 accès 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 fermé (principalement dans les gares de passage)².

¹ Cas de fraude physique : Tailgating supérieur à 20 cm, franchissement avec ouverture opposée, franchissement cote à coté.

² Implantation non déployée à ce jour

L'implantation des dispositifs est définie par Gares & Connexions qui s'assure que :

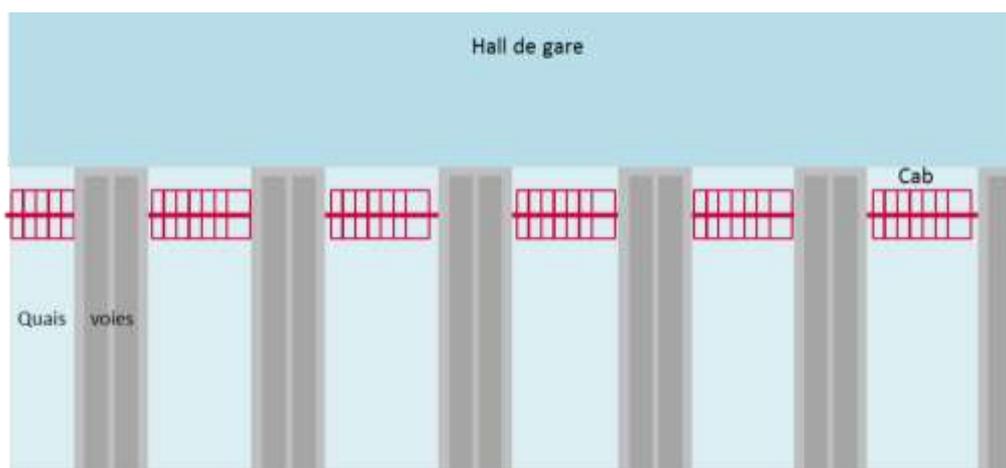
- + L'implantation des dispositifs ne dégrade pas la gestion des flux en gare,
- + L'implantation des dispositifs d'embarquement ne génère pas de risque pour les clients et les agents,
- + L'implantation des dispositifs est conforme aux prescriptions de l'OP 3008,
- + L'implantation des dispositifs respecte l'accès aux quais par tous les transporteurs de façon équitable,
- + L'implantation des dispositifs répond aux objectifs de lutte antifraude des transporteurs,
- + Les services en gare de Gares & Connexions sont préservés (exploitation de la gare, commerces, espaces d'attente, ...).

2.2.1. Implantation longitudinale

Dans le cas d'une implantation longitudinale, les portes d'embarquement sont installées sur le quai, entre le heurtoir et la 1ère voiture du train.

Cette implantation ne donne accès qu'à un quai (une ou deux voies).

Schéma d'implantation longitudinale.

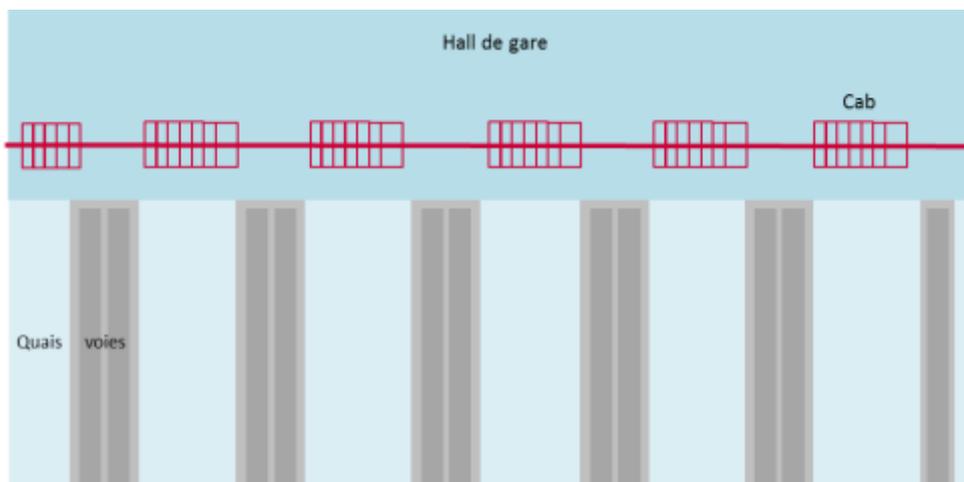


2.2.2. Implantation zonale face aux quais

Dans le cas d'une implantation zonale face aux quais, les portes d'embarquement sont installées sur le périmètre gare, dans le hall, quelques mètres en amont des quais avant les heurtoirs.

Cette implantation donne accès à un ensemble de quais. Ce cas de figure se présente uniquement dans les gares tête de ligne.

Schéma d'implantation zonal face aux quais.



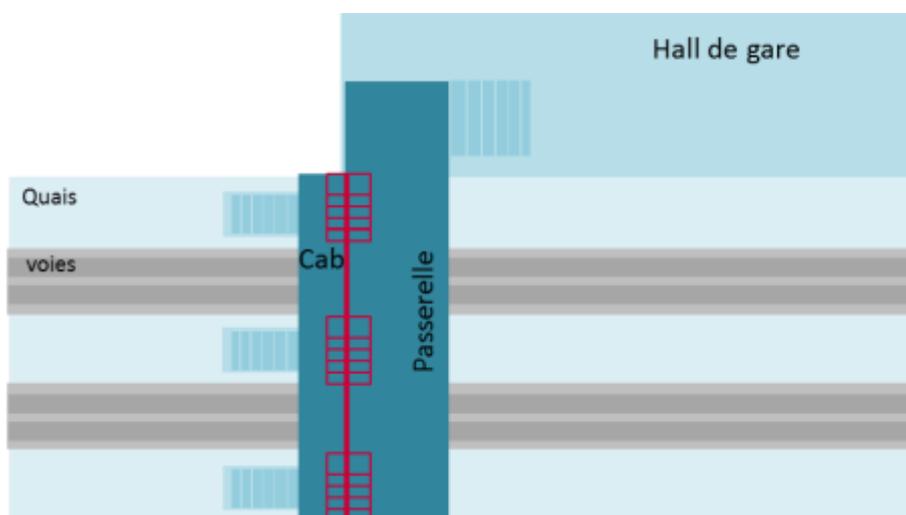
2.2.3. Implantation zonale sans accès direct aux quais³

Dans le cas d'une implantation zonale sans accès aux quais, les portes d'embarquement donnent accès à un ensemble de quais. Ce cas de figure se présente dans les gares de passage.

Les portes d'embarquement sont alors généralement installées sur le périmètre de la gare, dans un hall, sur une passerelle ou dans un souterrain. cf. schéma ci-dessous.

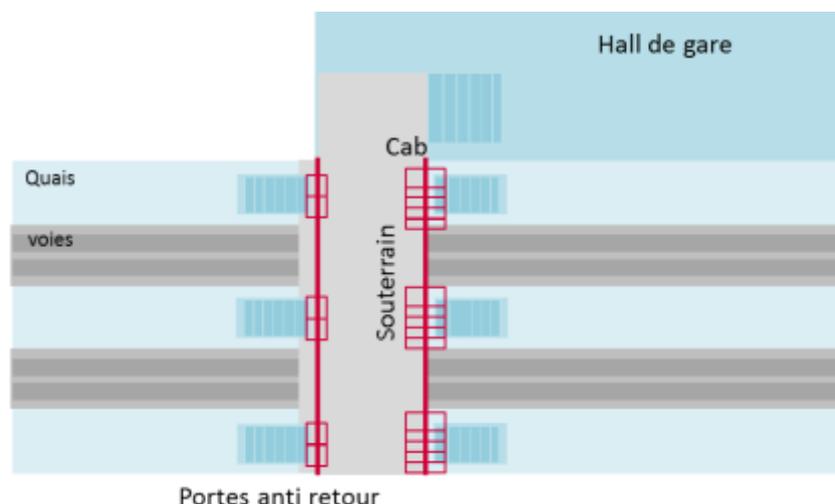
Exemples de schémas d'implantation zonale sans accès aux quais

Implantation des portes d'embarquement sur une passerelle



Implantation des portes d'embarquement dans un souterrain

³ Configuration non existante à date



2.3. FONCTIONNEMENT DES MATERIELS

+ Sortie Libre

Position porte : Fermée

La porte s'ouvre si un voyageur se présente en sortie du périmètre et se ferme après son passage.

+ Ouvert

Position porte : Ouverte

La porte reste ouverte en permanence

+ Embarquement.

Position porte : Fermée

La porte s'ouvre si un voyageur se présente avec un billet valide en entrée du périmètre et se ferme après son passage.

+ Entrée libre

Position porte : Fermée

La porte s'ouvre à la détection d'un voyageur dans le périmètre et se ferme après le passage

+ Fluidité

Position porte : Fermée

La porte s'ouvre si un voyageur se présente avec un billet valide ou invalide et se referme après son passage.

+ Evacuation

Position porte : Ouverte

La porte est ouverte et les vantaux sont positionnés en sens évacuation.

2.4. MODE D'EMBARQUEMENT

Mode de fonctionnement	Descriptif
<p><u>Mode Mission</u> ou <u>Mode ARO</u> (train avec réservation obligatoire)</p>	<p>Le mode mission permet d'embarquer les clients ayant une réservation dans le train et d'invalider leurs titres de transport au passage des portes dans le système de vente.</p> <p>Le compostage du titre ebillet n'est plus obligatoire. L'embarquement a une durée limitée avec une heure de début (ouverture de l'embarquement) et une heure de fin (fermeture de l'embarquement).</p> <p>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.</p> <p>Les écrans aval indiquent l'état de la porte (utilisable ou non par un client qui veut sortir) ainsi que des éléments destinés à la lutte antifraude et la prise en charge client.</p> <p>Les différents écrans figurent en annexe 4.</p>
<p><u>Mode SRO</u> (mode sans réservation obligatoire)</p>	<p>Le mode SRO permet contrôler la validité du titre de transport au passage des portes. Un titre est considéré comme valide :</p> <ul style="list-style-type: none">- Si le client embarque dans la gare origine ou dans une gare du parcours du trajet de son titre de transport- Si la période de validité de son titre est correcte : date du jour comprise entre la date de début et la date de fin d'utilisation possible du titre- Si le client est en possession des bons droits pour voyager sur le parcours au départ de la gare dotée des portes d'embarquement- Si le titre n'a pas de période de validité mais une durée de validité (jour, semaine, mois) et que la 1^{ère} utilisation du titre à une porte d'embarquement remonte à une durée inférieure à la durée de validité du titre. <p>Les écrans amont indiquent au client à quelle étape il se situe dans la séquence d'embarquement.</p> <p>Les écrans aval indiquent l'état de la porte (utilisable ou non par un client qui veut sortir) ainsi que des éléments destinés à la lutte antifraude et la prise en</p>

	<p>charge client.</p> <p>Les différents écrans figurent en annexe 4.</p>
<p><u>Mode ASRO</u></p> <p>(train à réservation non obligatoire)</p>	<p>Le mode ASRO permet d'embarquer les clients ayant une réservation dans le train et d'invalider leurs titres de transport au passage des portes dans le système de vente.</p> <p>Il permet également de contrôler la validité du titre de transport des clients qui n'ont pas de réservation (mêmes conditions que dans le mode par OD).</p> <p>Les écrans amont indiquent au client à quelle étape il se situe dans la séquence d'embarquement.</p> <p>Les écrans aval indiquent l'état de la porte (utilisable ou non par un client qui veut sortir) ainsi que des éléments destinés à la lutte antifraude et la prise en charge client.</p> <p>Les différents écrans figurent en annexe 4</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 annoncés. Ils appartiennent à un seul et même transporteur qui souhaite utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à bord. Cette situation n'est pas une situation de coactivité.

3.1.2. Deux transporteurs utilisateurs



Deux trains doivent être embarqués en même temps. Ces trains appartiennent à deux transporteurs différents. Les deux transporteurs souhaitent utiliser les mêmes portes d'embarquement pour contrôler l'accès aux trains. Cette situation est une situation de coactivité

3.1.3. Plusieurs transporteurs utilisateurs



Au moins trois trains sont annoncés. Ces trains appartiennent à différents transporteurs ferroviaires. Tous les transporteurs souhaitent utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès aux trains. Cette situation est une situation de coactivité

3.1.4. Un transporteur utilisateur et un transporteur non utilisateur



Dans ce cas, deux trains sont annoncés. Chaque train appartient à un transporteur différent. L'un des transporteurs souhaite utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à son train, l'autre transporteur ne souhaite pas les exploiter. Cette situation est une situation de coactivité.

3.1.5. Un transporteur non utilisateur



Un train est annoncé sur un quai/dans une gare équipée de portes d'embarquement. Le transporteur ne souhaite pas utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à bord. Cette situation n'est pas une situation de coactivité.

3.2. REGLES GENERALES

Les règles exposées ci-après 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 placées sous la responsabilité et le commandement opérationnel d'une équipe embarquement du transporteur. A minima, un (1) représentant du transporteur doit être positionné à proximité de chaque dispositif en fonctionnement (mode embarquement)⁴. Chaque transporteur utilisateur doit en apporter la garantie à Gares & Connexions.

Dans les gares éligibles⁵, cette exploitation physique des portes d'embarquement peut être remplacée par une prestation de Téléopération des portes d'embarquement. Cette prestation est optionnelle et peut être proposée par Gares & Connexions. Le détail de cette prestation figure au chapitre 6 du présent référentiel.



3.2.2. Principe de liberté d'accès aux quais

L'exploitation des portes d'embarquement, par le transporteur utilisateur, selon ses besoins et ses usages, ne doit ni entraver l'accès 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 départ du périmètre d'embarquement.

3.2.3. Principe d'utilisation éthique des portes d'embarquement

Les transporteurs Ferroviaires s'engagent à utiliser les dispositifs d'embarquement mis à disposition par Gares & Connexions dans le respect des règles éthiques. A 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.

⁴ Un seul et même représentant du transporteur peut gérer plusieurs embarquements. Ex. cas d'une implantation zonale

⁵ La liste des gares éligibles à la télé opération figure en annexe 3 au présent référentiel.

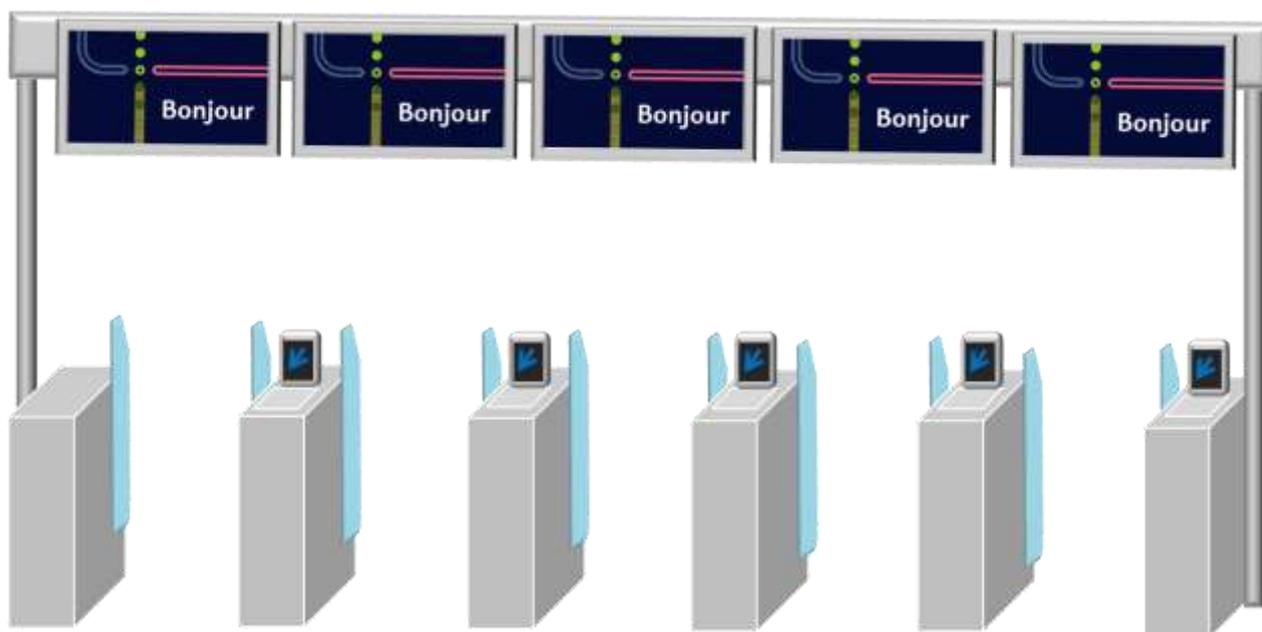
3.2.4. Politique de sécurité commune

La sécurité 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 dispositifs 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 Régulateur Embarquement Gares & Connexions (REGC), au plus tard J-1, le plan des embarquements souhaités pour J. (« Plan d'embarquement Souhaité »)

Ce plan d'embarquement précise sur la base du Graphique d'Occupation des Voies, les trains pour lequel le transporteur utilisateur entend utiliser les dispositifs avec son personnel d'embarquement.

⁶ En cible, la position nominale des portes sera une position mode sortie libre (position fermée).

Dans le cadre des embarquements en mode SRO, le plan d'embarquement précise les voies et les créneaux horaires que le transporteur entend soumettre à embarquement.

Lorsqu'un transporteur utilisateur entend embarquer 100% de ses trains au départ de la gare, il en informe en amont le REGC, ce qui le dispense du délai de prévention à J-1 évoqué 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 règles d'exploitation et de coactivité définies dans le présent référentiel ;
- De la disponibilité ou non des portes d'embarquement pour maintenance curative et, éventuellement, préventive ;
- Des évènements attendus en gare ou des travaux planifiés en gare.

Le REGC identifie les causes de non faisabilité, le cas échéant.

La désignation des embarquements « possibles » sont communiqués en retour par le REGC au transporteur utilisateur. (« Plan d'embarquement Validé »)

Jusqu'au 31 décembre 2019, les missions du REGC sont sous traitées au Centre Opérationnel Escale sous responsabilité du transporteur Intégrateur.

A compter du 1^{er} janvier 2020, les missions du REGC sont directement exercées par Gares & Connexions dans le Centre Opérationnel Exploitation Gare.

3.4. PHASES D'EMBARQUEMENT

3.4.1. Phase d'embarquement pour Mode ARO

L'exploitation opérationnelle des portes d'embarquement se décompose en plusieurs phases :

+ Programmation

Il s'agit de la phase de préparation de l'embarquement à quai. Durant cette phase, le Responsable Embarquement Transporteur ou son représentant 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 réalisation de l'embarquement, au cours de laquelle les clients passent le dispositif et font vérifier leur titre.

+ Fermeture d'embarquement et clôture de la mission associée

Il s'agit de la fin de l'embarquement. Cette phase se matérialise par la fermeture des portes et l'orientation des voyageurs retardataires.

Une fois le train parti, la mission est clôturée et les portes d'embarquement sont remises dans leur état initial.

3.4.2. Phase d'embarquement pour Mode SRO

En mode SRO, l'exploitation opérationnelle des portes d'embarquement se réalise par la mise en place d'un cycle d'embarquement.

L'utilisateur SESAM ne renseigne pas de numéro de train mais met les portes dans un mode d'embarquement générique. Les unités de passage sont alors dans un mode de contrôle de titres générique et non lié à un train en particulier : contrôle de la gare de départ et de la période de validité des titres.

Les affichages sur écrans hauts et bas sont eux aussi génériques.

3.5. EXPLOITATION DES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT

3.5.1. Dispositifs d'embarquement avec Implantation longitudinale

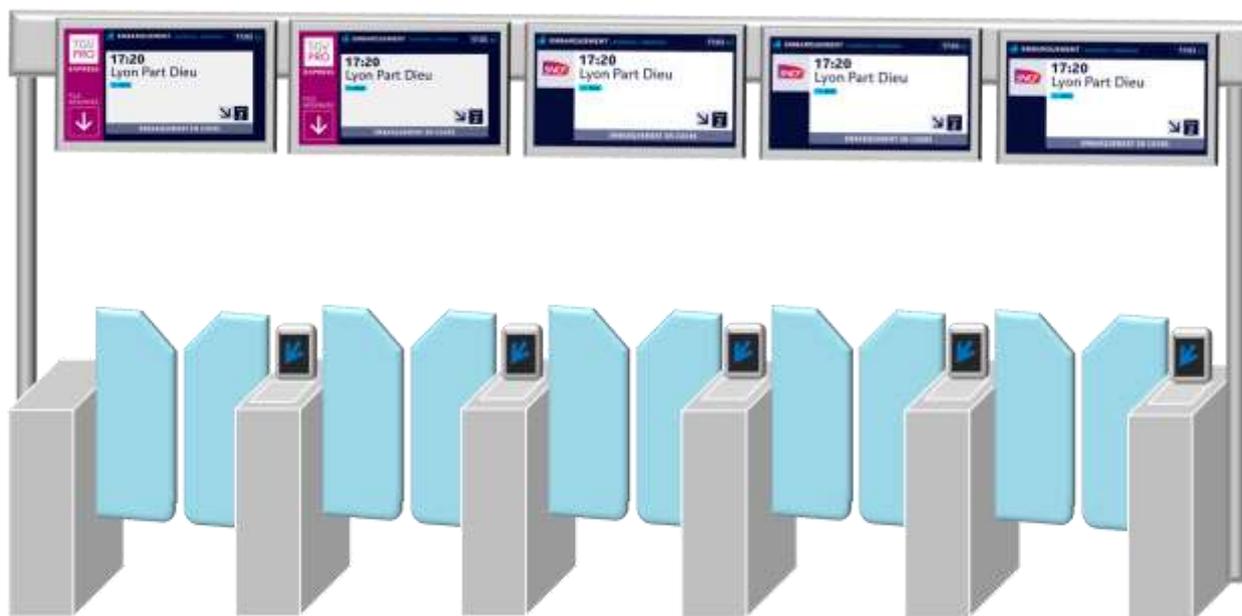
3.5.1.1 Implantation Longitudinale avec Transporteur Utilisateur Unique

Phase	Règles
Programmation	<p>Lorsqu'il n'y a qu'un seul train sur le quai, l'ensemble des portes en service sur le quai sont à la disposition du transporteur utilisateur. Les écrans d'information voyageurs liés aux portes sont exclusivement dédiés au transporteur.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">+ Embarquement de tous les clients ou Réservé à une clientèle particulière ;+ Débarquement <p>Il vérifie la disponibilité du matériel (portes et écrans), et informer le contact maintenance des portes d'embarquement, de tout dysfonctionnement constaté.⁷</p>

⁷ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

<p>Ouverture de mission</p>	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement Transporteur peut activer les portes et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (dévoisement, descente tardive, arrivée inopinée même quai, affichage tardif), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont décrites chapitre 4.</p>
<p>Pilotage de l'embarquement</p>	<p>Pendant la session d'embarquement, le Responsable Embarquement Transporteur peut faire évoluer la répartition des portes. Par exemple, il peut dédier une ou plusieurs portes à une clientèle réservée.</p>
<p>Fermeture de mission</p>	<p>Le Responsable Embarquement Transporteur pilote la fin de l'embarquement et désactive l'ouverture des portes. Un message « Passage interdit » s'affiche alors sur les écrans affectés aux portes.</p> <p>La mission peut alors être clôturée.</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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

Fonctionnement des portes d'embarquement en cas d'embarquement avec transporteur utilisateur unique :



3.5.1.2 Implantation Longitudinale avec deux transporteurs Utilisateurs

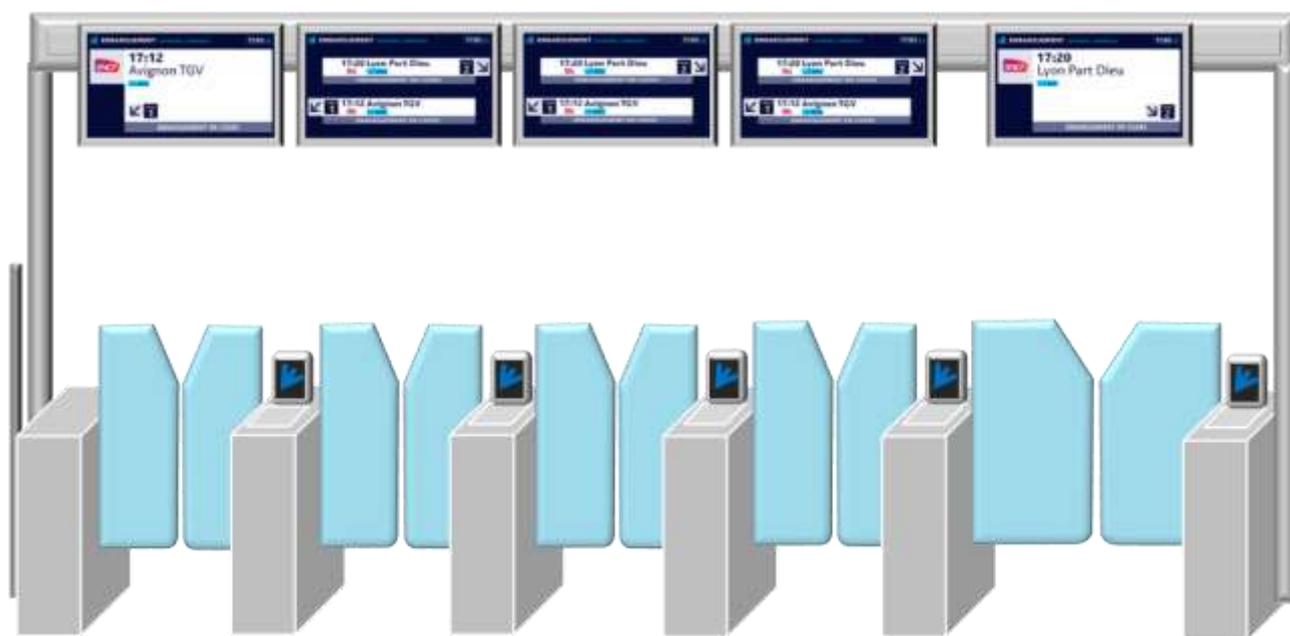
Phase	Règles
Programmation	<p>Si deux trains de deux transporteurs ferroviaires différents partent du même quai et que les deux transporteurs souhaitent utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à leur train respectif, le dispositif d'embarquement peut être mutualisé.</p> <p>Les portes centrales sont utilisées pour les deux trains, tandis que les portes situées aux extrémités sont dédiées au train situé sur la voie la plus proche.</p> <p>Les écrans d'information voyageurs liés aux portes sont dédiés aux transporteurs utilisateurs.</p> <p>Chaque Responsable Embarquement Transporteur pilote sa séquence d'embarquement. Il décide du nombre de portes à activer et peut paramétrer chaque porte indépendamment depuis l'application SESAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Embarquement de tous les clients ou Réservé à une clientèle particulière + Passage libre (portes ouvertes par défaut) <p>Il vérifie la disponibilité du matériel (portes et écrans), et informer le contact</p>

	<p>maintenance des portes d'embarquement, de tout dysfonctionnement constaté.⁸</p>
<p>Ouverture de mission</p>	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement Transporteur peut activer les portes et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (dévoisement, descente tardive, affichage tardif), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont décrites au chapitre 4.</p>
<p>Pilotage de l'embarquement</p>	<p>Pendant la session d'embarquement, chaque Responsable Embarquement Transporteur peut faire évoluer la répartition des portes. Par exemple, les Responsables Embarquement des 2 transporteurs peuvent, indépendamment l'un de l'autre, dédier « leur » porte une clientèle particulière.</p> <p>L'un des deux transporteurs peut également libérer une de ses portes pour la mettre à disposition de l'autre transporteur. En revanche, il ne peut préempter une porte pour son seul usage, en dehors de la porte dédiée et située au plus proche de la voie de stationnement de son train.</p> <p>En cas de constat de non-respect de ces règles de co-exploitation, le transporteur lésé doit faire remonter l'information au REGC pour faire cesser immédiatement la situation.⁹</p>
<p>Fermeture de mission</p>	<p>A la fin de l'embarquement, le Responsable Embarquement Transporteur met fin à sa mission. Les portes mutualisées sont de facto remises sur la mission restante. La ou les portes qui étaient dédiées sont remises en position fermé. Elles sont mises à disposition du transporteur restant qui peut réactiver les portes libérées et les utiliser en y affectant 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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

⁸ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

⁹ Le process d'avertissement du REGC et les modalités d'intervention de ce dernier sont décrits 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	Règles
<p>Programmation</p>	<p>Dans le cas où deux trains, de deux transporteurs différents, sont annoncés sur le même 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 même réaliser 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 laissées ouvertes sont situées à l'extrémité du quai située à côté de la voie où se situe le train du transporteur non utilisateur.</p> <p>Les écrans d'information voyageurs liés aux portes utilisées par le transporteur utilisateur lui sont dédiés.</p> <p><i>[Réservé : écrans d'information voyageurs des portes laissées en mode ouvert pour le transporteur non utilisateur]</i></p> <p>Le Responsable Embarquement du transporteur utilisateur pilote sa séquence d'embarquement. Il paramètre chaque porte qui lui est dédiée</p>

	<p>indépendamment depuis l'application SESAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Embarquement de tous les clients ou Réserve à une clientèle particulière + Passage libre (portes ouvertes par défaut) <p>Le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur doit vérifier la disponibilité du matériel (portes et écrans), et informer le contact maintenance des portes d'embarquement, de tout dysfonctionnement constaté.¹⁰</p>
Ouverture de mission	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur peut activer les portes qui lui sont dédiées et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (dévoisement, descente tardive, affichage tardif), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont décrites au chapitre 4.</p>
Pilotage de l'embarquement	<p>Pendant la session d'embarquement, le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur peut faire évoluer la répartition des portes dédiées à son embarquement.</p> <p>Il peut également libérer une de ses portes pour la mettre à disposition de l'autre transporteur. En revanche, il ne peut préempter une porte pour son seul usage, en dehors de celles identifiées en programmation. Cf.supra.</p> <p>En cas de constat de non-respect de ces règles de co-exploitation, le transporteur lésé doit faire remonter l'information au REGC pour faire cesser immédiatement la situation.¹¹</p>
Fermeture de mission	<p>A la fin de l'embarquement, le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur met fin à 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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

Cas particulier Transporteur non utilisateur avec contrôle de billet (Mode TTLight)

Le mode « TT-Light » est un mode qui permet aux clients d'un transporteur non utilisateur sur une gare donnée (mais utilisateur sur d'autres gares) de franchir les portes, moyennant un traitement de Titre dont la profondeur de vérification du titre est minime.

¹⁰ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

¹¹ Le process d'avertissement du REGC et les modalités d'intervention de ce dernier sont décrits au paragraphe 3.6.

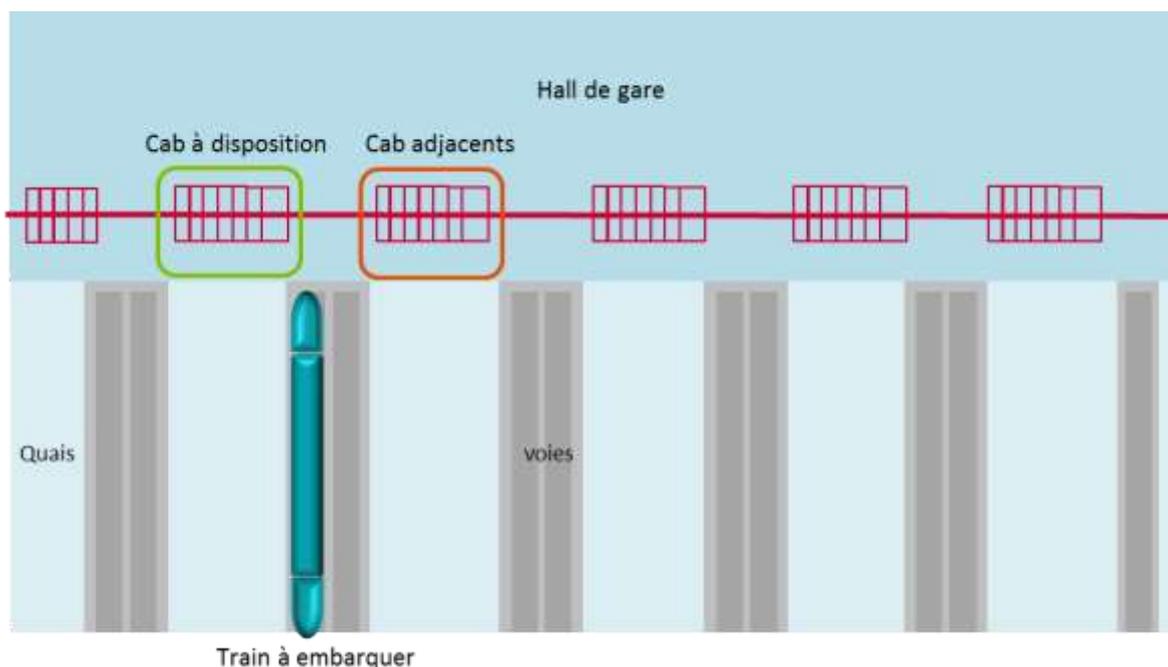
3.5.1.4 Implantation Longitudinale avec un Transporteur Non Utilisateur

Si le seul transporteur du train à quai n'est pas utilisateur des portes d'embarquement, alors les portes sont laissées 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

Schéma :



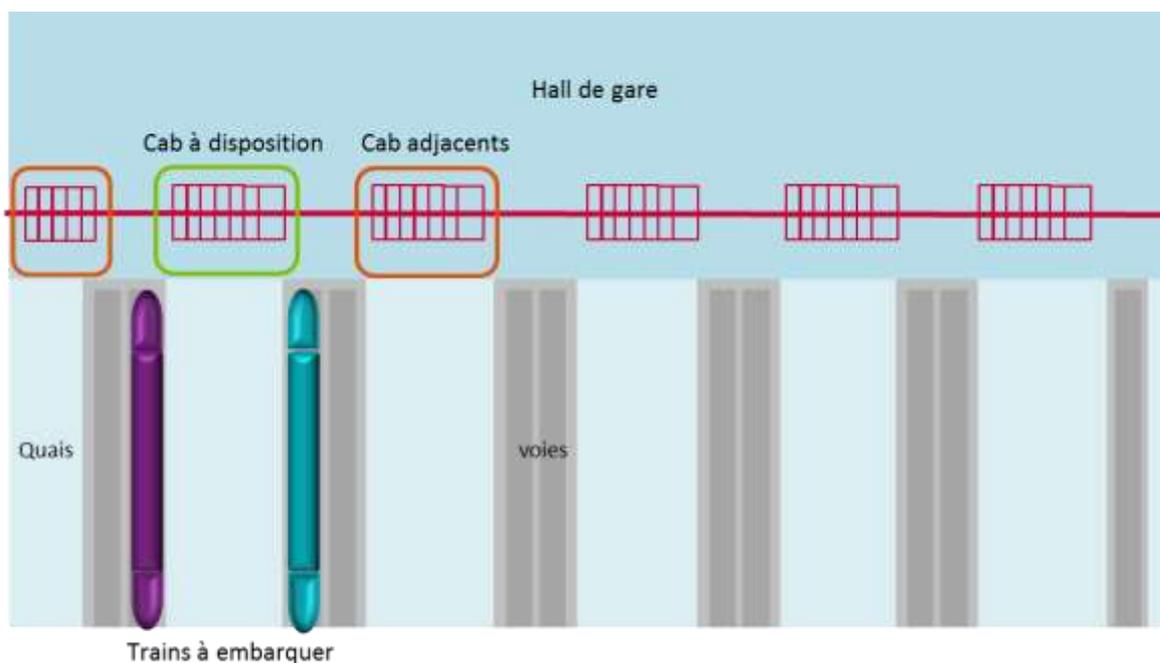
Phase	Règles
Programmation	<p>Lorsqu'un seul train doit être embarqué, l'ensemble des portes en service situées face au quai sont à la disposition du transporteur utilisateur. Les écrans d'information voyageurs liés aux portes sont dédiés au transporteur.</p> <p>Le Responsable Embarquement Transporteur pilote la séquence d'embarquement. Il décide du nombre de portes à activer et peut paramétrer chaque porte indépendamment depuis l'application SESAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Embarquement de tous les clients ou Réserve à une clientèle particulière ; + Débarquement ; <p>Le Responsable Embarquement Transporteur peut utiliser les portes</p>

	<p>adjacentes si et seulement si :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Aucun train de transporteur non utilisateur n'est en cours d'embarquement sur les quais voisins, + 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, + Aucun embarquement n'est en cours par un autre transporteur utilisateur sur les quais voisins. <p>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</p>
Ouverture de mission	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement Transporteur peut activer les portes et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (dévoisement, 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.</p>
Pilotage de l'embarquement	<p>Pendant la session d'embarquement, le Responsable Embarquement Transporteur peut faire évoluer la répartition des portes. Par exemple, il peut dédier une ou plusieurs portes à une clientèle réservée.</p> <p>Il peut également activer les portes adjacentes si besoin, dans le respect des conditions précisées ci-dessus.</p>
Fermeture de mission	<p>A la fin de l'embarquement, le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur met fin à 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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

3.5.2.2 Implantation zonale face aux quais avec deux Transporteurs Utilisateurs ou plus

Schéma :

¹² La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci après.



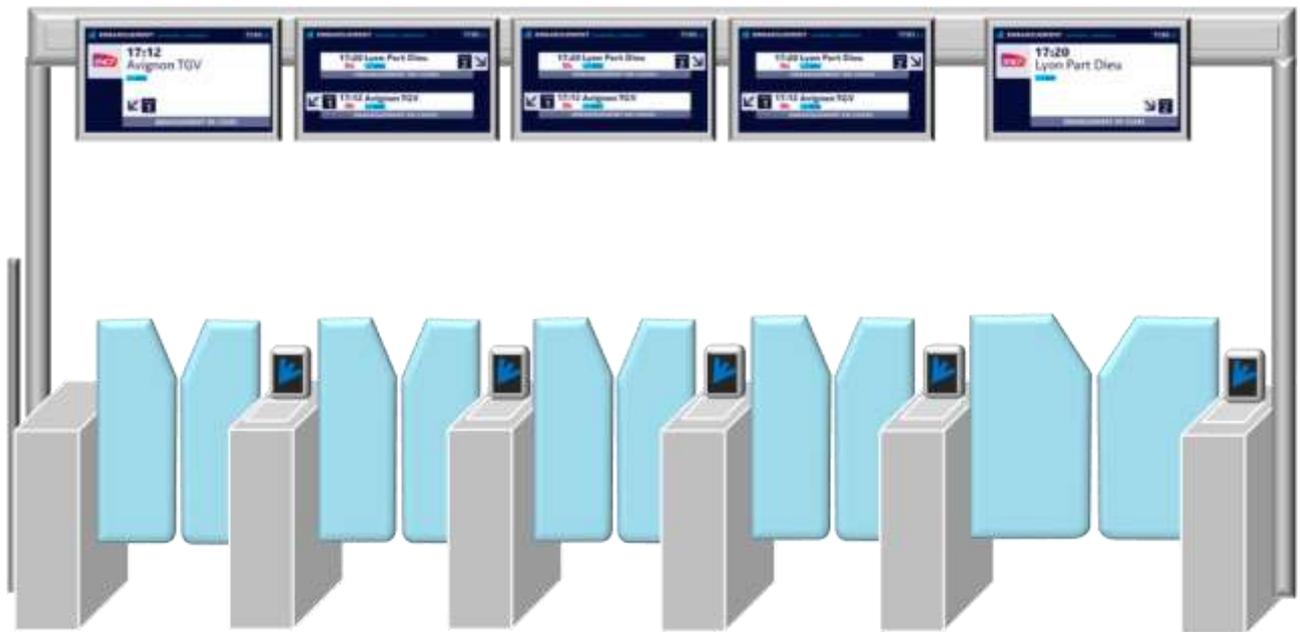
Phase	Règles
<p>Programmation</p>	<p>Si deux trains de deux transporteurs ferroviaires différents partent du même quai et que les deux transporteurs souhaitent utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à leur train respectif, le dispositif d'embarquement peut être mutualisé.</p> <p>Chaque Responsable Embarquement Transporteur peut utiliser les portes adjacentes si et seulement si :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Aucun train de transporteur non utilisateur n'est en cours d'embarquement sur la voie adjacente, + 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), <p>La ligne adjacente utilisée est la ligne coté voie de départ.</p> <p>Les écrans d'information voyageurs liés aux portes sont dédiés aux transporteurs utilisateurs.</p> <p>Chaque Responsable Embarquement Transporteur pilote sa séquence d'embarquement. Il décide du nombre de portes à activer et peut paramétrer chaque porte indépendamment depuis l'application SESAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Embarquement de tous les clients ou Réservé à une clientèle particulière + Passage libre (portes ouvertes par défaut) <p>Chaque Responsable Embarquement Transporteur doit vérifier la disponibilité du matériel (portes et écrans), et informer le contact</p>

	<p>maintenance des portes d'embarquement, de tout dysfonctionnement constaté.¹³</p>
<p>Ouverture de mission</p>	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement Transporteur peut activer les portes et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (dévoisement, descente tardive, affichage tardif), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont décrites au chapitre 4.</p>
<p>Pilotage de l'embarquement</p>	<p>Pendant la session d'embarquement, chaque Responsable Embarquement Transporteur peut faire évoluer la répartition des portes. Par exemple, les Responsables Embarquement des 2 transporteurs peuvent, indépendamment l'un de l'autre, dédier « leur » porte à une clientèle particulière.</p> <p>L'un des deux transporteurs peut également libérer une de ses portes pour la mettre à disposition de l'autre transporteur. En revanche, il ne peut préempter une porte pour son seul usage, en dehors de la porte dédiée et située au plus proche de la voie de stationnement de son train.</p> <p>En cas de constat de non-respect de ces règles de co-exploitation, le transporteur lésé doit faire remonter l'information au REGC pour faire cesser immédiatement la situation.¹⁴</p>
<p>Fermeture de mission</p>	<p>A la fin de l'embarquement, le Responsable Embarquement Transporteur met fin à sa mission et remet à disposition les portes qu'il utilisait en mode nominal. Le transporteur restant peut réactiver les portes libérées 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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

Fonctionnement des portes d'embarquement en cas d'embarquement avec deux transporteurs utilisateurs sur des portes implantées en zonal face aux quais :

¹³ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

¹⁴ Le process d'avertissement du REGC et les modalités d'intervention de ce dernier sont décrits au paragraphe 3.6.



3.5.2.3 Implantation zonale face aux quais avec un Transporteur Utilisateur et un Transporteur Non Utilisateur

Phase	Règles
<p>Programmation</p>	<p>Dans le cas où deux trains, de deux transporteurs différents, sont annoncés sur le même quai et qu'un des deux transporteurs n'est pas utilisateur des portes d'embarquement. Le REGC est responsable de l'ouverture des portes allouées au transporteur non utilisateur.</p> <p>Le Transporteur Utilisateur souhaitant tout de même réaliser 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 laissées ouvertes sont situées à l'extrémité de la ligne de porte et située à côté de la voie où se situe le train du transporteur non utilisateur.</p> <p>Les écrans d'information voyageurs liés aux portes utilisées par le transporteur utilisateur lui sont dédiés.</p> <p><i>[Réservé : écrans d'information voyageurs liés aux portes laissées en mode ouvert pour le transporteur non utilisateur]</i></p> <p>Le Responsable Embarquement du transporteur utilisateur pilote sa séquence d'embarquement. Il paramètre chaque porte qui lui est dédiée indépendamment depuis l'application SESAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Embarquement de tous les clients ou Réservé à une clientèle particulière

	<p>+ Passage libre (portes ouvertes par défaut)</p> <p>Le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur doit vérifier la disponibilité du matériel (portes et écrans), et informer le contact maintenance des portes d'embarquement, de tout dysfonctionnement constaté¹⁵.</p>
Ouverture de mission	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur peut activer les portes qui lui sont dédiées et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (dévoisement, descente tardive, affichage tardif), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont décrites au chapitre 4.</p>
Pilotage de l'embarquement	<p>Pendant la session d'embarquement, le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur peut faire évoluer la répartition des portes dédiées à son embarquement.</p> <p>Il peut également libérer une de ses portes pour la mettre à disposition de l'autre transporteur. En revanche, il ne peut préempter une porte pour son seul usage, en dehors de celles identifiées en programmation. Cf.supra.</p> <p>En cas de constat de non-respect de ces règles de co-exploitation, le transporteur lésé doit faire remonter l'information au REGC pour faire cesser immédiatement la situation.¹⁶</p>
Fermeture de mission	<p>A la fin de l'embarquement, le Responsable Embarquement du Transporteur Utilisateur met fin à 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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

¹⁵ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

¹⁶ Le process d'avertissement du REGC et les modalités d'intervention de ce dernier sont décrits au paragraphe 3.6.

Cas particulier Transporteur non utilisateur avec contrôle de billet (Mode TTLight)

Le mode « TT-Light » est un mode qui permet aux clients d'un transporteur non utilisateur sur une gare donnée (mais utilisateur sur d'autres gares) de franchir les portes, moyennant un traitement de Titre dont la profondeur de vérification du titre est minime.

3.5.2.4 Implantation zonale face aux quais avec un Transporteur Non Utilisateur

Si le seul transporteur du train à quai n'est pas utilisateur des portes d'embarquement, alors les portes sont laissées en position ouverte.

3.5.3. Implantation zonale sans accès direct aux quais

3.5.3.1 Implantation zonale sans accès direct aux quais avec Transporteur Utilisateur Unique

Phase	Règles
Programmation	<p>Lorsqu'un seul train doit être embarqué, l'ensemble des portes en service situées face au quai sont à la disposition du transporteur utilisateur. Les écrans d'information voyageurs liés aux portes sont dédiés au transporteur.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none">+ Embarquement de tous les clients ou Réservé à une clientèle particulière ;+ Débarquement. <p>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.¹⁷</p>
Ouverture de mission	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement Transporteur peut activer les portes et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (dévoisement, descente tardive, arrivée inopinée même quai, affichage tardif), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont</p>

¹⁷ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

	décrites au chapitre 4.
Pilotage de l'embarquement	Pendant la session d'embarquement, le Responsable Embarquement Transporteur peut faire évoluer la répartition des portes. Par exemple, il peut dédier une ou plusieurs portes à une clientèle réservée.
Fermeture de mission	<p>Le Responsable Embarquement Transporteur pilote la fin de l'embarquement et désactive l'ouverture des portes. Un message « Passage interdit » s'affiche alors sur les écrans affectés aux portes.</p> <p>La mission peut alors être clôturée et les portes remises en position nominale.</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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

3.5.2.2 Implantation zonale sans accès direct aux quais avec deux Transporteurs Utilisateurs ou plus

Phase	Règles
Programmation	<p>Si deux trains de deux transporteurs ferroviaires différents partent du même quai et que les deux transporteurs souhaitent utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à leur train respectif, le dispositif d'embarquement peut être mutualisé.</p> <p>Les écrans d'information voyageurs liés aux portes sont dédiés aux transporteurs utilisateurs.</p> <p>Chaque Responsable Embarquement Transporteur pilote sa séquence d'embarquement. Il décide du nombre de portes à activer et peut paramétrer chaque porte indépendamment depuis l'application SESAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Embarquement de tous les clients ou Réservé à une clientèle particulière + Passage libre (portes ouvertes par défaut) <p>Chaque Responsable Embarquement Transporteur doit vérifier la disponibilité du matériel (portes et écrans), et informer le contact</p>

	<p>maintenance des portes d'embarquement, de tout dysfonctionnement constaté.¹⁸</p>
<p>Ouverture de mission</p>	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, le Responsable Embarquement Transporteur peut activer les portes et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (affichage tardif, ...), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont décrites au chapitre 4.</p>
<p>Pilotage de l'embarquement</p>	<p>Pendant la session d'embarquement, chaque Responsable Embarquement Transporteur peut faire évoluer la répartition des portes. Par exemple, les Responsables Embarquement des 2 transporteurs peuvent, indépendamment l'un de l'autre, dédier « leur » porte à une clientèle particulière.</p> <p>En cas de constat de non-respect de ces règles de co-exploitation, le transporteur lésé doit faire remonter l'information au REGC pour faire cesser immédiatement la situation.¹⁹</p>
<p>Fermeture de mission</p>	<p>A la fin de l'embarquement, le Responsable Embarquement Transporteur met fin à sa mission et remet à disposition les portes qu'il utilisait en mode nominal. Le transporteur restant peut réactiver les portes libérées 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 prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.</p>

3.5.2.3 Implantation zonale sans accès direct aux quais avec deux Transporteurs Utilisateurs ou plus, et un Transporteur Non Utilisateur

Phase	Règles
<p>Programmation</p>	<p>Dans le cas où plusieurs trains, d'au moins deux transporteurs différents, sont annoncés et qu'un des transporteurs n'est pas utilisateur des portes d'embarquement, alors le REGC positionne les portes d'embarquement en mode Ouvert.</p> <p>Les Transporteurs Utilisateurs souhaitant tout de même réaliser un embarquement peuvent utiliser les portes d'embarquement si et seulement si ils laissent a minima 10% en mode Ouvert, pour le Transporteur non</p>

¹⁸ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

¹⁹ Le process d'avertissement du REGC et les modalités d'intervention de ce dernier sont décrits au paragraphe 3.6.

	<p>utilisateur. Les portes en position embarquement peuvent alors être mutualisées entre les différents transporteurs utilisateurs.</p> <p>Les écrans d'information voyageurs liés aux portes utilisées par les transporteurs utilisateurs sont mutualisés.</p> <p><i>[Réservé : écrans d'information voyageurs liés aux portes laissées en mode ouvert pour le transporteur non utilisateur]</i></p> <p>Le Responsable Embarquement du transporteur utilisateur pilote sa séquence d'embarquement. Il paramètre chaque porte qu'il peut utiliser indépendamment depuis l'application SESAM :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Embarquement de tous les clients ou Réservé à une clientèle particulière + Passage libre (portes ouvertes par défaut) <p>Les Responsables Embarquement Transporteur doivent vérifier la disponibilité du matériel (portes et écrans), et informer le contact maintenance des portes d'embarquement, de tout dysfonctionnement constaté.²⁰</p>
<p>Ouverture de mission</p>	<p>Si les conditions d'embarquement n'ont pas évolué par rapport au plan d'embarquement validé, les Responsables Embarquement Transporteur peuvent activer les portes qu'ils sont autorisés à utiliser et lancer la mission via l'application SESAM.</p> <p>En cas de situation imprévue (, affichage tardif), la possibilité d'embarquer doit être confirmée. Les règles de confirmation d'embarquement sont décrites au chapitre 4.</p>
<p>Pilotage de l'embarquement</p>	<p>Pendant la session d'embarquement, les Responsables Embarquement Transporteur peuvent faire évoluer la répartition des portes dans la limite de leur autorisation et sous réserve des règles de répartition décrites ci-dessus.</p> <p>Ils peuvent également libérer une porte pour la mettre à disposition de l'autre transporteur ou à disposition du transporteur non utilisateur.</p> <p>En cas de constat de non-respect de ces règles de co-exploitation, le transporteur lésé doit faire remonter l'information au REGC pour faire cesser immédiatement la situation.²¹</p>
<p>Fermeture de mission</p>	<p>A la fin de l'embarquement, les Responsables Embarquements Transporteur mettent fin à la mission et remettent les portes qu'il utilisait en mode nominal.</p> <p>En cas d'anomalie ou de sinistre pendant l'embarquement, le Responsable Embarquement Transporteur concerné informe le contact</p>

²⁰ La procédure maintenance est décrite au chapitre 6 ci-après.

²¹ Le process d'avertissement du REGC et les modalités d'intervention de ce dernier sont décrits au paragraphe 3.6.

	maintenance des portes d'embarquement et prévient le REGC de l'éventuelle indisponibilité des portes.
--	---

Cas particulier Transporteur non utilisateur avec contrôle de billet (Mode TTLight)

Le mode « TT-Light » est un mode qui permet aux clients d'un transporteur non utilisateur sur une gare donnée (mais utilisateur sur d'autres gares) de franchir les portes, moyennant un traitement de Titre dont la profondeur de vérification du titre est minime.

3.5.3.4 Implantation zonale face aux quais avec un Transporteur Non Utilisateur

Si le seul transporteur du train à quai n'est pas utilisateur des portes d'embarquement, alors les portes sont laissées en position ouverte.

3.6. NON RESPECT DES REGLES DE CO-EXPLOITATION

En cas de constat de non-respect des règles de co-exploitation décrites ci-dessus, le Responsable Embarquement Gares & Connexions intervient directement sur les portes d'embarquement via l'outil SESAM.

Dans la situation de coactivité entre 2 transporteurs utilisateurs ou plus, le REGC libère la ou les portes indument préemptées par l'un des transporteurs utilisateurs et les remet à disposition du ou des transporteurs utilisateurs lésés.

Dans la situation de coactivité entre un transporteur utilisateur et un transporteur non utilisateur, le REGC libère la ou les portes indument préemptées par le transporteur utilisateur et la remet en mode passage libre (position ouverte).

En cas de troisième récurrence, le transporteur utilisateur défaillant s'expose au paiement de pénalités qui se calculent comme suit :

Pénalités = (Tarif embarquement correspondant périmètre de gestion de la gare après régularisation de fin d'année ou l'infraction a été commise x 10%) x Nombre de passages-validation réalisés par le TU défaillant sur l'année.

4. GESTION DES SITUATIONS IMPREVUES

4.1. SITUATIONS IMPREVUES ET CONFIRMATION D'EMBARQUER

Lorsque toutes les conditions initiales ayant conduit le Responsable Embarquement Gares & Connexions à valider les embarquements proposés par le transporteur, sont réunies, alors l'embarquement peut être réalisé sans validation ou confirmation supplémentaire.

En revanche, lors de situations imprévues, la faisabilité de l'embarquement peut être remise en cause. La décision de réaliser ou non l'embarquement peut émaner du transporteur utilisateur ou de Gares & Connexions (REGC) selon la situation imprévue rencontrée. Le présent chapitre expose les situations et l'arbre de décision associé.

En tout état de cause, il est ici rappelé qu'un embarquement ne peut constituer une gêne pour l'exploitation de la gare, ne peut empêcher des clients de transporteur non utilisateur d'accéder à leur train, ne peut empêcher des clients arrivant de sortir du quai ou encore constituer un risque sécurité.

4.1.1. Dysfonctionnement des portes ou des écrans

Si le dispositif est partiellement hors service (porte d'accès ou écrans d'information défaillants), le transporteur utilisateur évalue si l'embarquement lui semble réalisable ou non et remonte l'information au REGC.

- + S'il considère que les appareils disponibles ne permettront pas d'absorber le flux voyageurs dans le temps imparti, il peut décider de ne pas utiliser le dispositif d'embarquement,
- + S'il considère que les appareils disponibles permettront d'absorber le flux voyageurs dans le temps imparti, il en informe le REGC. Ce dernier évalue la situation au regard de la densité de la gare ou zone de gare²² et peut soit autoriser l'embarquement ; soit estimer que la situation est 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 annoncé en gare, SNCF G&C peut, par mesure de sécurité et afin d'évacuer les Voyageurs au plus vite, exiger que l'embarquement n'ait pas lieu.

4.1.3. Dévoisement

Dans le cas d'un dévoisement, le REGC en informe le transporteur utilisateur. Le Responsable Embarquement Transporteur évalue la situation.

²² Cette densité peut notamment être appréciée grâce à l'outil de gestion des Flux gares & Connexions (livraison S2 2019)

- + S'il considère que l'embarquement n'est pas réalisable, il peut décider de ne pas utiliser les dispositifs d'embarquement.

S'il considère que l'utilisation des dispositifs d'embarquement est réalisable au regard du temps imparti et des flux de voyageurs attendus, il en informe le régulateur SNCF G&C. Ce dernier évalue la situation au regard de la densité 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 dévoiement dans le cadre d'une implantation zonale sans accès direct aux quais n'est pas considéré comme une situation imprévue du sens de la présente consigne.

4.1.4. Affluence client

En cas de forte affluence client due à une situation perturbée, l'utilisation des portes peut être remise en question. Responsable Embarquement Transporteur évalue la situation.

- + S'il considère que l'embarquement n'est pas réalisable au regard du nombre de client attendue et du temps imparti, il peut décider de ne pas utiliser les dispositifs d'embarquement.
- + S'il considère que l'utilisation des dispositifs d'embarquement est réalisable au regard du temps imparti et des flux de voyageurs attendus, il en informe le régulateur SNCF G&C. Ce dernier évalue la situation au regard de la densité 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 perturbée engendre une congestion²⁵ de clients en gare, le REGC peut décider de ne pas réaliser les embarquements prévus.

4.1.6. Arrivée inopinée sur le même quai avec réutilisation

Si une situation perturbée induit l'arrivée d'un train sur le même quai, qu'un train qui devait être embarqué, les règles de co-exploitation définies dans le chapitre 3 s'appliquent.

4.2. LEVEES D'EMBARQUEMENT

4.2.1. Dysfonctionnement des portes / des écrans

Si le dispositif est partiellement hors service (porte d'accès ou écrans d'information défectueux), le transporteur évalue si l'embarquement lui semble réalisable ou non et remonte l'information au REGC.

²³ Cette densité peut notamment être appréciée grâce à l'outil de gestion des Flux gares & Connexions (livraison S2 2019)

²⁴ Cette densité peut notamment être appréciée grâce à l'outil de gestion des Flux gares & Connexions (livraison S2 2019)

²⁵ Cette densité peut notamment être appréciée grâce à l'outil de gestion des Flux gares & Connexions (livraison S2 2019)

- + S'il considère que les appareils disponibles ne permettront pas d'absorber le flux voyageurs dans le temps imparti, il peut décider de lever l'embarquement.
- + S'il considère que les appareils disponibles permettront d'absorber le flux voyageurs dans le temps imparti, il en informe le REGC. Ce dernier évalue la situation au regard de la densité 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 décider de lever l'embarquement pour ne pas ralentir les flux.

4.2.3. Colis suspect

En cas de colis suspect annoncé en gare, SNCF G&C peut, par mesure de sécurité et afin d'évacuer les Voyageurs au plus vite, lever l'embarquement en cours.

4.2.4. Affluence client

En cas de forte affluence client due à une situation perturbée, l'utilisation des portes peut être remise en question par le transporteur si le départ H00 est mis en péril.

- + Le Responsable Embarquement Transporteur peut lever l'embarquement s'il craint que les clients ne puissent pas être embarqués dans les temps. L'outil SESAM donne des indicateurs permettant l'aide à la décision (nombre de voyageurs restant à 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 entraîne une congestion de celle-ci²⁷.

4.2.5.

4.2.6. Congestion de la gare

Si une situation perturbée engendre une congestion de la gare, le REGC peut décider de lever les embarquements en cours.

4.2.7. Arrivée inopinée sur le même quai avec réutilisation

Si une situation perturbée induit l'arrivée d'un train, sur le même quai qu'un train en cours d'embarquement :

- + Les deux trains appartiennent à des transporteurs utilisateurs. Dans ce cas, la mutualisation des portes doit être réalisée dans les conditions précisées ci-avant. (cf. Chapitre principes d'exploitation).

²⁶ Cette densité peut notamment être appréciée grâce à l'outil de gestion des Flux gares & Connexions (livraison S2 2019)

²⁷ Cette densité peut notamment être appréciée grâce à l'outil de gestion des Flux gares & Connexions (livraison S2 2019)

- + Si le second train appartient à un transporteur non utilisateur des dispositifs, les règles de co-exploitation définies dans le chapitre 3 s'appliquent.

5. CAS D'EVACUATION

Des situations d'urgence peuvent nécessiter l'évacuation de la gare ou de la zone de gare. Le mode évacuation doit alors être activé sur le dispositif d'embarquement.

Les situations nécessitant l'activation de mode Evacuation sont les suivantes :

- + Colis suspect,
- + Alarme Incendie CSI,
- + Evacuation quai, gare ou zone de gare pilotée par le transporteur,
- + Evacuation quai, gare ou zone de gare activée par le client par le dispositif légal (BBG)

Le mode Evacuation des portes d'embarquement, est automatiquement activé par :

- + BBG : Dispositif à disposition du client
- + SESAM : Application et WebApp à disposition des transporteurs utilisateurs et de G&C
- + CSI (Centrale Sécurité Incendie) : Alarme gare

En mode Evacuation, les portes d'embarquement restent allumées. Elles sont en position ouverte et restent ouvertes après passage des personnes dans les unités de passage.

6. MAINTENANCE

En cas d'incident constaté sur les portes, le Responsable Embarquement Transporteur ou tout agent 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 portail : 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 clôture 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 TELEOPERATION

[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 à tout moment libres d'accès. Ces espaces ne peuvent faire l'objet d'une utilisation privative, même temporaire, au profit d'une ou plusieurs EF. En particulier la pose de tapis, marquage au sol ou mural et l'utilisation de gère-files sont soumises à l'autorisation du gestionnaire de la gare.

L'ambiance générale de la Gare est directement liée à ses caractéristiques poly-sensorielles. Les EF doivent donc s'assurer :

- + de respecter l'ambiance sonore générale de la Gare et de ne pas gêner la diffusion des annonces obligatoires.
- + de n'utiliser de supports de communication visuels que dans le cadre d'une autorisation de SNCF Gares & Connexions, suite à une demande réalisée auprès du Guichet Gare.
- + de ne pas utiliser de stratégie 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 à caractère publicitaire, commercial ou événementiel dans les Espaces publics de la Gare, y compris devant les dispositifs d'embarquement, (distribution de tracts, événements exceptionnels, affichage dans les cadres prévus à cet effet...), une EF doit formuler une demande auprès du gestionnaire de gare (point d'entrée : guichet gare) sur la base d'un cahier des charges. La demande fait l'objet :

- + D'une étude, par SNCF-G&C et le cas échéant les commissions de sécurité compétentes, de sécurité et d'impact sur l'exploitation de la gare,
- + D'une validation, par SNCF-G&C et le cas échéant les commissions de sécurité compétentes, des caractéristiques des mobiliers (dimensions, poids, matériaux, stabilité, inscriptions...)
- + D'une analyse des risques et, le cas échéant, de la rédaction d'un plan de prévention au titre de l'usage qui en sera fait dans les Espaces publics de la Gare (déplacement, positionnement, stockage...).

Des ateliers de scénarisation des embarquements peuvent être réalisés en présence de Gares & Connexions pour définir les opportunités laissées aux transporteurs et les conditions associées.

ANNEXE 1 = IMPLANTATION PAR GARE

[réserve]

CF Annexe 0 du DRG 2020

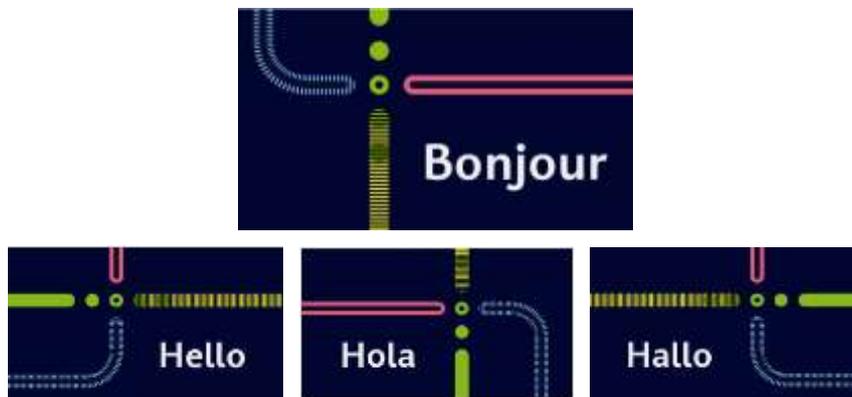
ANNEXE 2 = LISTE DES GARES ELIGIBLES A LA TELEOPERATION

[réserve]

ANNEXE 3 = AFFICHAGE CLIENT

AFFICHAGE PAR DEFAUT

Lorsqu'aucune mission n'est pas programmée, l'affichage par défaut est diffusé en différentes langues selon les besoins de chaque gare.



MISSION EN COURS DE PREPARATION

Lorsque le chef d'embarquement prépare sa mission, il peut afficher le visuel « En cours de préparation » pour permettre aux voyageurs de patienter avant le début de l'embarquement.



EMBARQUEMENT EN COURS

Lorsque l'embarquement commence, les écrans affichent les informations relatives au train embarqué dans la logique du parcours voyageur en gare. On retrouve notamment : l'heure de départ du train, la destination finale, le numéro du train, la voie, le transporteur qui opère et le statut de l'embarquement : embarquement en cours / derniers embarquements.

 Un Transporteur Utilisateur Unique



 Deux Transporteurs Utilisateurs



EMBARQUEMENT TERMINE

Lorsque l'embarquement est terminé, les visuels affichés interdisent l'accès au quai.

Dans le cas de deux trains qui embarquent en simultanément, le train dont l'embarquement est terminé n'est plus présenté sur l'affichage client. Ne reste affiché que le train en cours d'embarquement.

 Un Transporteur Utilisateur Unique



 Deux Transporteurs Utilisateurs



ANNEXE 4 = FONCTIONNEL PORTES

Situation	AUCUNE ACTIVITE					EMBARQUEMENT					
	"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"
Supervision Mobile											
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Lecteur de code-barres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	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 d'embarquement.	Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens de débarquement.	Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens de débarquement.	Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens de débarquement.	A la lecture d'un titre valide : Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens d'embarquement.	A la lecture d'un titre valide : Ouverture et fermeture des portes au passage d'une personne dans l'unité, en sens d'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 d'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	-	-	-