

PRESTATION PORTES D'EMBARQUEMENT

CONSIGNE DE DEPLOIEMENT

AOUT 2020



SOMMAIRE

PREAMBULE 5

1. OBJET 5

2. PRESENTATION DU DISPOSITIF EMBARQUEMENT 5

- + 2.1. PARTIE HARDWARE 6
 - 2.1.1. Caractéristiques physique des portes d'embarquement 6
 - 2.1.2. Implantations possibles du matériel 8
 - a) Implantation longitudinale 8
 - b) Implantation zonale 8
- + 2.2. PARTIE SOFTWARE 9
- + 2.3 FONCTIONNEMENT DES MATERIELS 9

3. LES DIFFERENTES PHASES DE DEPLOIEMENT 9

- + 3.1. EXPRESSION DE BESOINS 9
 - 3.1.1. Demande transporteur 9
 - 3.1.2. Retour SNCF G&C sur demande transporteur 9
 - 3.1.3. Validation et entrée en émergence 9
- + 3.2 EMERGENCE 10
 - 3.2.1 Etude de flux macroscopique 10
 - 3.2.2 Proposition programme d'implantation 10
 - 3.2.3 Retour transporteur sur programme 10
 - 3.2.4 Validation financement - Mandat 10
- + 3.3 ETUDES 11
 - 3.3.1 Etudes de faisabilité 11
 - 3.3.2 Retour transporteur sur faisabilité 11
 - 3.3.3 Dossier PRO 11
 - 3.3.4 Retour transporteur sur dossier PRO 11
 - 3.3.5 Validation financement – Contrat 11
- + 3.4 REALISATION 12
 - 3.4.1 Déroulé des travaux 12
- + 3.5 REMISE A L'EXPLOITANT- MAINTENANCE 12
 - 3.5.1 Dossier de transfert 12
 - 3.5.2 Remise à l'exploitant 12
 - 3.5.3 Entrée en périmètre de Maintenance 13

4 CONDITIONS D'ENGAGEMENT 13

- + 4.1 GARE MONO-TRANSPORTEUR 13
- + 4.2 GARE MULTI-TRANSPORTEURS : 13

5. INFORMATIONS SUR LE COUT DE MISE EN PLACE DES DISPOSITIFS PAR PHASE 14

- + 5.1 PHASE EMERGENCE : 14
- + 5.2 PHASE ETUDES : 14
- + 5.3 PHASE REALISATION: 14

6. CONDITIONS PARTICULIERES OU SUSPENSIVES DE DEPLOIEMENT 15

- + 6.1 COMPATIBILITE SOFTWARE 15
- + 6.2 CONTRAINTES DE SITE 15
- + 6.3 CONTRAINTES FINANCIERES **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**

7. PILOTAGE DES DEPLOIEMENTS 16

- + 7.1 LES INSTANCES : 16
- + 7.2 LES OUTILS : 16

ANNEXE 1 = LOGIGRAMME DEPLOIEMENT 17

ANNEXE 2 = PLANNING TYPE 18

ANNEXE 3 = MODELE DU PROCESS 19

Glossaire

Cfa	Courant faible
CFO	Courant FOrt
CSI	Coordinateur Sécurité Incendie
DACAM	Demande d'Autorisation de Construire et AMénager
DOD	Directeur d'Opération Délégué
ERP	Etablissement Recevant du Public
IGSI	Inspection Générale de Sécurité Incendie
MOA	Maitrise d'OuvrAge
PSH	Personne en Situation de Handicap
RFCT	Rapport Final de Contrôle Technique
RVRAT	Rapport de Vérifications Réglementaires après travaux
SLA	Service Level Agreement
SSI	Système de sécurité incendie
VIEL	Vérification Initiale Electrique

PREAMBULE

Pour répondre à des nouveaux besoins des transporteurs ferroviaires, SNCF Gares & Connexions propose depuis le 1er janvier 2019 une nouvelle prestation de mise à disposition de portes d'embarquement permettant le contrôle automatisé des titres de transport, dans certaines gares, pour tous les transporteurs qui en feront la demande.

Lorsqu'un transporteur souhaite disposer de portes d'embarquement sur un site non équipé, ou disposer d'une extension des dispositifs d'embarquement déjà en place SNCF G&C peut en étudier la mise à disposition selon un process de déploiement défini dans le présent document.

A l'issue du déploiement, l'utilisation des portes d'embarquement par les transporteurs devra se faire dans le respect des règles applicables aux gares. Chaque transporteur ferroviaire souhaitant utiliser les portes d'embarquement mises à disposition par SNCF Gares & Connexions, doit exercer son activité en se conformant à tous les règlements, lois et prescriptions locales.

A ce titre, il se doit notamment de respecter les règles régissant l'utilisation des portes d'embarquement contenues dans la consigne d'exploitation.

Le présent document fait partie intégrante du process de mise à disposition des portes d'embarquement par SNCF Gares & Connexions, et est complété, en sus du Document de Référence des Gares et de ses annexes, par les documents suivants :

- + SLA Portes d'embarquement (réf. PE_REFESLA)
- + Consigne d'exploitation des portes d'embarquement (réf. PE_REFEXPLOIT)
- + Consigne de gouvernance (réf. PE_REFEGOUV)
- + Consigne SI (réf. PE_REFESI)

Les consignes en vigueur seront rangées sur le [site DRG](#).

1.OBJET

La présente consigne a pour objet de définir les règles applicables pour les nouveaux déploiements de portes d'embarquement ou de dispositifs de contrôle automatique des titres de transports, demandés par les transporteurs utilisateurs.

Elle définit le process déploiement de portes d'embarquement et donne les principes de prise en charge des frais inhérents.

Elle peut être amenée à évoluer suivant les retours d'expériences qui seront faits au cours des prochains mois.

2.PRESENTATION DU DISPOSITIF EMBARQUEMENT

2.1. PARTIE HARDWARE

2.1.1. Caractéristiques physique des portes d'embarquement

Schéma du dispositif type d'embarquement amont :

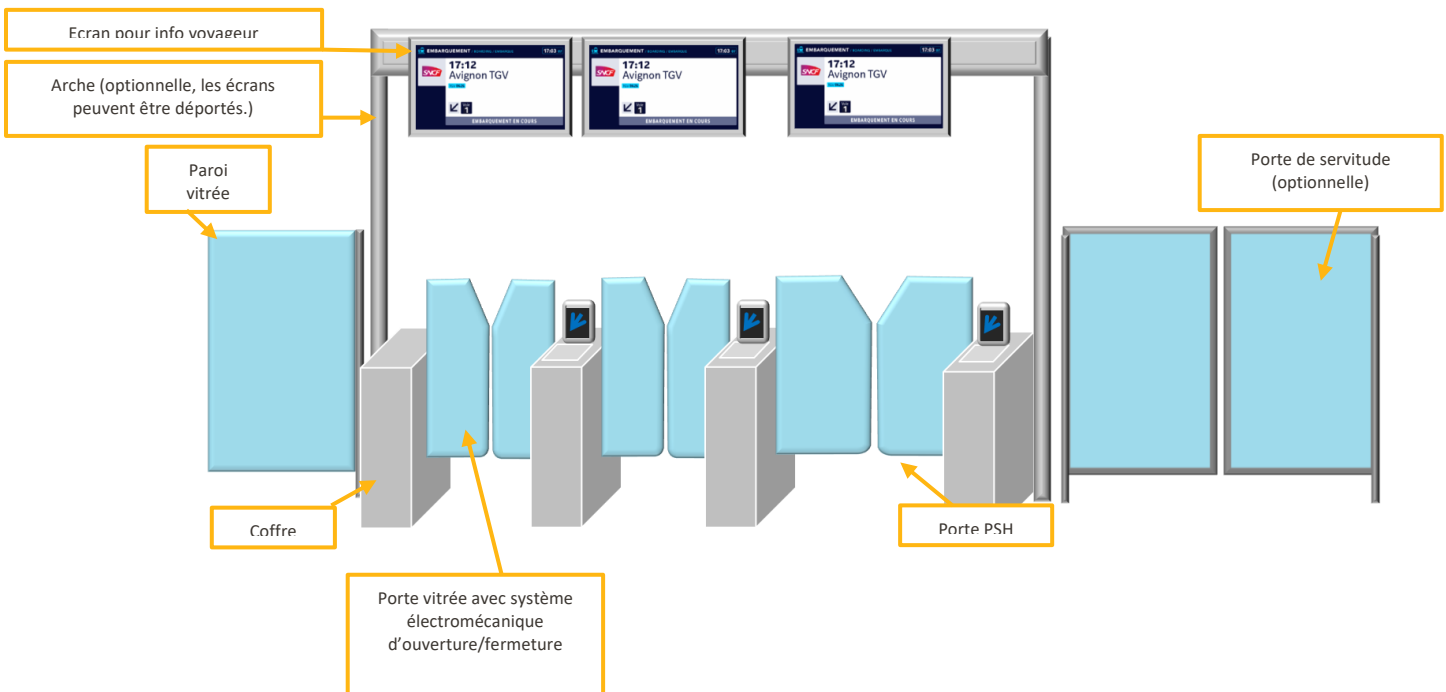


Schéma du dispositif d'embarquement aval (portes non réversibles):

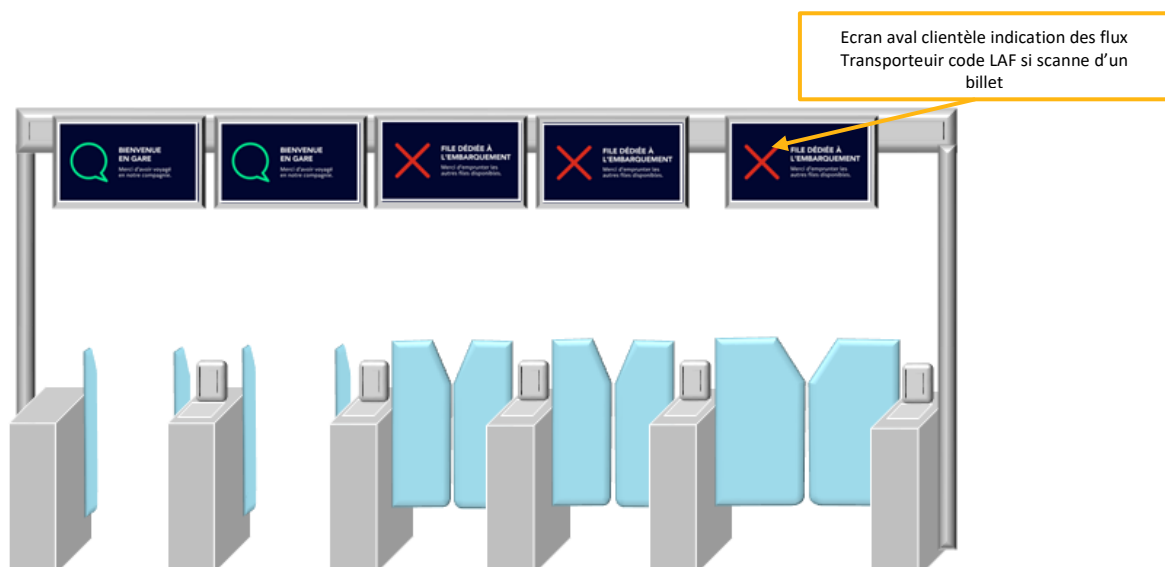


Schéma du dispositif d'embarquement aval (portes réversibles):



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 en situation de handicap) 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
- + Un écran bas 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,
- + Le cas échéant, un écran situé au-dessus de la porte et permettant d'afficher les informations utiles à l'embarquement. Cet écran peut être soit accroché sur une arche, soit déporté.

La porte de servitude est un accès réservé aux véhicules des prestataires. Elle peut le cas échéant être asservie au SSI pour une évacuation en cas d'urgence.

2.1.2. Implantations possibles du matériel

L'implantation des dispositifs d'embarquement est adaptée à la configuration de chaque gare sans entraver la gestion des flux et garantir la sécurité des clients et des agents.

Gares & Connexions agira en partenariat avec le transporteur pour s'assurer lors de la définition de l'implantation 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, (DACAM)
- + L'implantation des dispositifs est conforme aux prescriptions de l'OP 3008,
- + L'implantation des dispositifs est conforme aux Dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP,
- + L'implantation des dispositifs respecte l'accès aux quais par tous les transporteurs de façon équitable,
- + L'implantation des dispositifs répond aux besoins des transporteurs,
- + Les services en gare de Gares & Connexions restent efficaces (exploitation de la gare, commerces, espaces d'attente, ...).

Il existe différents types d'implantation :

a) 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).

b) Implantation zonale

Cette implantation donne accès à un ensemble de quais.

Deux cas possibles :

- Implantation avec accès direct aux quais : Les portes d'embarquement sont alors généralement installées sur le périmètre de la gare, dans un hall.
- Implantation sans accès direct au(x) quai(s) : Les portes d'embarquement sont alors généralement installées sur une passerelle ou dans un souterrain.

2.2. PARTIE SOFTWARE

Les caractéristiques SI des dispositifs embarquements standards proposés sont décrites dans le chapitre 4 de la consigne SI (réf. PE_REFESI)

Des adaptations et développement SI sont possibles sur demande et cahier des charges précis.

Néanmoins tout ce qui concerne l’affichage en gare reste soumis aux chartes éthiques et graphiques.

2.3 FONCTIONNEMENT DES MATERIELS

L’utilisation des portes d’embarquement doit se faire en respect de la consigne d’exploitation (réf. PE_REFEXPLOIT).

3. LES DIFFERENTES PHASES DE DEPLOIEMENT

3.1.EXPRESSION DE BESOINS

3.1.1. Demande transporteur

La demande du transporteur est établie via le Modèle référencé : « [EB Gare Tr Date](#) » et transmis par mail à SNCF G&C DSO via le guichet gare qui reste l’interlocuteur unique des grands comptes.

Certaines hypothèses et données d’entrée sont à fournir pour permettre l’étude de la demande, elles sont spécifiées sur le document.

A réception d’une demande, SNCF G&C en informera par courrier les autres transporteurs de la gare et leur proposera via l’envoi du formulaire d’expression de besoin de s’y associer.

3.1.2. Retour SNCF G&C sur demande transporteur

Le retour de SNCF G&C est transmis au(x) transporteur(s) via le Modèle : « [REB Gare Tr Date](#) ».

Ce document fixe les conditions d’étude de projet (coût et planning) selon le Cahier des Charges défini dans l’expression de besoin.

SNCF G&C doit adresser son retour dans un délai maximum d’un mois après réception de l’expression de besoin complète.

Dans le cas où les exigences du transporteur nécessiteraient une adaptation particulière des dispositifs proposés de base, SNCF G&C fera établir des devis spécifiques.

.

3.1.3. Validation et entrée en émergence

A réception du retour de SNCF G&C sur l’expression de besoins, le transporteur valide la proposition ou la refuse en motivant la raison (pour REX).

La validation lance la phase émergence du projet.

3.2 EMERGENCE

3.2.1 Etude de flux macroscopique

SNCF G&C lance l'étude de flux macroscopique afin d'étudier l'impact de la mise en place de dispositifs « porte embarquement » sur la circulation des flux voyageurs dans la gare étudiée.

Elle permet d'étudier la configuration d'implantation à proposer en s'appuyant sur des hypothèses d'exploitation fournies par le transporteur.

Une réunion de restitution de l'étude est partagée avec les représentants de Gare & Connexions, le bureau d'études de flux et le(s) transporteur(s).

3.2.2 Proposition programme d'implantation

A l'issue de cette restitution d'étude de flux, SNCF G&C propose un programme d'implantation via le Modèle « [Prg_Gare_Tr_Date](#) ».

Ce document fournit le schéma de l'implantation envisagée, détaille les conditions suspensives du projet (quelles soient d'ordre technique ou administratives) et rappelle les configurations optionnelles retenues.

Ce document est soumis à autorisation du chef d'établissement gare avant envoi au transporteur.

Le programme propose le lancement de la phase études et en énonce les livrables et leur coût (dossier de faisabilité et dossier PRO).

3.2.3 Retour transporteur sur programme

A réception du programme « [Prg_Gare_Tr_Date](#) » de SNCF G&C, le transporteur valide la proposition ou la refuse en motivant la raison (pour REX).

La validation vaut accord du transporteur pour le lancement de la phase études du projet.

3.2.4 Validation financement - Mandat

A validation du programme par le transporteur, SNCF G&C peut décider de ne pas réaliser les investissements correspondants et arrêter le projet.

Dans cette hypothèse, SNCF G&C prendra à sa charge les frais d'études qu'il a engagés sans formuler aucune demande d'indemnisation au transporteur.

3.3 ETUDES

3.3.1 Etudes de faisabilité

Les études de faisabilité comportent des diagnostics techniques (solidité, amiante, plomb etc.) et une étude par simulation dynamique des flux voyageurs. Des tests sont effectués avec les données d'entrées et différentes hypothèses du ou des transporteur(s).

Les livrables de la restitution de faisabilité sont les schémas d'implantation, le nombre et les caractéristiques des portes à mettre en œuvre ainsi que toutes les précisions sur les conditions et les éventuelles spécificités d'installation.

3.3.2 Retour transporteur sur faisabilité

A réception du retour faisabilité « [Efa Gare Tr Date](#) » de SNCF G&C, le transporteur valide le scénario ou le refuse en motivant la raison (pour REX).

La validation lance la séquence dossier PRO de la phase étude du projet.

3.3.3 Dossier PRO

Le dossier Pro est constitué de plans d'implantation, il fige la configuration des portes. Il décrit les travaux, et détaille les différents coûts de la phase réalisation.

La restitution du dossier Pro est faite avec toutes les parties prenantes du projet de déploiement des portes d'embarquement.

3.3.4 Retour transporteur sur dossier PRO

A réception de la proposition du dossier PRO « [PRO Gare Tr Date](#) » de SNCF G&C, le transporteur la valide ou la refuse en motivant la raison (pour REX).

La validation vaut accord du transporteur pour le lancement de la phase réalisation du projet.

A la signature de cet engagement, il sera adressé au transporteur un « contrat relatif au déploiement et à l'exploitation des portes d'embarquement en gares de voyageurs ». Ce dernier devra être validé pour la mise en exploitation des portes d'embarquement.

3.3.5 Validation financement – Contrat

A validation du dossier PRO par le transporteur, SNCF G&C peut décider de ne pas procéder aux investissements et mettre ainsi fin au projet. Dans cette hypothèse, SNCF G&C prendra à sa charge les frais qu'il a engagés, sans formuler aucune demande d'indemnisation au transporteur

3.4 REALISATION

3.4.1 Déroulé des travaux

Les travaux de déploiement des portes d'embarquement se décomposent en plusieurs phases :

+ Phase préparatoire

La phase préparatoire comprend :

- l'établissement de la DACAM (Demande d'Autorisation de Construire et d'Aménager) à soumettre à l'avis de l'IGSI et de la préfecture.
- ⇒ Conditionne le démarrage des travaux.
- La phase Marché

+ Phase travaux

- Travaux de génie civil (tranchée pour passage des alimentations CFO Cfa ; rattrapage éventuelle de pente, reprise d'appui ...)
- Travaux de CFO Cfa
- Travaux de métallerie-vitrerie-serrurerie : pose des parois vitrées, servitudes
- Travaux de reprise de signalétiques et cheminement voyageur

+ Pose des dispositifs

- Les dispositifs sont mis en place par la société IER et font l'objet d'une recette dite « SAT » au cours de laquelle sont testées les différentes missions embarquement. La mise en service est conditionnée par les tests de sécurité incendie.

⇒ A l'issue de ces opérations, SNCF G&C procède à la réception des ouvrages.

3.5 REMISE A L'EXPLOITANT- MAINTENANCE

3.5.1 Dossier de transfert

Le dossier de transfert préparé par SNCF G&C comprend :

- DACAM
- Retour IGSI et Préfecture DACAM
- PV de réception de travaux
- Rapport CSSI
- Auto-contrôles IER
- Rapport VIEL (vérification initiale électrique)
- RFCT (rapport final de contrôle technique)
- RVRAT (rapport de vérification réglementaire après travaux)
- Attestation MOA après travaux
- MSC ou analyse des risques

3.5.2 Remise à l'exploitant

Lorsque la réception des travaux a été prononcée par la personne responsable du marché, le transfert de l'ouvrage au Directeur de la gare ou son représentant peut être réalisé. Il fait l'objet d'un procès-verbal signé contradictoirement par l'exploitant et par le DOD du projet. A cette occasion le dossier de transfert est transmis.

3.5.3 Entrée en périmètre de Maintenance

A la mise en exploitation des dispositifs d'embarquement, ceux-ci sont pris en charge par le contrat de maintenance et les transporteurs sont avisés de la disponibilité des portes d'embarquement pour débiter les embarquements

4 CONDITIONS D'ENGAGEMENT

4.1 GARE MONO-TRANSPORTEUR

Dans le cas d'une gare mono transporteur, les coûts du déploiement (fourniture et travaux) peuvent faire l'objet de subventions des autorités organisatrices des transporteurs.

Dans le cas où les subventions ne seraient pas accordées, les coûts seraient pris en charge par le transporteur.

4.2 GARE MULTI-TRANSPORTEURS :

Les conditions d'engagement financières du déploiement sont préalablement explicitées, calculées et soumises à approbation à chaque phase d'avancement.

Elles sont exprimées dans les documents d'engagement du process (cf. annexe 3).

Elles doivent être validées par le transporteur préalablement à chaque lancement de nouvelle phase.

5 INFORMATIONS SUR LE COUT DE MISE EN PLACE DES DISPOSITIFS PAR PHASE

5.1 PHASE EMERGENCE :

Le coût de la *phase émergence* est inscrit dans le modèle de retour SNCF G&C sur la demande du transporteur « [REB_Gare_Tr_Date](#) » qui clôt la phase « demande transporteur ».

Si à l'issue de la phase, le transporteur décide de ne pas donner suite au projet de déploiement pour quelque raison que ce soit, les coûts de ladite phase seront à la charge du ou des transporteurs concernés et feront l'objet d'une refacturation.

5.2 PHASE ETUDES :

Les coûts de la *phase études* sont décomposés en deux parties et inscrits dans les Modèle « [Prg_Gare_Tr_Date](#) » de proposition de programme par SNCF G&C au transporteur à l'issue de la *phase émergence*.

La première partie concerne les *études de faisabilité*, à l'issue desquelles le projet peut être ajourné, les frais de la *phase émergence* cumulés à ceux des *études de faisabilité* seront alors pris en charge par le demandeur et feront l'objet d'une refacturation.

La seconde partie concerne l'établissement du *dossier PRO*, qui clôture la *phase études*.

Si à l'issue de la phase, le transporteur décide de ne pas donner suite au projet de déploiement pour quelque raison que ce soit, les coûts de la *phase émergence* cumulés à ceux de la *phase études* seront à la charge du ou des transporteurs concernés.

5.3 PHASE REALISATION:

Le coût de la *phase réalisation* est inscrit dans le Modèle « [PRO_Gare_Tr_Date](#) » de proposition de programme par SNCF G&C à l'issue de la *phase études*.

a) Cas de plusieurs transporteurs utilisateurs :

Engagement de chacun des transporteurs sur :

- Nombre minimum de passages annuels et durée d'utilisation
- Remboursement de la valeur résiduelle d'investissement (amortissement) en cas d'arrêt définitif d'utilisation

Dans le cas où une évolution sur le nombre de transporteurs se ferait dans le cours de l'année, une régularisation viendrait en fin d'année.

b) Cas d'un seul transporteur utilisateur :

Engagement du transporteur sur :

- Nombre de passages annuels et durée d'utilisation
- Remboursement de la valeur résiduelle d'investissement (amortissement) en cas d'arrêt d'utilisation

OU

- Acceptation d'une augmentation du tarif
- Remboursement de la valeur résiduelle d'investissement(amortissement) en cas d'arrêt définitif d'utilisation

6. CONDITIONS PARTICULIERES OU SUSPENSIVES DE DEPLOIEMENT

6.1 COMPATIBILITE SOFTWARE

Le planning Type est applicable dans le cadre d'une exploitation ne nécessitant pas d'évolution software.

Si la demande du transporteur a des exigences SI non prises en charge par le dispositif actuel, SNCF G&C étudiera le déploiement SI préalablement.

6.2 CONTRAINTES DE SITE

SNCF G&C se réserve le droit d'émettre des conditions suspensives lors de la définition du programme telles que les demandes de dérogation, les avis préfectorales.

SNCF G&C peut être contraint de définir un programme dont le dispositif, pour garantir son étanchéité, devra être complété par un dispositif humain aux frais du transporteur (contraintes ascenseur, largeurs de quai insuffisantes).

7. PILOTAGE DES DEPLOIEMENTS

SNCF G&C a mis en place des instances et outils de pilotage des déploiements

7.1 LES INSTANCES :

Les instances de pilotage sont recensées dans la consigne de gouvernance en vigueur (réf. PE_REFEGOUV)

7.2 LES OUTILS :

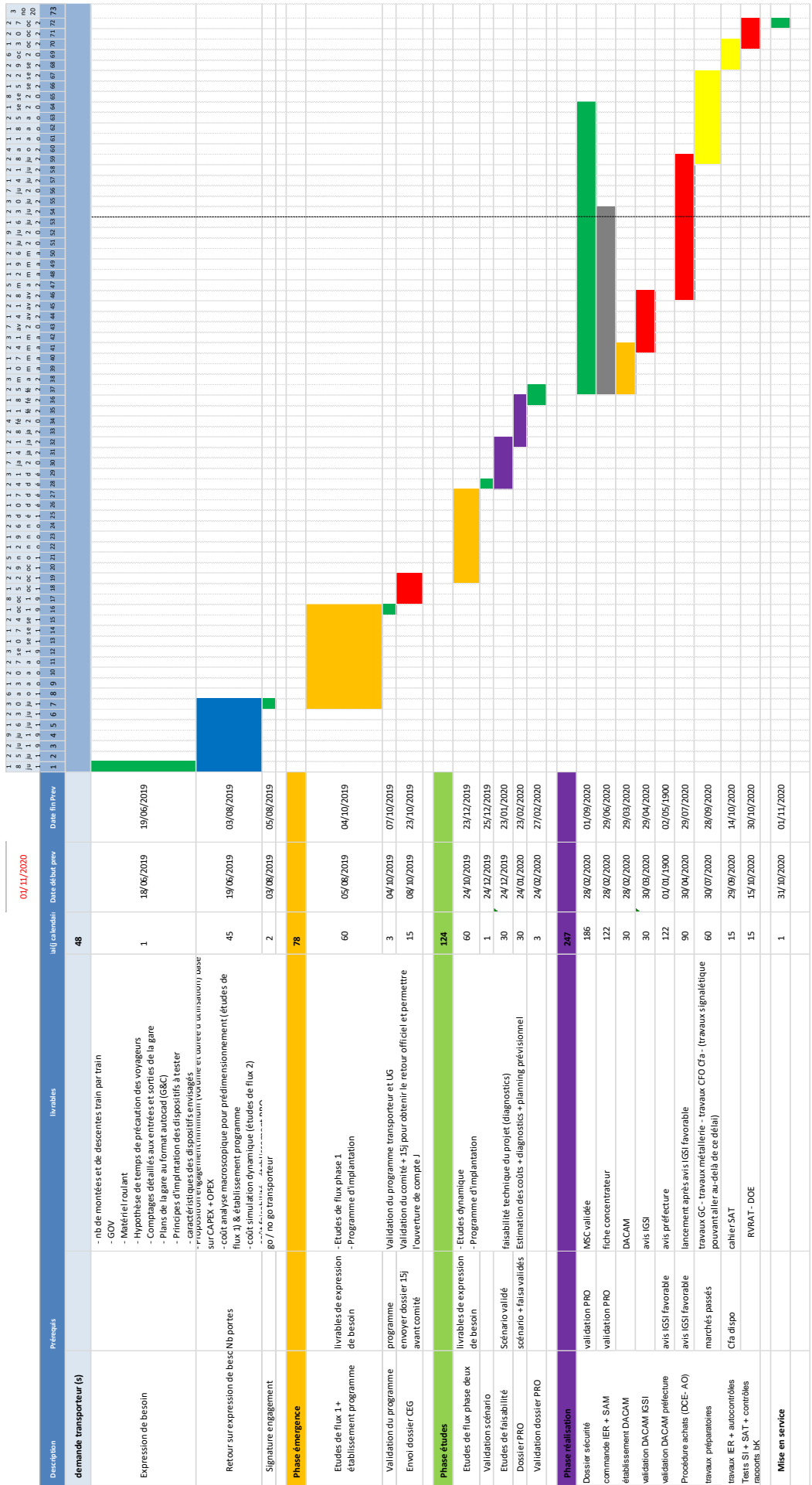
- Matrice de sécurité Planning : fichier Excel de suivi planning avec déclenchement alerte si retard de phase
- Gérési Opération / Ralf : applicatif de suivi financier des opérations synthèse mise en place pour les comités de suivi financier.
- Réunion de chantier / comité de site.

8. CONDITIONS D'ARRET DEFINITIF D'UTILISATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT

Le ou les transporteurs ayant formulé une demande de déploiement peuvent décider d'arrêter d'utiliser définitivement les portes d'embarquement déployés.

Dans cette hypothèse, le transporteur concerné notifie à SNCF G&C sa décision par courrier RAR en respectant un préavis de 6 mois. Le transporteur verse à SNCF G&C, au plus tard dans un délai de 30 jours à compter du jour d'arrêt définitif d'utilisation une indemnité calculée selon les modalités définies en annexe 3 de la présente consigne.

ANNEXE 2 = PLANNING TYPE



ANNEXE 3 = MODELES DU PROCESS

0.« EB Gare Tr Date » Expression de besoin nouveau déploiement.

1.« REB Gare Tr Date » Retour sur expression de besoin nouveau déploiement.

2.« Prg Gare Tr Date » Proposition de programme

3. « EFa Gare Tr Date » Retour faisabilité

4.« PRO Gare Tr Date » Proposition de dossier PRO.