

TTR for Smart Capacity Management

Liste des modifications

Version	Date	Modifications
1.0	09.12.2022	Publication

1 Objectifs du TTR (Complément au paragraphe 4.9.1 du NWS 2024)

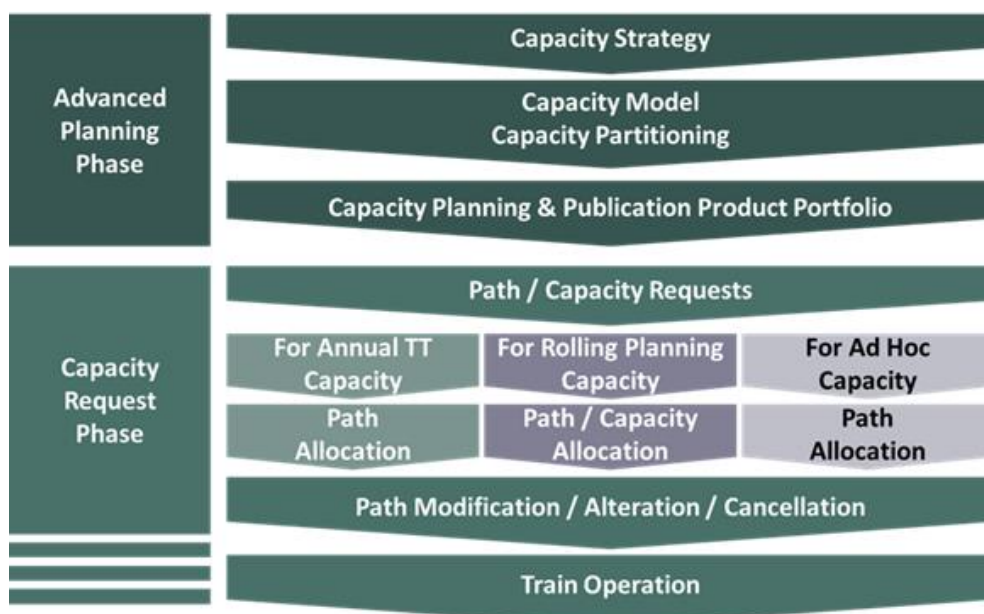
RailNetEurope (RNE) et Forum Train Europe (FTE), soutenus par l'Association européenne du fret ferroviaire (ERFA), travaillent sur un projet appelé TTR visant à harmoniser et à améliorer le système de planification horaire afin d'accroître la compétitivité du rail.

Il consiste en une meilleure planification de la répartition des capacités (y compris les restrictions temporaires de capacité) et en un processus d'attribution des capacités. L'objectif est de mieux répondre aux besoins du marché et d'optimiser l'utilisation des capacités existantes. Pour le trafic de passagers, cela signifiera une disponibilité plus rapide de l'horaire définitif, ce qui permettra aux passagers d'acheter leurs billets plus tôt et de manière plus fiable. Pour le trafic de fret, cela signifiera plus de possibilités de demandes de sillons plus près du premier jour d'exploitation et donc plus de flexibilité.

Il est prévu que la TTR soit pleinement mise en œuvre pour l'horaire 2025, à condition qu'elle soit soutenue par le cadre juridique européen et national.

2 Composantes du processus (Complément au paragraphe 4.9.2 du NWS 2024)

Le processus TTR s'articule autour des éléments suivants :



Les composantes essentielles sont décrites plus en détail ci-dessous :

- Stratégie de capacité (X*-60 à X*-36 mois) : La stratégie de capacité est la planification de la capacité à long terme du GI pour une ligne dédiée, une partie d'un réseau ou l'ensemble du réseau. L'objectif principal de la stratégie de capacité est de fournir un premier aperçu de la capacité disponible sur l'infrastructure à l'avenir et des besoins futurs en matière de capacité. Elle permet au GI de partager les futurs besoins en capacité avec les GI voisins et les demandeurs et de convenir des grands principes à utiliser pour la construction du modèle de capacité.
- Modèle de capacité (X*-36 à X*-18 mois) avec partitionnement des capacités : Le modèle de capacité donne une définition plus détaillée de la prévision de la demande et permet de partitionner la capacité en planification annuelle, planification glissante, restrictions temporaires de capacité et capacité non planifiée (si disponible). Les demandeurs ont la possibilité de contribuer au modèle de capacité en annonçant leurs besoins en capacité et de réagir à la répartition de la capacité proposée. Les annonces des besoins en capacité et le modèle de capacité sont décrits respectivement aux chapitres 4.9.3.1 et 4.9.3.2.
- Alignement international sur les RCT : Des restrictions temporaires de capacité (RCT) peuvent survenir en cas de maintenance, de renouvellement ou de construction de l'infrastructure ou d'autres restrictions d'utilisation, qui ont un impact sur la capacité disponible sur une ligne. Il s'agit de RCT ayant un impact majeur, élevé, moyen et mineur, ainsi que de possessions (indisponibilité des voies en raison, par exemple, de la maintenance). Les TCR sont nécessaires pour maintenir l'infrastructure et ses équipements en bon état et pour permettre le développement de l'infrastructure en fonction des besoins du marché (voir le chapitre 4.3 pour plus d'informations).

Demandes de voies/capacités :

- Capacité pour les demandes annuelles : Capacité à coordonner à une date limite définie ou mise à disposition pour les demandes placées après cette date.
- Capacité pour les demandes de planification glissante : Capacité dédiée basée sur des bandes de capacité pour une fenêtre temporelle ou un chemin défini, avec des délais de demande spécifiques.
- Capacité pour les demandes ad hoc : Capacité non planifiée ou capacité résiduelle pour les demandes soumises après X-2.
- Capacité pour les demandes ad hoc à court terme : Capacité non planifiée ou capacité résiduelle pour les demandes soumises moins de 30 jours avant l'opération.

*X est le jour du changement d'horaire 2025.