

PRESTATION PORTES D'EMBARQUEMENT

CONSIGNE DE DEPLOIEMENT

FEVRIER 2025



SOMMAIRE

PREAMBULE 5

1. OBJET 6

2. PRESENTATION DU DISPOSITIF EMBARQUEMENT 6

+ 2.1. PARTIE HARDWARE	6
2.1.1. Caractéristiques physiques des portes d'embarquement	6
2.1.2. Implantations possibles du matériel	8
a) Implantation longitudinale	9
b) Implantation zonale	9
Cette implantation donne accès à un ensemble de quais.	9
+ 2.2. PARTIE SOFTWARE	9
+ 2.3. FONCTIONNEMENT DES MATERIELS	9

3. LES DIFFERENTES PHASES DE DEPLOIEMENT 9

+ 3.1. EXPRESSION DE BESOINS	10
3.1.1. Demande transporteur	10
3.1.2. Retour SNCF G&C sur demande transporteur	10
3.1.3. Validation et entrée en émergence	10
+ 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	11
3.2.4. Validation financement - Mandat	11
+ 3.3. ETUDES	12
3.3.1. Etudes de faisabilité	12
3.3.2. Retour transporteur sur faisabilité	12
3.3.3. Dossier PRO	12
3.3.4. Retour transporteur sur dossier PRO	12
3.3.5. Validation financement – Contrat	12
+ 3.4. REALISATION	13
3.4.1. Déroulé des travaux	13
+ 3.5. REMISE A L'EXPLOITANT- MAINTENANCE	13
3.5.1. Dossier de transfert	13
3.5.2. Remise à l'exploitant	14
3.5.3. Entrée en périmètre de Maintenance	14

4. CONDITIONS D'ENGAGEMENT 14

- + 4.1 GARE MONO-TRANSPORTEUR 14
- + 4.2 GARE MULTI-TRANSPORTEURS 14

5. INFORMATIONS SUR LE COUT DE MISE EN PLACE DES DISPOSITIFS PAR PHASE 15

- + 5.1 PHASE EMERGENCE 15
- + 5.2 PHASE ETUDES 15
- + 5.3 PHASE REALISATION 15

6. CONDITIONS PARTICULIERES OU SUSPENSIVES DE DEPLOIEMENT 16

- + 6.1 COMPATIBILITE SOFTWARE 16
- + 6.2 CONTRAINTES DE SITE 16
- + 6.3 CONTRAINTES FINANCIERES 16

7. PILOTAGE DES DEPLOIEMENTS 17

- + 7.1 LES INSTANCES 17
- + 7.2 LES OUTILS 17

8. CONDITIONS D'ARRET DEFINITIF D'UTILISATION DES PORTES D'EMBARQUEMENT 17

ANNEXE 1 = LOGIGRAMME DEPLOIEMENT 18

ANNEXE 2 = PLANNING TYPE 19

ANNEXE 3 = MODELES DU PROCESS 21

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
LAF	Lutte Anti-Fraude
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 une 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 Gares & Connexions 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 exploiter 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
- + Consigne d'exploitation des portes d'embarquement
- + Consigne de gouvernance
- + Consigne SI

Les consignes en vigueur seront rangées sur le [site de SNCF Gares & Connexions](#).

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 physiques des portes d'embarquement

Schéma du dispositif type d'embarquement amont :

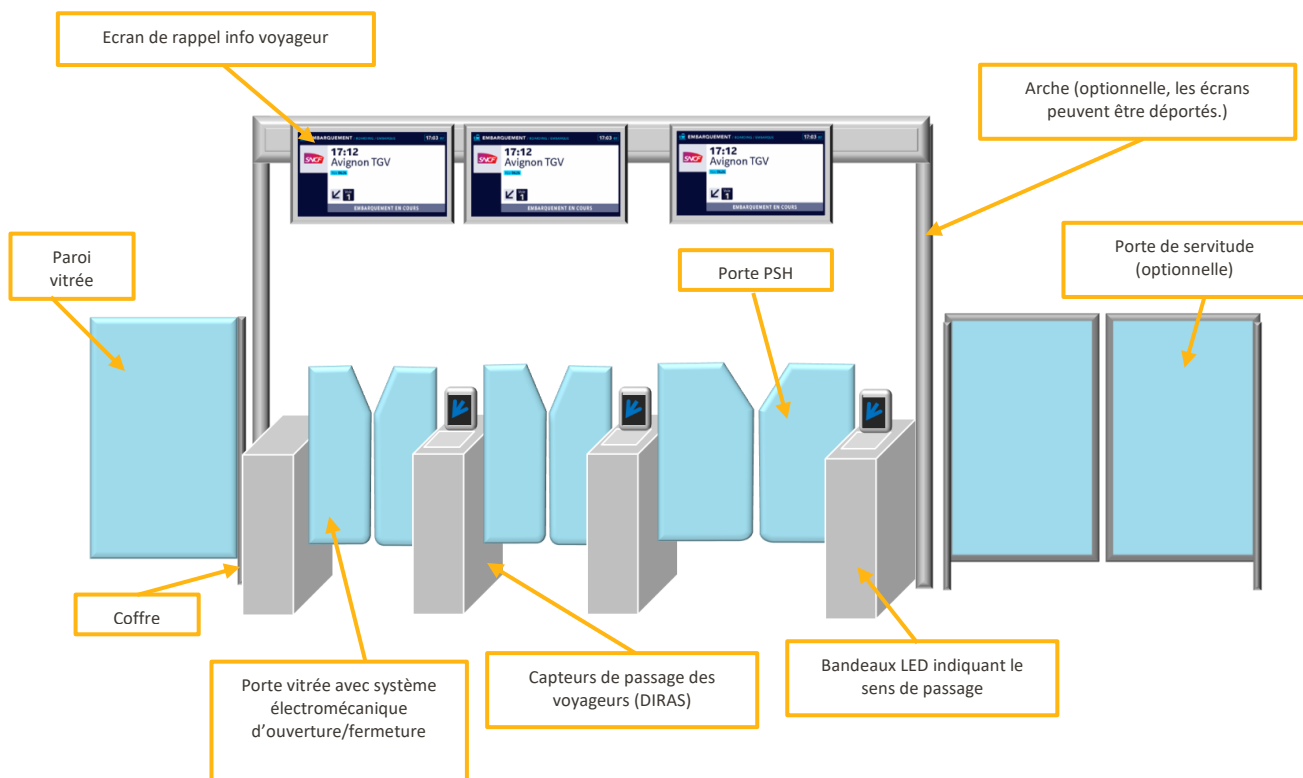


Schéma du dispositif d'embarquement aval (portes non réversibles):

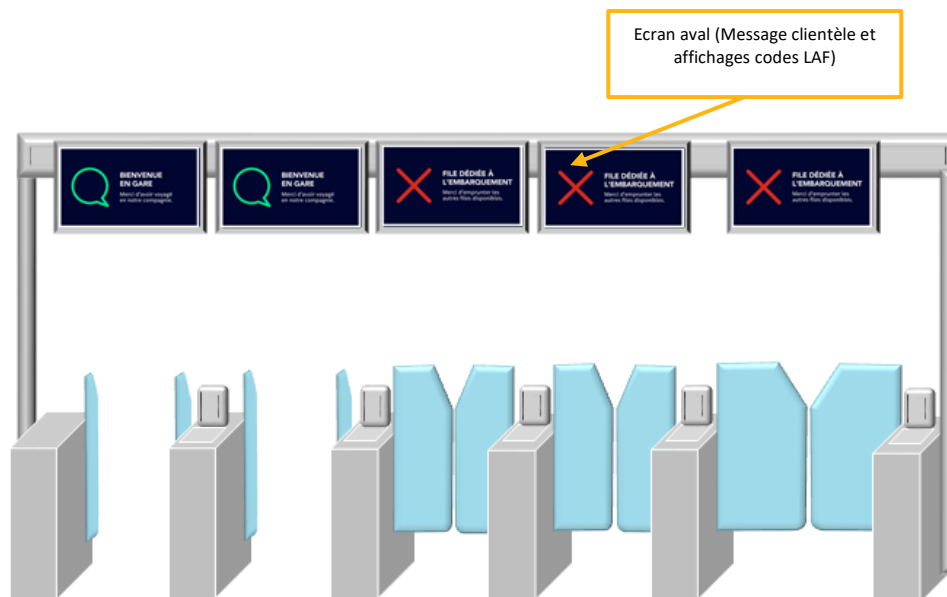


Schéma du dispositif d'embarquement aval (portes réversibles):



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,
- + Des bandeaux lumineux intuitifs pour indiquer le sens de passage.

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.

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.

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 - Dex GRP via le guichet gare qui reste l'interlocuteur unique des grands comptes (guichet.gares@sncf.fr).

Certaines hypothèses et données d'entrée sont à fournir pour permettre l'étude de la demande, elles sont spécifiées sur le document. L'enregistrement de la demande qui déclenche le délai contractuel se fera dès que le document sera complet.

Dans le cadre d'une demande concernant une zone multi-transporteurs, à réception de l'expression de besoin, 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 » sous 45 jours. 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'utilisation 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-vitrierie-serrurerie : pose des parois vitrées, servitudes.
- Travaux de reprise de signalétiques et cheminement voyageur.

+ Pose des dispositifs

- Les dispositifs sont mis en place par le fabricant de portes d'embarquement sous contrat 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 (cf Consignes SI).

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 préfetures.

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).

6.3 CONTRAINTES FINANCIERES

Lorsqu'un transporteur fait une demande de nouveau déploiement, il s'engage à exploiter les portes sur une durée de dix ans, faute de quoi il sera redevable de la valeur résiduelle de l'investissement à la date d'arrêt d'exploitation des portes.

Par ailleurs, il s'engage sur un volume annuel de passages aux portes prévu dans le retour de l'expression de besoin.

En effet, le tarif étant calculé sur la base de l'assiette de charges des portes d'embarquement sur le périmètre de gestion divisé par le nombre de passages, si le transporteur demandeur ne réalise pas le volume annuel, SNCF G&C ne pourrait plus garantir le tarif annoncé.

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.

7.2 LES OUTILS

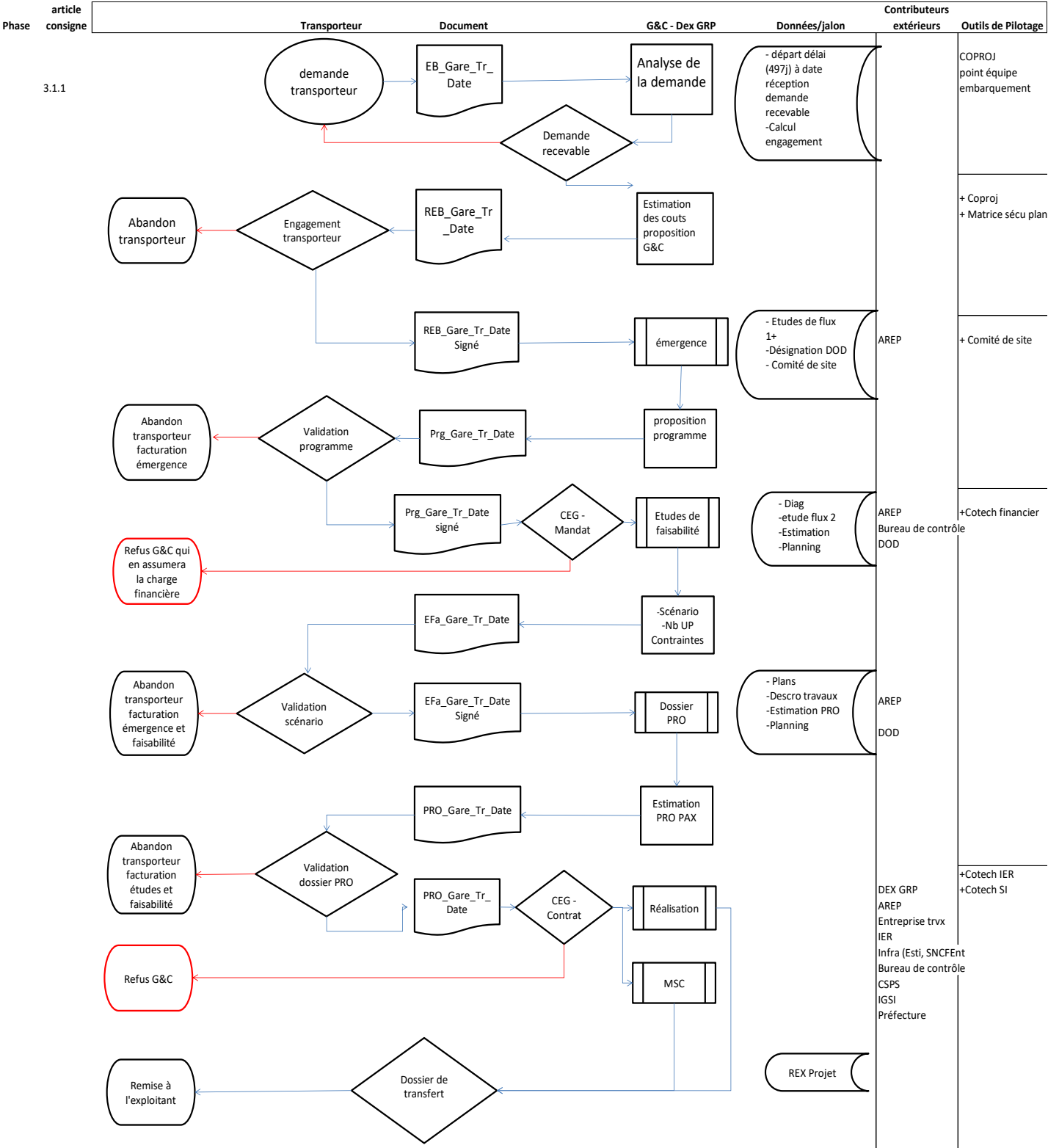
- Matrice de sécurité Planning : fichier Excel de suivi planning avec déclenchement alerte si retard de phase.
- Gérési Opération / Ralf : applicatif de suivi financier des opérations synthèse mise en place pour les comités de suivi financier.
- Réunion de chantier / comité de site.

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 déployées.

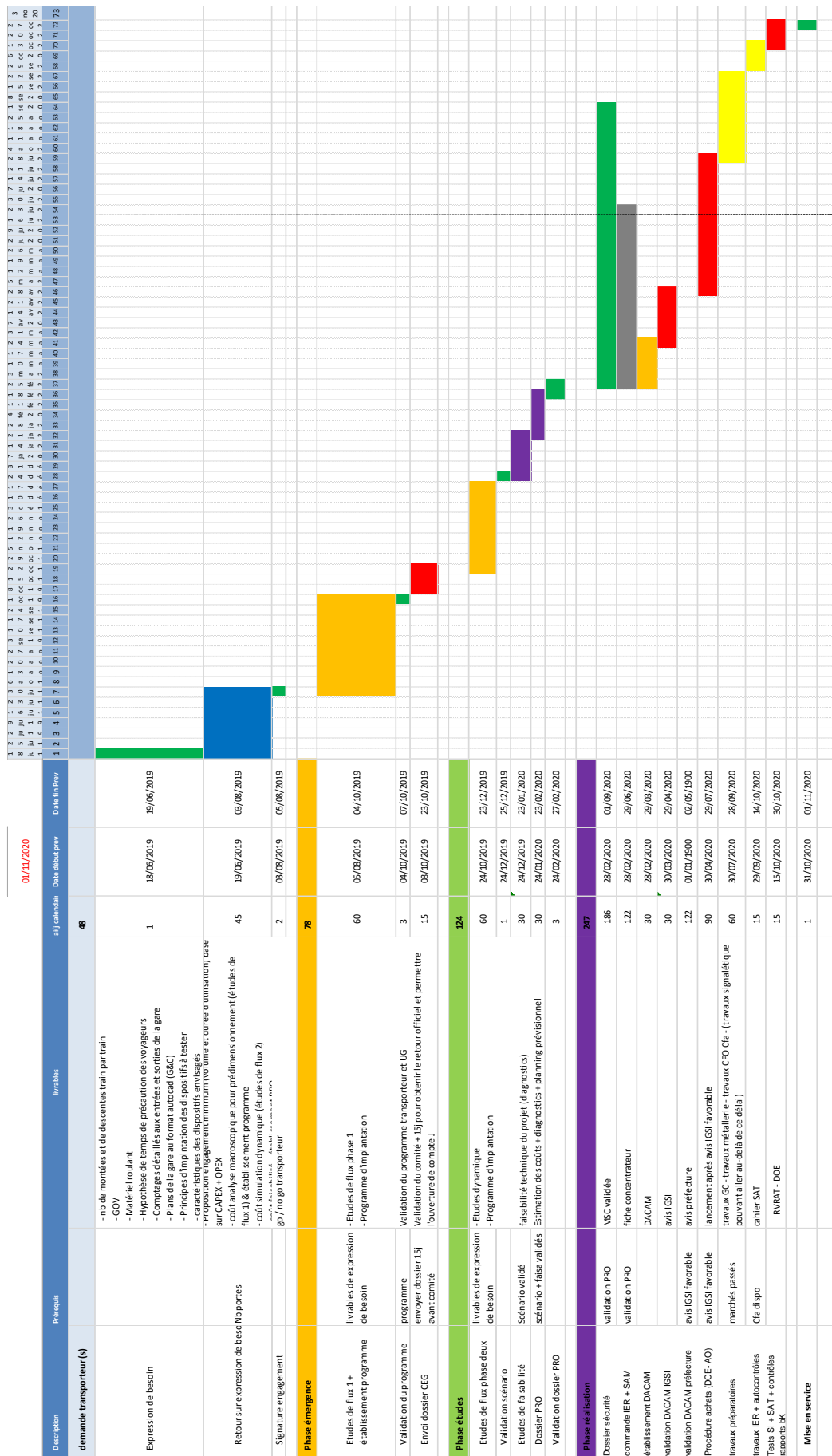
Dans cette hypothèse, le transporteur concerné notifie à SNCF G&C sa décision par courrier RAR en respectant un préavis de 6 mois. Le transporteur verse à SNCF G&C, au plus tard dans un délai de 30 jours à compter du jour d'arrêt définitif d'utilisation une indemnité calculée selon les modalités définies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

ANNEXE 1 = LOGIGRAMME DEPLOIEMENT



ANNEXE 2 = PLANNING TYPE

Il faut compter **24 mois minimum** pour un projet de déploiement, il s'agit là d'une durée de projet ne prenant pas en compte une éventuelle complexité dans la configuration de la gare à équiper ou des spécificités au niveau des procédures administratives dans certaines régions.



ANNEXE 3 = MODELES DU PROCESS

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

PORTES D'EMBARQUEMENT

GARE DE XXXXX

EXPRESSION DE BESOIN NOUVEAUX DEPLOIEMENTS

DATE DE LA DEMANDE : XXXXXXXX

Le présent document constitue l'expression de besoin qu'exprime(nt) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX à SNCF-G&C pour étudier l'implantation précise puis réaliser les travaux d'installation d'un dispositif d'embarquement dans la gare de XXXXXXXXXXXXXXXX.

1 DEMANDEUR(S)

DEMANDEUR 1 :

SOCIETE	
COORDONNEES	
REPRESENTANT	

DEMANDEUR 2 (le cas échéant) :

SOCIETE	
COORDONNEES	
REPRESENTANT	

DEMANDEUR 3 (le cas échéant) :

SOCIETE	
COORDONNEES	
REPRESENTANT	

2 PERIMETRE ET DATE D'IMPLANTATION

GARE	Nom de la gare
PERIMETRE	Quais
DATE DE MISE EN SERVICE SOUHAITEE*	

* Cette date ne peut être antérieure à Date de réception de l'EB par + 497 jours.

3 CONFIGURATION DES EQUIPEMENTS

Configurations optionnelles possibles :

- + Portes Réversibles Oui ☐ Non ☐
- + Hauteur des portes 1400 ☐ 1500 ☐
- + Largeur UP 70 ☐ 95 ☐ 105 ☐ 125 ☐
- + Type de Lecteur Voy ☐ Multi transporteur ☐

4 MOTIVATIONS

Expliciter les motivations de cette demande : Bénéfice Clients, Gains LAF, Gains sécurité, logique de ligne,

5 DONNEES NECESSAIRES AU CALCUL DE LA CAPACITE MINIMUM D'EMBARQUEMENT

Afin de permettre à SNCF G&C d'établir un préprogramme et d'estimer le nombre minimum de portes nécessaires à l'embarquement, le ou les demandeur(s) communiquent ci-dessous les hypothèses maximums d'embarquements à réaliser dans un créneau de 20 mn en fonction du GOV et des capacités d'emport des matériels roulants utilisés.

DEMANDEURS	CRENEAU HORAIRE 1 xxhxx - xxhxx	CRENEAU HORAIRE 2 xxhxx - xxhxx	CRENEAU HORAIRE 3 xxhxx - xxhxx
NOM DEMANDEUR 1	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau
NOM DEMANDEUR 2	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau
NOM DEMANDEUR 3	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau

Ces informations permettront à SNCF G&C de calculer le niveau d'engagement attendu de la part du ou des demandeurs, en termes de nombre de passages annuels à réaliser et valeur résiduelle d'investissement à prendre en charge, le cas échéant.

6 ENGAGEMENT

Le ou les demandeur(s) s'engagent à transmettre, à SNCF G&C, toutes les données nécessaires à la réalisation des études de flux pour l'étude d'émergence et de faisabilité du projet d'implantation de nouvelles portes.

	Date	Signature
NOM DEMANDEUR 1		
NOM DEMANDEUR 2		
NOM DEMANDEUR 3		

La présente demande est à renvoyer par le transporteur dument complété à annette.nolla@sncf.fr

1.« [REB Gare Tr Date](#)» Retour sur expression de besoin nouveau déploiement.

PORTES D'EMBARQUEMENT

RETOUR SUR EXPRESSION DE BESOIN NOUVEAUX DEPLOIEMENTS

DATE DE RETOUR G&C : XXXXXXXX

Le présent document constitue la réponse de SNCF Gares & Connexions, à l'expression de besoin exprimée par XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX pour étudier l'implantation précise puis réaliser les travaux d'installation d'un dispositif d'embarquement dans la gare de XXXXXXXXXXXXXXXX.

7 DEMANDEUR(S)

DEMANDEURS :

DEMANDEUR 1 (à l'origine de la demande de déploiement)		Date expression de besoin :
DEMANDEUR 2 (Co-demandeur)		
DEMANDEUR 3 (Co-demandeur)		Date expression de besoin:

8 PREPROGRAMME

PERIMETRE

GARE	Nom de la gare
PERIMETRE	Quais

CONFIGURATION DEMANDEE :

- + Portes Réversibles Oui ☐ Non ☐
- + Hauteur des portes 1400 ☐ 1500 ☐
- + Largeur UP 70 ☐ 95 ☐ 105 ☐ 125 ☐

+ Type de Lecteur

Voy ☐ Multi transporteur ☐

NOMBRE DE PORTES NECESSAIRES AU NOMBRE MAXIMUM D'EMBARQUEMENTS DECLARE

DEMANDEURS	CRENEAU HORAIRE 1 xxhxx - xxhxx	CRENEAU HORAIRE 2 xxhxx - xxhxx	CRENEAU HORAIRE 3 xxhxx - xxhxx
NOM DEMANDEUR 1	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau
NOM DEMANDEUR 2	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau
NOM DEMANDEUR 3	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau	Nbre max d'embarquements à réaliser sur le créneau
TOTAL			
NOMBRE MINI DE PORTES			

9 CONDITIONS D'ETUDES DU PROJET

Au regard du coût prévisionnel des investissements à réaliser, les conditions du projet d'implantation de nouvelles portes en gare de xxxxxx, sont les suivantes :

- + Engagement du ou des demandeurs à réaliser annuellement un nombre minimum de passages de :
Cellule E33 du fichier Excel Outil de calcul d'engagement
- + Engagement du ou des demandeurs à prendre en charge la valeur résiduelle d'investissement si inutilisation des portes d'embarquement ainsi installées dans les conditions financières décrites ci-après :

	VALEUR RESIDUELLE D'INVESTISSEMENT
2020	
2021	
2022	
2023	
2024	
2025	
2026	
2027	
2028	
2029	

✚ Autres conditions :

Au terme des phases émergence et études, le demandeur se réserve la possibilité d'abandonner le projet. Dans ce cas il devra supporter les frais inhérents de chacune des études estimés comme suit :

Phase émergence :

Coût études de flux macroscopique permettant d'établir un programme d'implantation
XXXX€/transporteur

Phase études :

Coût études de flux dynamique permettant de fiabiliser le programme d'implantation
YYYY€/transporteur

Coût études de faisabilité et établissement du dossier PRO
ZZZZ€/transporteur

10 ANNEXES & SIGNATURE

Sont jointes au présent document, les annexes suivantes :

- + Feuille de calcul de l'engagement du nombre de passages annuels à réaliser et de la valeur résiduelle d'investissement;
- + Planning type de déploiement.

Les couts et planning figurant en annexes sont communiqués à titre d'information. Les couts et plannings engageants seront communiqués par Gares & Connexions lors de la remise du PRO, le cas échéant.

	Date	Signature
POUR GARES & CONNEXIONS		

5. DECISION ET ENGAGEMENT TRANSPORTEUR

☐ Validation du retour sur expression de besoin pour lancement de la phase émergence et engagement conformément aux conditions de l'article 3.

☐ Abandon du projet.

	Date	Signature
NOM DEMANDEUR		

La décision est à renvoyer dument complétée par le transporteur à XXX.YYY@sncf.fr de préférence dans un délai de 2 jour ouvrables.

PORTES D'EMBARQUEMENT

PROPOSITION DE PROGRAMME

DATE DE LA PROPOSITION : XXXXXXXX

La présente proposition de programme établie par SNCF Gares & Connexion constitue le cadrage permettant de mener les études d'implantation précises du dispositif à installer en gare de XXXXXXXXXXXXXXXX. Le document est établi sur la base de la restitution de l'étude de flux macroscopique.

1.PERIMETRE ET DATE D'IMPLANTATION POSSIBLE

GARE	Nom de la gare
PERIMETRE	Quais
DATE DE MISE EN POSSIBLE*	

* Cette date ne peut être antérieure à Date de validation du programme + 371 jours.

2. DESCRIPTION DU DISPOSITIF NECESSAIRE A L'EMBARQUEMENT

Schéma d'implantation envisagée

Conditions suspensives

Configurations optionnelles possibles :

- + Portes Réversibles Oui ☐ Non ☐
- + Hauteur des portes 1400 ☐ 1500 ☐
- + Largeur UP 70 ☐ 95 ☐ 105 ☐ 125 ☐
- + Type de Lecteur Voy ☐ Multi transporteur ☒

3. DESCRIPTIONS DES LIVRABLES ETUDES

Dossier de Faisabilité : faisabilité technique (Diagnostics)

Le dossier sera soumis à approbation du demandeur qui décidera de poursuivre ou d'abandonner le projet.

Dossier PRO : plan d'implantation, coût prévisionnel des travaux et planning prévisionnel

4. COUTS

Phase écoulee (émergence)

Dossier de Faisabilité

Dossier PRO

5. DECISION TRANSPORTEUR

- ☐ Validation du programme et lancement de la phase études et engagement conformément à l'article 6.
- ☐ Abandon du projet et prise en charge des frais de phase écoulee (émergence) selon article 4.

6. ENGAGEMENT TRANSPORTEUR

Le demandeur valide le programme et les conditions économiques des études.

Il s'engage à en supporter les frais inhérents, si à la restitution du dossier de faisabilité ou du dossier PRO il décidait de ne pas mener la phase réalisation. Evolution financière ?

A.	Date	Signature
B. NOM DEMANDEUR		

La décision est à renvoyer dument complétée par le transporteur à XXX.YYY@sncf.fr est prévue sous un délai de 3 jours ouvrables en cas de dépassement de ce délai le planning type augmentera en conséquence

PORTES D'EMBARQUEMENT

RETOUR FAISABILITE

DATE DE LA PROPOSITION : XXXXXXXX

Le présent document « retour faisabilité » établi par SNCF Gares & Connexions est destiné à valider le scénario à étudier (établissement dossier PRO) pour l'implantation précise des dispositifs d'embarquement à installer en gare de XXXXXXXXXXXXXXXX. Le document est établi sur la base de la restitution de l'étude de flux dynamique et des diagnostics techniques.

1. PERIMETRE ET DATE D'IMPLANTATION POSSIBLE

C. GARE	Nom de la gare
D. PERIMETRE	Quais
DATE DE MISE EN POSSIBLE*	

* Cette date ne peut être antérieure à Date de validation de la faisabilité + 283 jours.

2. SCENARIO EMBARQUEMENT A ETUDIER

- Schéma d'implantation
- Nb et caractéristiques des portes à mettre en œuvre (largeur – arche ou pas)
- Toutes infos susceptibles d'apporter des précisions quant aux conditions et spécificités d'installation

3. COUT DES ETUDES

Phases écoulées : Emergence
 Faisabilité

Phase à venir : Etablissement dossier PRO

4. DECISION TRANSPORTEUR

- ☐ Lancement du dossier PRO et engagement conformément à l'article 5.
- ☐ Abandon du projet et prise en charge des frais de phases écoulées selon article 3.

5. ENGAGEMENT TRANSPORTEUR

Le demandeur valide le scénario à étudier et les conditions économiques des études à poursuivre.

Il s'engage à en supporter les frais inhérents, si à l'issue de la restitution du dossier PRO il décidait de ne pas mener la phase réalisation. Evolution financière

A.	Date	Signature
B. NOM DEMAN DEUR		

La décision est à renvoyer dument complétée par le transporteur à XXX.YYY@sncf.fr de préférence dans un délai de 2 jours ouvrables encas augmentation..

PORTES D'EMBARQUEMENT

PROPOSITION DOSSIER PRO

DATE DE LA PROPOSITION :

La présente proposition de dossier Projet établie par Gares & Connexion constitue le cadrage permettant de mener les études d'implantation précises du dispositif à installer en gare de **X** Le document est établi sur la base des études réalisées pour le compte de SNCF Voyage en XXXX.

1.PERIMETRE ET DATE DE MISE EN EXPLOITATION

C. GARE	
D. PERIMETRE	
E. DATE DE MISE EN POSSIBLE*	

* Cette date ne peut être antérieure à Date de validation du dossier PRO + 247 jours.(non applicable)

2. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

Descriptif du dispositif : nombre de portes, configuration.

Descriptif des travaux à réaliser.

3. COUTS DES PHASES ECHUES (NON APPLICABLE)

Si le demandeur venait à ne pas donner suite aux études menées et abandonner le projet, il devrait supporter les frais engagés pour ces phases.

Phase émergence		Validée le	
Phase études		Validée le	
Coût phases échues			

4. COUTS DE LA PHASE REALISATION

Libellé	Montant
Dispositifs embarquements	
Travaux préparatoires GC	
Travaux de métallerie-vitrierie	
Travaux CFO- Cfa	
Travaux de signalétique/BEV/élévatique	
Maitrise d'ouvrage externe (Bureau contrôle- CSPS)	
Maitrise d'ouvrage	
Maitrise d'œuvre générale / travaux	
SNCF entrepreneur	
Provision pour risque 4%	
Coût Réa	

5. ENGAGEMENT TRANSPORTEUR

Si le demandeur valide le dossier PRO, il s'engage à fournir les informations nécessaires à la constitution du dossier de sécurité comme l'analyse des risques (voire la méthode de sécurité commune lorsque l'implantation a une incidence sur la sécurité d'exploitation ferroviaire).

Le dossier de sécurité est indispensable pour la mise en exploitation.

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.

Au regard du coût global des investissements par SNCF G&C, les conditions de lancement de la phase réalisation du projet d'implantation de portes d'embarquement en gare de Montpellier sud de France, sont les suivantes :

- + Engagement du demandeur à réaliser annuellement un nombre minimum de passages de :
- + Engagement du demandeur à prendre en charge la valeur résiduelle d'investissement si arrêt de l'utilisation des portes d'embarquement ainsi installées dans les conditions financières décrites ci-après :

	VALEUR RESIDUELLE D'INVESTISSEMENT
2020	
2021	
2022	
2023	
2024	
2025	
2026	
2027	
2028	
2029	

6. DECISION TRANSPORTEUR

- ☐ Lancement de la phase REA et engagement conformément à l'article 6.
- ☐ Abandon du projet et prise en charge des frais de phases écoulées selon article 4 (mention non applicables les phases précédentes ont été prises en charge par le demandeur).

A.	Date	Signature
B. NOM DEMAN DEUR		

ANNEXES :

- FICHIER EXCEL OUTIL DU CALCUL D'ENGAGEMENT EN PHASE PRO
- PLAN DU PROJET

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

	VERSION	AUTEUR	DESCRIPTION
05/10/2021	2.2	Mira BRIKH	
Avril 2023	2.3	Romuald MORET	Intégration des retours des Transporteurs Utilisateurs
Février 2025	4.0	Annette NOLLA	MAJ Durée et formulaires