

# Mise en conformité des gabarits des quais suite à l'acquisition des matériels Régio2N et Régiolis

*Rapport – 26/05/2014*

## Confidentiel

Ce document est confidentiel et nominatif. Il doit être utilisé dans le respect du code de déontologie de l'entreprise, lequel indique que dans l'exercice de nos métiers, nous sommes inévitablement détenteurs d'informations sur les personnes (collègues, clients ou autres...), sur l'entreprise (savoir-faire, incidents, évènements, chiffres comptables...) ou sur d'autres entités externes (clients, fournisseurs, concurrents...) et qu'il est interdit, au titre du respect des règles de discrétion et du devoir de réserve, la communication à quiconque de ces renseignements, hors les cas expressément prévus par les lois, les règles et les usages. Ces dispositions, qui relèvent des prescriptions internes de l'entreprise, s'imposent tout particulièrement à tous les destinataires de ce document et de ces informations ; leur divulgation serait susceptible de porter atteinte au secret industriel et commercial de l'entreprise.

Mission réalisée par :

Richard DELEPIERRE (chef de mission SNCF)

Sébastien PAYET (Superviseur RFF)

Supervisée par :

Valérie CHAMPAGNE (SNCF)

Valérie BONNARD (RFF)



# SOMMAIRE

CONTEXTE	2
SYNTHESE DE LA MISSION	4
RAPPORT DETAILLE	5
ANNEXES	19

# Contexte

- Lettre de mission du Secrétaire d'Etat aux Transports demandant le 21/05/14 aux deux présidents de SNCF et RFF un rapport d'enquête interne sous une semaine :
  - d'expliciter la chaîne de décision et les faiblesses dans l'organisation des deux entreprises qui ont abouti à ce dysfonctionnement (s'il était avéré) ;
  - de mentionner les mesures qui ont été prises pour éviter que de tels faits ne se reproduisent.

# SYNTHESE

- L'audit souligne :
  - un processus d'admission du matériel roulant sur le réseau qui sécurise les risques et nécessite l'implication de tous les acteurs ;
  - des normes de gabarit respectées ;
  - une homologation du matériel par l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).
- Lors de l'élaboration du cahier des charges Régiolis/Régio2N, les problématiques de compatibilité entre les quais et le matériel roulant ne sont pas évoquées en raison de la conformité du matériel roulant aux normes européennes.
- Sur la période 2009/2011, un manque de coopération entre les différentes entités a retardé l'identification et le traitement des interactions quais/matériel roulant.
- Suite au REX de Francilien, la campagne de mesure initiée par SNCF Infra fait prendre conscience de l'état des quais et par conséquent du risque d'incompatibilité entre les nouveaux matériels et l'infrastructure. Après des études complémentaires de RFF/SNCF, il ressort que sur 1 300 quais quelques points de ces ouvrages devront faire l'objet de travaux.
- A partir de 2012, les Autorités Organisatrices sont informées de l'avancée du projet.
- Dès 2012, un comité de pilotage commun associant RFF, SNCF Infra et SNCF Proximités se met en place et permettra dans un laps de temps extrêmement court (18 mois) et avec un engagement fort de tous les personnels de traiter en profondeur le sujet de l'adéquation matériel roulant / quais sans aucun incident sur le déploiement des Régiolis.

# RAPPORT DETAILLE

# 2007 / Préparation de l'appel d'offres – genèse du projet Régiolis / Régio2N

- Les programmes AGC et TER 2N NG étant clos (limite du volume contractuel de commandes), les Régions ont souhaité développer un nouveau type de train standard dénommé MER (Matériel Ecomobile Régional). Les premières réflexions ont débuté en 2006 avec les Régions. Ces nouveaux matériels étaient nécessaires pour faire face à l'augmentation du trafic TER, pour répondre aux nouvelles exigences d'exploitation et pour assurer le remplacement des parcs en fin de vie. Les Régions ont souhaité profiter de ce besoin pour faire élaborer un matériel moderne, confortable pour les voyageurs et adapté à leurs besoins spécifiques, particulièrement pour les accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Le projet de MER s'est alors scindé en deux projets distincts : le projet de Porteur Polyvalent (PP, futur Régiolis) et le projet de Porteur Hyper Dense (PHD, futur Régio2N) avec pour chaque projet la constitution de nombreuses options à la demande des Régions. Ces dispositions d'accessibilité et plus largement d'espace pour les passagers ont été souhaitées et approuvées dans le comité de pilotage issu de la commission ferroviaire de l'ARF.
- La première réunion du groupe d'acquisition s'est tenue le 06/11/07. Cette réunion avait été précédée de nombreuses réunions de Spécification du Besoin Utilisateur au cours de l'année 2007.
- La première réunion du comité de pilotage technique (EF et AO) s'est tenue le 19/12/07.

# 2008 - 2010 : du Dossier Définition de Sécurité (DDS) à la signature des contrats

- Avant le lancement de l'appel d'offres, des réunions ont eu lieu entre les équipes de la Direction du Matériel de SNCF et les équipes RFF dans le cadre du DDS. Les exigences concernant les interfaces entre les engins et l'infrastructure ont été discutées et ont généré des modifications du Cahier des Charges. Les sujets de la charge à l'essieu et des longueurs de quais ont été les points majeurs. La lecture des comptes rendus n'a pas permis de retrouver mention d'interrogation concernant le gabarit.
- Les Dossiers Préliminaires de Sécurité, précédés des Dossiers de Définition de Sécurité, envoyés par SNCF communiqués respectivement pour Régiolis et Régio2N à EPSF contiennent des données sur les caractéristiques techniques des engins.

## **Pour le Régiolis, les dates sont respectivement :**

- 20 décembre 2007, avis RFF sur DDS sur le Régiolis, des réserves sont identifiées sur le chargement à l'essieu élevé.
- L'avis de l'EPSF sur le Dossier de Définition de Sécurité Régiolis a été obtenu sans identification de point bloquant le 8 janvier 2008.
- Fort de cette approbation, l'appel d'offres du Régiolis est lancé le 16 janvier 2008.
- 8 juillet 2008, courrier de RFF à SNCF Proximités pour souligner l'importance des risques liés aux charges à l'essieu. Les sujets gabarits ne sont pas évoqués.
- 16 juillet 2008, suite au courrier du 8 juillet 2008, Proximités demande à RFF de revoir sa position sur les charges à l'essieu.
- 18 juillet 2008, Avis de RFF sur DPS Régiolis rendu à l'EPSF.
- Le Dossier Préliminaire de Sécurité Régiolis est approuvé par l'EPSF le 17 octobre 2008.
- Le marché est signé le 06 Octobre 2009.
  - Régiolis : 216 rames, pour 1,7 milliard €

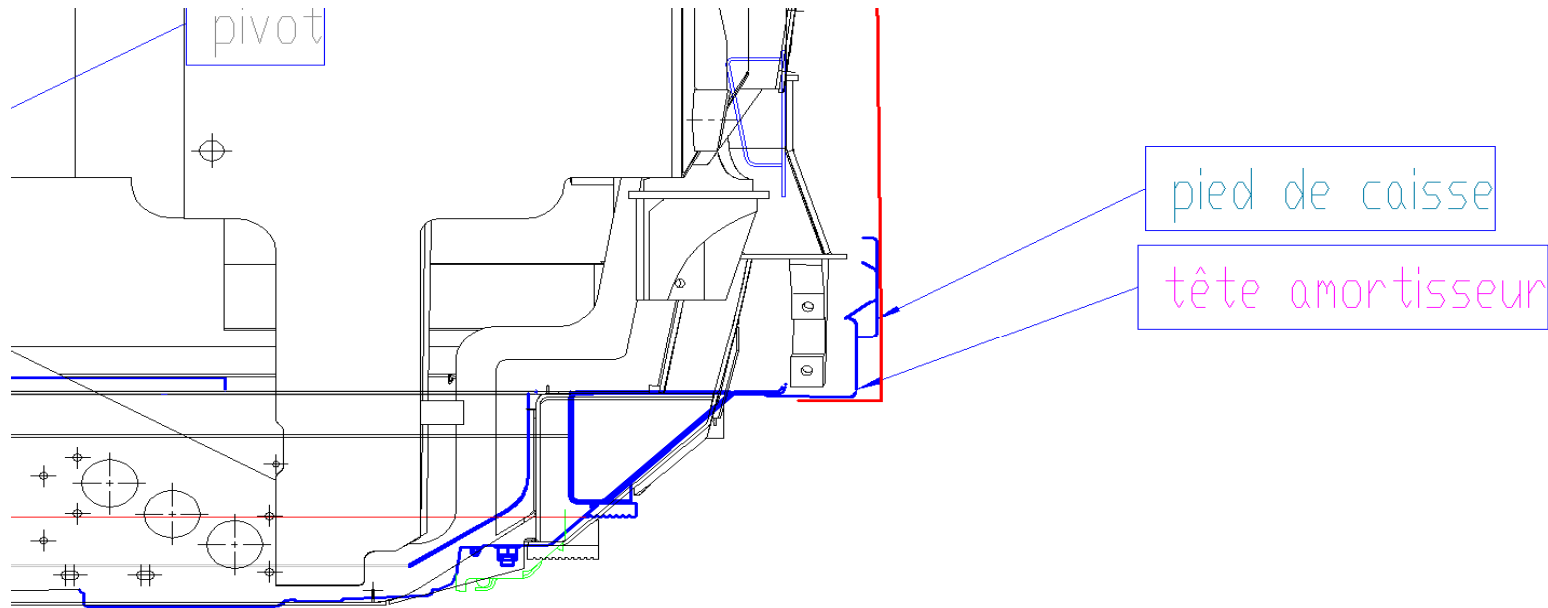


# 2008 / 2010 : du DPS à la signature des contrats

- **Pour le Régio2N, les dates sont respectivement :**
- Avis de RFF sur DDS rendu à l'EPSF le 6 juin 2008.
- Avis de l'EPSF sur DDS rendu le 6 juin 2008.
- Appel d'offres lancé le 1er août 2008.
- Dossier Préliminaire de Sécurité approuvé le 12 mai 2009.
- Le marché est signé le 23 février 2010.
  - Régio2N : 159 rames, pour 1,5 milliard €

# Les engins Régiolis et Régio2N respectent totalement le gabarit matériel tel que défini dans la Fiche UIC505-1.

- Comparaison du contour du train Régiolis (en bleu) à la limite à ne pas dépasser (en rouge)



# 2009 - 2010 : Campagne de mesures & audit EPSF

- Suite aux travaux préparatoires à la mise en service du Transilien, SNCF Infra se rend compte du caractère hétérogène des données relatives aux gabarits des quais et décide de lancer une campagne nationale de mesures. Le 8 juillet 2009, les établissements de SNCF Infra reçoivent l'instruction de recenser, sur une période de deux ans, les quais et d'identifier les non-conformités pour prévenir les risques.
- Au cours de l'année 2010, l'EPSF réalise un audit (nov. 2010 / déc. 2010) de sécurité sur les gabarits et prend connaissance des premiers résultats sur les écarts constatés. Les résultats de l'audit EPSF génèrent une prise de conscience de la problématique quais à RFF et SNCF Infra.
- SNCF Infra et DCF lancent alors un plan d'actions correctif début 2011.

# Des échanges SNCF Proximités et RFF jusqu'en octobre 2008...puis à partir de mai 2011

- Courrier de RFF DSR du 18/07/08 invitant SNCF Proximités à le recontacter suite au courrier EPSF.
- Réponse de SNCF Proximités qui organise une réunion le 3 octobre 2008 « examen des adhérences entre le matériel d'avenir « PP » et le RFN », SNCF Infra, RFF, SNCF Infra, EPSF, et qui indique par courrier le 24/10/08 :
  - *« nous retenons plus particulièrement la position partagée SNCF/RFF quant à l'absence de points bloquants concernant les sujets revus en séance et listés en annexe du courrier RFF du 18 juillet 2008 \*. Nous retenons aussi le principe d'une démarche commune en vue d'examiner au plus tôt les problématiques de compatibilité et d'accès au RFN »*
  - \* : sujets évoqués :
    - installation pédales électroniques d'annonce ;
    - changement mode de traction en circulation ;
    - dimensionnement caténares ;
    - allongement des quais ;
    - rames hors quais ;
    - modification temps d'attente aux PN.
- A aucun moment le sujet d'un problème de compatibilité entre gabarit du matériel et gabarit des quais n'est évoqué.

# 2011: année charnière / des relations tendues

- A partir de cette période, des échanges ont eu lieu entre SNCF et RFF. Ceux-ci démontrent qu'il y avait alors un désaccord sur la responsabilité des preuves à apporter pour démontrer la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure.
- C'est lors des premières Demandes d'Autorisation de Circulation en essais que RFF demande à SNCF de fournir des preuves que les trains n'entreront pas en interférence avec les quais. A cette même période, RFF demande des études pour d'autres engins (BB27000 et Flirt de Stadler).
- La Direction de la Stratégie SNCF fait parvenir un courrier à RFF le 26 juillet 2011 pour exprimer son désaccord sur la méthode. Pour SNCF, ce n'est pas à l'exploitant de démontrer que les engins peuvent circuler sans interférence avec les quais dès lors que la démonstration du respect du gabarit UIC par l'engin est faite.
- Le 21 septembre, RFF répond au courrier de la Direction de la Stratégie de SNCF en confirmant l'écart entre la réalité des quais et le gabarit théorique du réseau et confirmant que la géométrie des quais est évolutive nécessitant un travail itératif.
- La Direction de la Stratégie SNCF envoie le 24 octobre 2011, un courrier de mise en demeure à RFF pour exprimer son désaccord sur la réponse apportée et pour mentionner les risques que fait porter cette situation sur les projets en cours d'acquisition de nouveaux matériels. Un courrier similaire a été envoyé le 4 janvier 2012 à l'EPSF.
- 06/01/2012 : réponse de RFF à SNCF ; RFF fait remarquer qu'il n'avait pas été alerté sur la non-conformité des quais. RFF reproche l'inexactitude de certaines informations.

# 2011: année charnière / réouverture du dialogue (2011 / 2012)

- Le 26 juillet 2011, SNCF Proximités demande à RFF de réaliser un travail anticipé sur les Attestations de Compatibilité (AC) avant la remise de l'AMEC (Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale) et de mettre en place un travail collaboratif, dès 2011, entre les deux entreprises pour préparer l'exploitation commerciale des rames Régiolis et Régio2N.
- 23/02/2012 Courrier de SNCF Proximités à la DSR de RFF. Demande anticipée d'études de compatibilité avec nouveau planning.
- 05/06/2012 ; Réponse RFF à SNCF Proximités. RFF s'engage à informer SNCF Proximités sur l'avancement des travaux sur les quais non-conformes pour respecter l'échéance du 05/04/2013 sur les itinéraires prioritaires.
- Premier COPIL déploiement de Régiolis et Régio2N le 24/10/12.
  - Objectif initial : Assurer un pilotage commun RFF/SNCF Infra pour réussir le déploiement du Régiolis (puis du Régio2N) sur le RFN. Pour cela, Proximités est invité également aux réunions du COPIL.
  - A partir du deuxième COPIL (22 janvier 2013), nouvel objectif : assurer un pilotage commun SNCF Proximité / RFF/ SNCF Infra pour réussir le projet de SNCF Proximités de déploiement de Régiolis puis de Régio2N. Ce COPIL est dès lors animé par l'EF.
  - La DCF ne sera que tardivement associée à ce COPIL (septembre 2013).
- A date, 7 COPIL ont été réalisés.

# 2013 : Traitement opérationnel de la problématique quais

- Suite aux constats de la réunion gestion de gabarit le 12 septembre 2012 et aux différents COPIL, un chef de projet est nommé en janvier 2013.
- A partir d'une méthodologie définie par le Centre d'Ingénierie du Matériel de SNCF (CIM), ce travail de priorisation est effectué pour traiter les quais susceptibles d'être impactés par Régio2N et Régio2N.
- Cette évaluation est basée sur les hypothèses de plan de transport données par les AO, lesquelles seront modifiées régulièrement au cours du premier trimestre 2013.
- Première évaluation T1 2013 : 800 quais, deuxième évaluation (T2 2013) suite à modification d'hypothèses sur le gabarit : 1 300 quais.
- Mise aux normes des gabarits des quais sans incidence sur les mises en service des rames à partir de 2014.

**Ces mesures relèvent d'une analyse de risque commune et du respect d'un principe de précaution. Aucun incident lié aux quais n'a été identifié sur les marches d'essais et marches d'endurance réalisées à partir de fin 2013 sur un parcours total d'environ de 365 000 Km.**

## 2010 / 2014 : Le pilotage des projets avec les Autorités Organisatrices (AO) depuis la signature des marches Régio2N et Régio2N

- Sous le pilotage des Autorités Organisatrices, SNCF organise et instruit des revues de projet Régio2N ou Régio2N dénommées « Groupe de Suivi du Marché » avec les experts techniques des Régions et des Comités de pilotage avec les élus. Cette démarche a été entreprise dès la signature des contrats avec les industriels.
- **Projet Régio2N**
  - Seize revues de projet avec les AO (experts techniques) ont été organisées (premier en date du 16/02/10 et dernier en date du 15/05/14).
  - A chaque revue de projet avec les AO, trois types de documents sont systématiquement remis : les présentations (faites en séance), le compte rendu (remis plus tard après validation par les AO) et un fichier de pilotage (tableau de bord à partir de la deuxième revue de projet le 02/06/10).
  - La problématique des quais a été exposée aux AO le 25/01/12.
  - Des présentations ont ensuite été régulièrement faites à chaque revue de projet Régio2N ce qui correspond à neuf présentations. Pour certaines présentations, des correspondants de RFF et/ou de l'Infra étaient présents.
  - Le 03/10/12, une carte de déploiement des rames Régio2N a pu être insérée dans les présentations.



# 2013/2014 : Comités de pilotage Régiolis et Régio2N avec les élus

- En 2012, SNCF a souhaité organiser des comités de pilotage avec les élus sur les deux projets Régiolis et Régio2N.
- Malgré une demande pressante de SNCF Proximités aussi bien vers les politiques que leurs experts techniques (demande verbale et première demande écrite aux experts techniques en date du 23/02/12), le premier comité de pilotage commun aux deux projets Régiolis et Régio2N avec les élus s'est tenu le 30/01/13.
- Trois autres comités de pilotage dissociés (comité de pilotage par projet) avec les élus des AO ont été organisés (premier en date du 30/01/13 et dernier en date du 26/03/14 pour Régiolis et du 31/03/14 pour Régio2N).
- A chaque comité de pilotage avec les AO, des représentants de RFF et de l'Infra étaient présents. Deux types de documents sont systématiquement remis : les présentations (faites en séance), le compte rendu (remis plus tard après validation par les AO).
- COPIL AOT du 26 mars 2014 , SNCF et RFF indiquent que le risque des quais est couvert
- Les modalités de prise en charge des surcoûts financiers ne sont pas portées à l'ordre du jour.

# 2014 : Mise en conformité des quais et mise en service du matériel

- Premier trimestre 2014 : début des travaux de reprise de gabarit des quais (300 quais).
- 20/03/2014 : avis de RFF sur Dossier de Sécurité (DS) Régiolis. Alerte sur les problèmes de shuntage vis-à-vis de la gestion des circulations par la DCF.
- 21/03/2014 : AMEC délivrées par l'EPSF pour tous les types de Régiolis en unité simple ou unités multiples.
- 22/04/2014 : Premières circulations commerciales après délivrance des attestations de compatibilité par RFF.

# Point d'attention / Traitement des circuits de voie

- Les aspects de shuntage devront faire l'objet d'une vigilance particulière dans la période à venir.
- Les études et tests démontrent que le Régiolis réagit comme d'autres matériels qui roulent déjà sur notre réseau. Donc les Régiolis peuvent rouler sans restriction sur l'immense majorité du réseau.
- Sur quelques sites très délimités, des portions ont des circuits de voies particuliers qui nécessitent des vérifications actuellement en cours et le cas échéant des adaptations. Ces mêmes vérifications et adaptations avaient été réalisées pour des matériels précédents comme les AGC.

# ANNEXES

- Processus d'admission de Matériel Roulant
- Avancement des travaux
- Cartes de déploiement et travaux
- Courriers

# ANNEXES



Régionalis ALSTOM



Régio 2N BOMBARDIER

# ANNEXE - Processus d'admission de Matériel Roulant

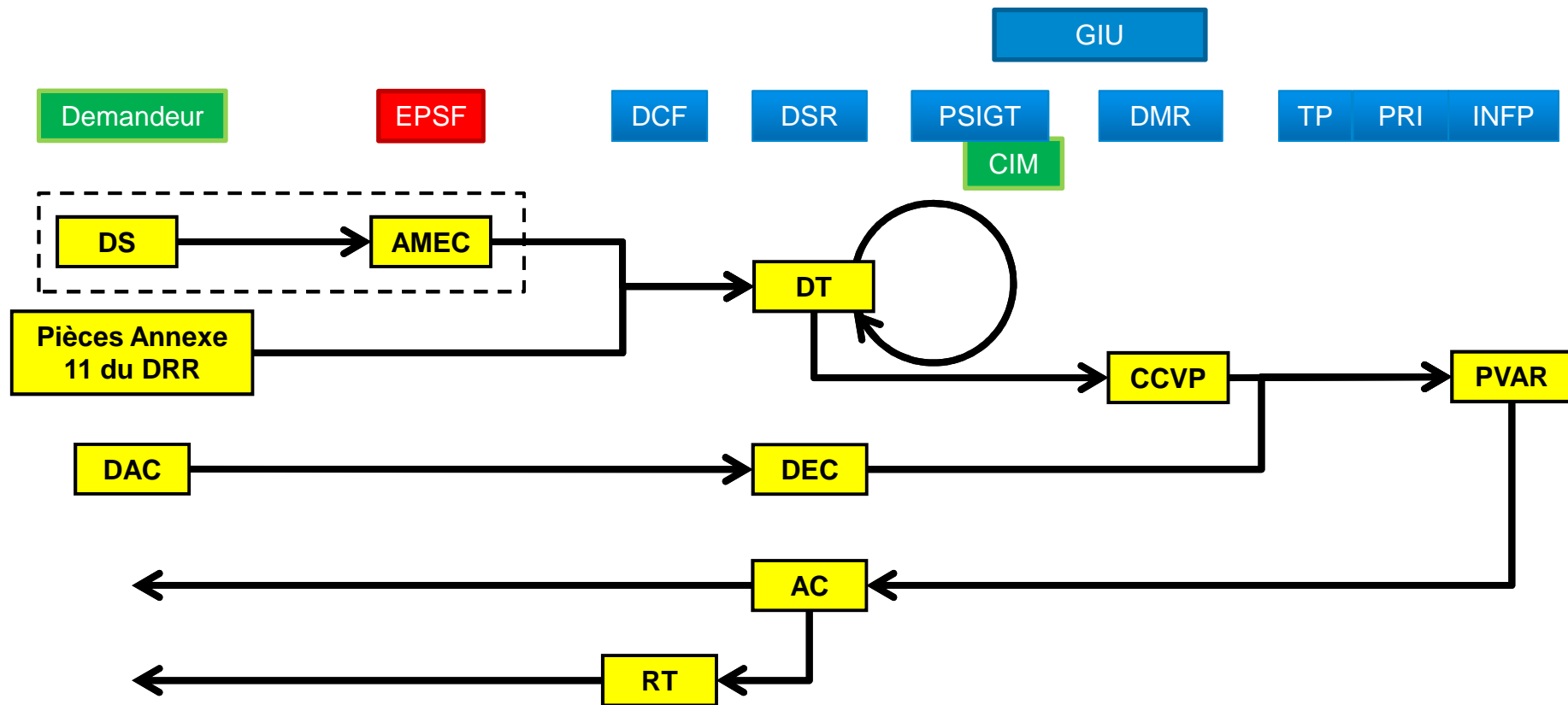
# PROCESSUS D'ADMISSION DU MATERIEL ROULANT SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

L'admission des matériels roulants sur le RFN est l'aboutissement de deux phases distinctes :

- la **première phase**, dite de « **vérification de conformité** », consiste en la **délivrance par l'EPSF** d'une autorisation de mise en exploitation commerciale (**AMEC**), qui associe un type de matériel roulant à des conditions générales d'exploitation liées à l'infrastructure ;
- la **seconde phase**, dite de « **vérification de compatibilité** », nécessite un examen de compatibilité de détail du matériel roulant avec l'infrastructure de chaque section de ligne spécifiée du RFN, aboutissant à la délivrance par RFF d'une attestation de compatibilité (**AC**) pour les sections concernées du réseau avant la mise à jour des documents adéquats de SNCF Infra en particulier ceux des renseignements techniques (**RT**).

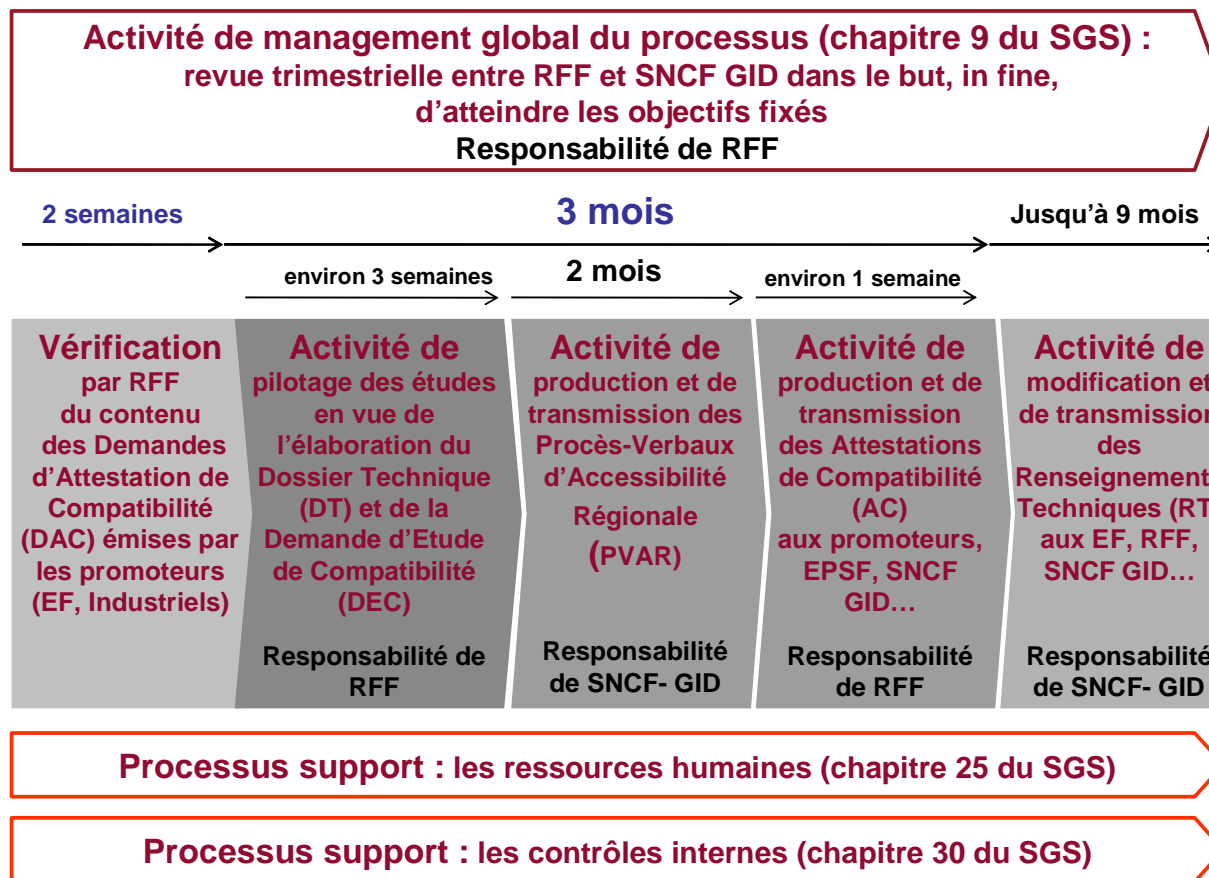
A réception de la demande d'attestation de compatibilité (**DAC**) d'un promoteur (entreprises ferroviaires, industriels), RFF délivre, dans un délai de trois mois, une **AC** d'un matériel roulant (MR) avec l'infrastructure. Cette attestation autorise une entreprise ferroviaire (EF) à faire circuler son matériel roulant sur une ligne dont les **RT** ou les consignes locales d'exploitation (CLE) ne reprennent pas encore ce matériel roulant, dans l'attente de la mise à jour des RT correspondants.

# PROCESSUS D'ADMISSION DU MATERIEL ROULANT SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL





# PROCESSUS D'ADMISSION DU MATERIEL ROULANT SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL



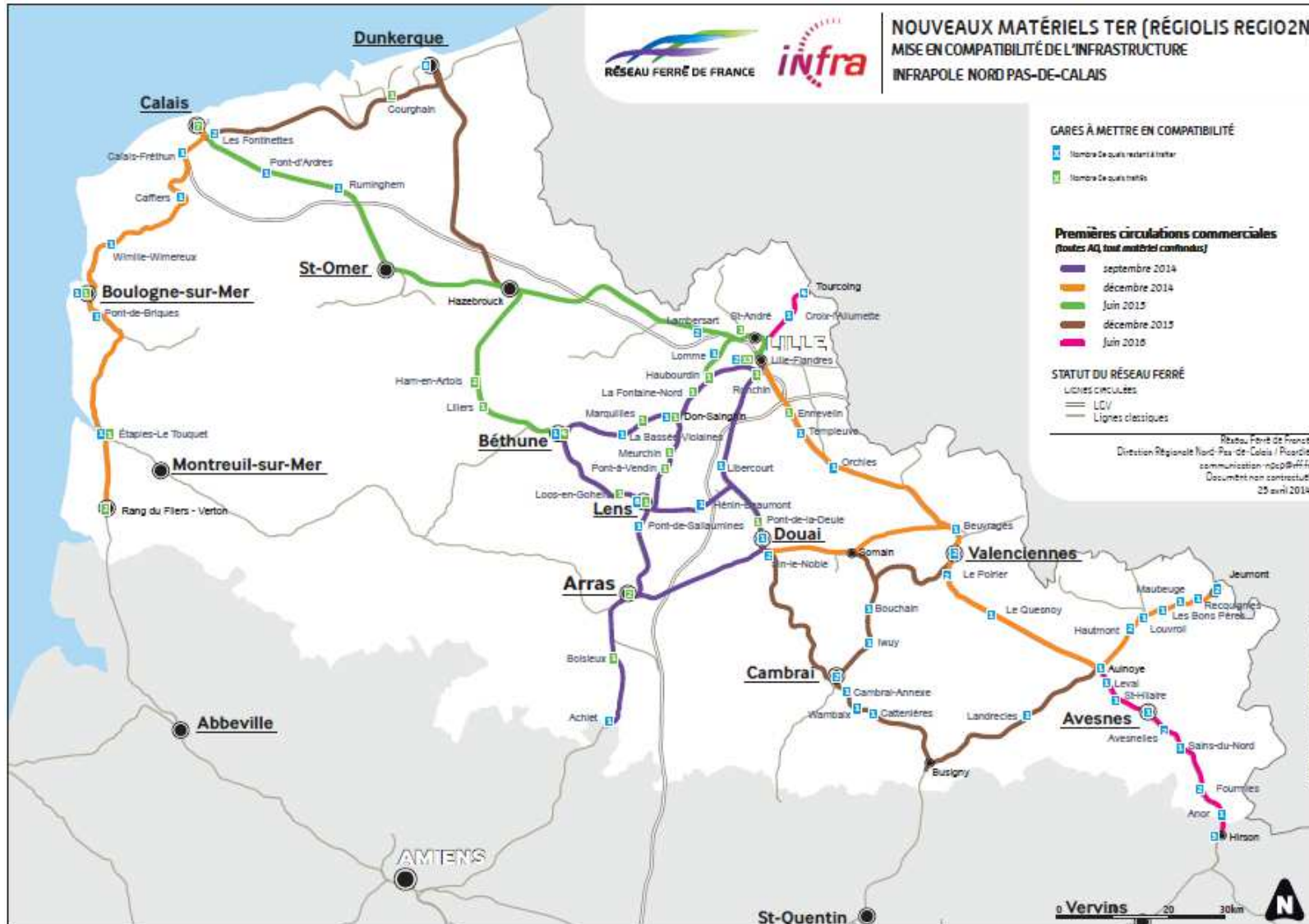
# ANNEXE – Avancement des travaux

# Programmation des travaux par région et année

Région	Quais Recensés sur RFN	Quais circuités par Régio2N	Part des quais concernés	Quais à Traiter	Part des quais à traiter	2014		2015	2016	2017
Alpes	356	272	76%	44	12%	1	2%	43	0	0
Auvergne	336	203	60%	39	12%	0	0%	23	16	0
Bourgogne Franche Comté	388	291	75%	36	9%	23	64%	2	11	0
Bretagne	334	240	72%	55	16%	49	89%	8	0	0
Centre	280	234	84%	58	21%	32	55%	11	15	0
Champagne Ardenne	328	88	27%	5	2%	3	60%	2	0	0
Languedoc Roussillon	297	131	44%	31	10%	1	3%	30	0	0
Limousin	260	162	62%	40	15%	0	0%	22	18	0
Lorraine	450	398	88%	19	4%	18	95%	1	0	0
Midi Pyrénées	427	412	96%	95	22%	48	51%	44	3	0
Nord Pas de Calais	623	486	78%	121	19%	65	54%	39	17	0
Normandie	334	266	80%	25	7%	10	40%	15	0	0
Ouest Parisien	245	192	78%	52	21%	52	100%	0	0	0
Paris Est	242	109	45%	31	13%	0	0%	31	0	0
Paris Nord	425	365	86%	108	25%	107	99%	0	1	0
Paris Saint Lazare	314	87	28%	7	2%	5	71%	2	0	0
Paris Sud Est	373	251	67%	49	13%	0	0%	0	49	0
Pays de Loire	358	348	97%	91	25%	48	53%	43	2	0
Picardie	244	222	91%	36	15%	31	86%	5	0	0
Poitou Charentes Aquitaine	706	559	79%	115	16%	99	86%	0	16	0
Provence Alpes Côte d'Azur	396	372	94%	94	24%	74	79%	20	0	0
Rhénan	404	396	98%	15	4%	14	93%	1	0	0
Rhône Alpes	413	299	72%	82	20%	76	93%	3	3	0
Sud Ouest Francilien	209	90	43%	41	20%	15	37%	0	26	0
Ensemble	8752	6473	74%	1289	15%	771		345	177	0

# ANNEXE – Carte de déploiement des travaux

# Exemple de carte de déploiement du Régiolis et Régio2N: Nord-Pas de Calais



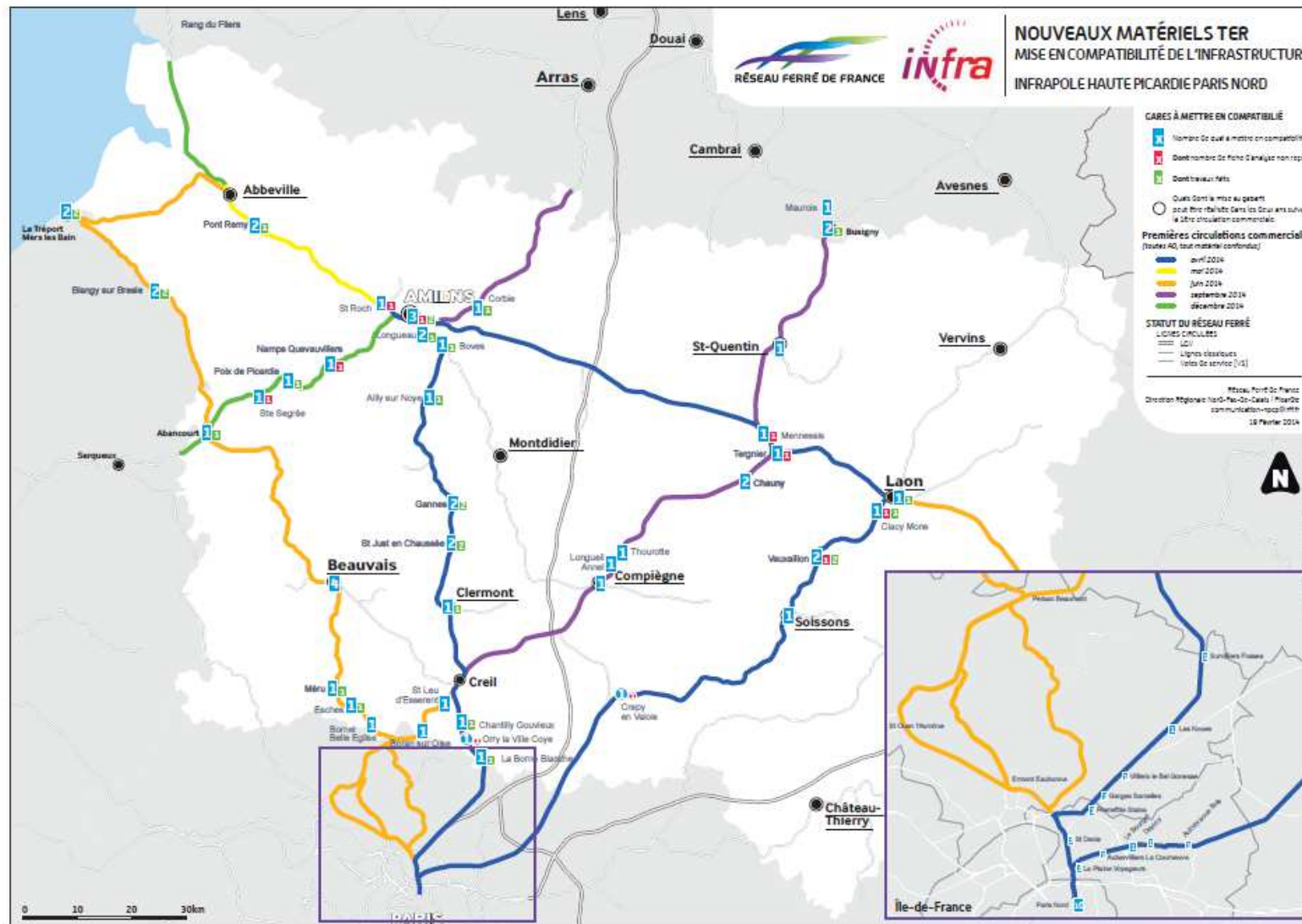
# Exemple de carte de déploiement du Régiolis et du Régio2N : Bretagne



# Exemple de carte de déploiement du Régiolis et du Régio2N : Pays de la Loire



# Exemple de carte de déploiement du Régiolis et Régio2N: Picardie





## DÉPLOIEMENT RÉGIOLIS-COPILOT AOT DU 26 MARS 2014

PRÉVISIONNEL DES PARCOURS DÉGAGÉS EN 2014

HYPOTHÈSES PRISES EN COMPTE :

- ▶ Parcours selon DAC du 17 décembre 2013
- ▶ Traitement des quais engageant le contour 2c



### LÉGENDE

- Itinéraires pour armées de matériel (avril 2014)
- Itinéraires pour les armées de 2014
- Mois réservés pour le déchargement en 2014



Parcours commerciaux Régiolis 2014 : carte des travaux de reprise des quais

**DÉPLOIEMENT RÉGIO2N-COPIL AOT DU 31 MARS 2014**  
PRÉVISIONNEL DES PARCOURS DÉGAGÉS À 2014

**HYPOTHÈSES PRISES EN COMPTE :**  
▶ Parcours selon DAC du 16 janvier 2014  
▶ Traitement des quais engageant le contour 3c



**LÉGENDE**

- Étalons pour arrivée du matériel (juin 2014)
- Itinéraires pour les autres dates 2014
- Mise à disposition pour le déchargement en 2014



Parcours  
commerciaux  
Régio2N 2014 :  
carte des  
travaux de  
reprise des  
quais

## DÉPLOIEMENT RÉGIOLIS

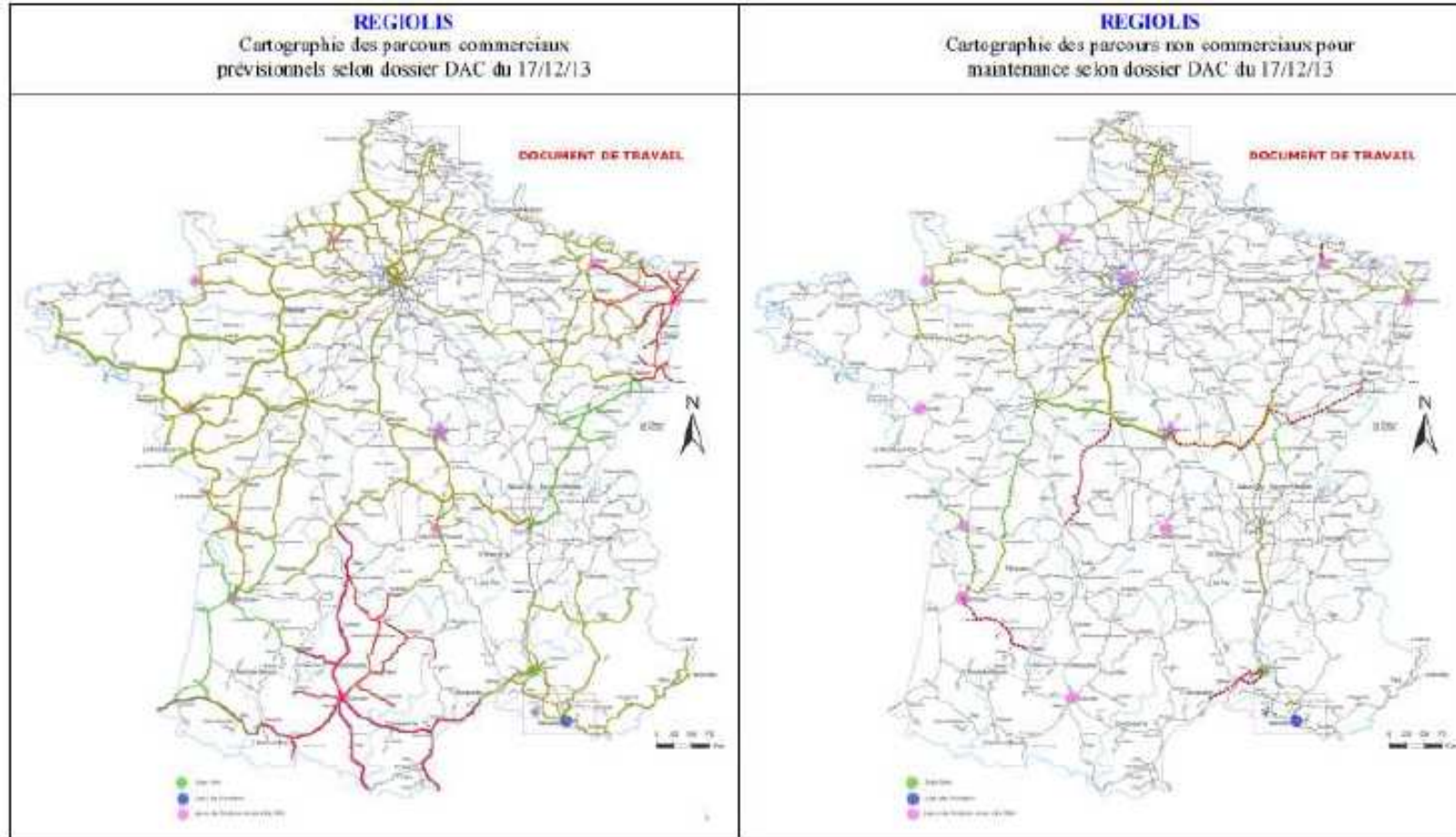
Travaux signalisation

► Parcours RégioIIS demandés



Déploiement  
du RégioIIS :  
carte des  
travaux de  
signalisation

# Carte de l'ensemble des parcours RégioLis prévus suivant les demandes des AOT au 17/12/2013



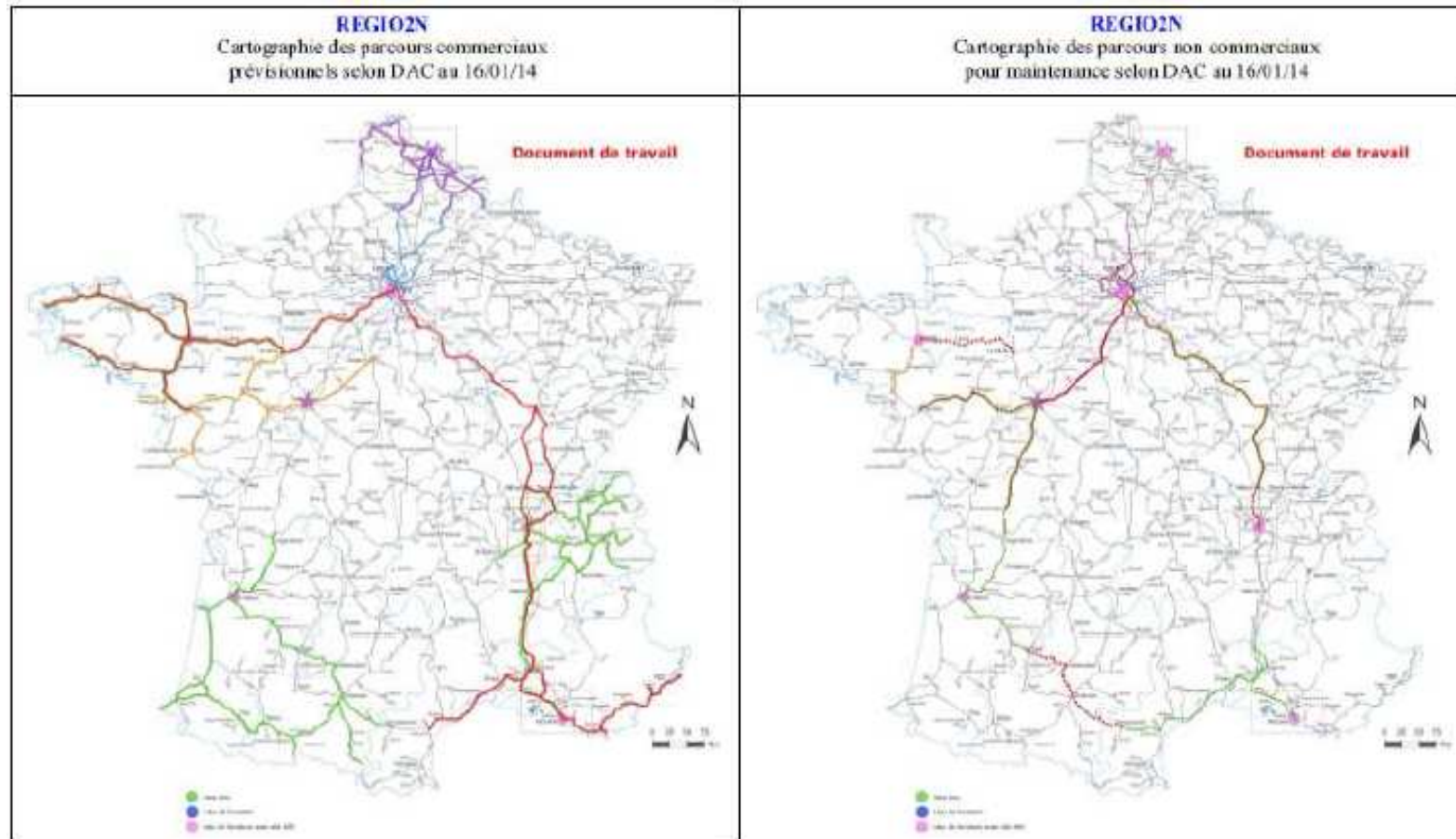
Carte de l'ensemble des parcours RégioLis prévus suivant les demandes des AOT au 17/12/2013

RFF et SNCF – DIFFUSION RESTREINTE

Lignes		Planets des PFM ou PFG	
Code	Identifiant	Commerciale	Maintenance
001	Pâris - St-Denis	■	■
010	Paris - Roissy	■	■
Z	Métro	■	■
Z	Métro	■	■



# Carte de l'ensemble des parcours Régio2N prévus suivant les demandes des AOT au 16/01/2014



**Carte de l'ensemble des parcours Régio 2N prévus suivant les demandes des AOT au 16/01/2014**

RFF et SNCF – DIFFUSION RESTREINTE

Vitesse	Commentaire	Parcours des lignes	
		Commentaire	Échelle réduite
Extra Large > 350v	Z 00000		
Large 175v	Z 00000		
Longue 110v/120	Z 00000		
Moyenne 90v	Z 00 00 00		
Courte 60v et 80v	Z 00 00 00		



# Exemples de travaux d'adaptation des quais (1/2)



# Exemples de travaux d'adaptation des quais (2/2)



# ANNEXE – Courriers



# Courriers (1/2)

- Courrier EPSF à SNCF Proximités du 17/10/2008 approuvant le DPS du « porteur polyvalent (futur Régiolis) de SNCF
- Courrier RFF 18/08/12 sur DPS du Porteur Polyvalent
- Courrier SNCF Proximités à RFF du 24/10/2008 sur DPS du Porteur Polyvalent
- Courrier Infra du 08/07/2009 donnant instruction de procéder au recensement des quais en vue d'identification des non-conformités.
- Courrier SNCF à RFF du 26/07/2011 sur non-conformité des quais en matière de gabarit
- Courrier du 21/09/2011 RFF à SNCF sur conditions d'admission du matériel roulant sur RFN
- Courrier du 24/10/2011 SNCF à RFF sur quais RFN non conformes et essais de matériels roulants
- Courrier RFF à SNCF du 06/01/2012 sur quais RFN non conformes et essais de matériels roulants
- Courrier SNCF Infra à RFF du 27/02/12 sur traitement des quais non conformes
- Réunion thèmes transverses RFF/SNCF aux AOT 07/06/12
- Compte-rendu COPIL admission Régiolis- Régio 2N du 24/10/2012

# Courriers (2/2)

- Compte-rendu du Comité des engagements RFF du 19/03/2013
- Extrait du PV de la 163ème séance du Conseil d'Administration de RFF du 28/03/2013 portant sur la « compatibilité des matériels roulants Régiolis et Régio 2N avec l'infrastructure »
- Note de présentation les premiers travaux nécessaires à la mise en compatibilité du Réseau ferré national (RFN) avec les nouveaux matériels roulants Régiolis et Régio 2N commandés par les régions et d'en demander l'autorisation de financement au CA RFF du 28 mars 2013
- Courrier RFF au Président Rousset du 17/03/2014
- Courrier RFF à EPSF du 20/03/2014 commentaires sur Dossier Sécurité Régiolis
- Courrier EPSF à SNCF Proximités du 21 mars 2014 sur Autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC) du Régiolis
- Courrier des Présidents Rousset et Malvy à SNCF du 16/05/2014
- Communiqués de presse RFF des 20 et 21 mai 2014
- Courrier du Ministre au Président SNCF du 21/05/14
- Courrier RFF/SNCF aux Présidents de Région du 22/05/2014
- Courrier RFF au Président Malvy du 23/05/2014
- Réponse des Présidents RFF et SNCF aux Présidents Rousset et Malvy du 23/05/2014
- Réponse des Présidents RFF et SNCF au Ministre du 26/05/2014