



# GRAND PORT MARITIME DE ROUEN

## DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU FERRE PORTUAIRE



# SOMMAIRE

<b>Chapitre 1 – Informations générales .....</b>	<b>5</b>
1.1 Introduction .....	5
1.2 Objectif.....	5
1.3 Cadre juridique général.....	5
1.4 Statut du document de référence et contestations.....	6
1.5 Structure du document de référence .....	7
1.6 Procédure de mise à jour du document de référence .....	7
1.7 Conditions de publication du document de référence .....	7
<b>Chapitre 2 – Conditions d'accès au réseau ferré .....</b>	<b>8</b>
<b>portuaire.....</b>	<b>8</b>
2.1 Conditions générales d'accès.....	8
2.2 Modalités de demande de sillons .....	9
2.3 Règles opérationnelles et échange des informations .....	9
2.4 Matériel roulant admis sur le réseau ferré portuaire .....	9
2.5 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires et des entreprises agréées.....	9
2.6 Dispositions concernant le personnel des embranchés autorisés.....	10
<b>Chapitre 3 – Infrastructure .....</b>	<b>10</b>
3.1 Introduction .....	10
3.2 Définition.....	10
3.3 Description du réseau ferré portuaire .....	10
3.4 Particularités d'exploitation.....	12
3.5 Disponibilité de l'infrastructure.....	12
3.6 Autres équipements .....	12
3.7 Incidents .....	12
3.8 Statistiques de trafic.....	13
<b>Chapitre 4 – Attribution de capacité .....</b>	<b>14</b>
4.1 Introduction .....	14
4.2 Description du processus d'attribution de capacité.....	14
4.3 Calendriers pour la procédure d'attribution de capacité.....	15
4.4 Procédure de construction du graphique de circulation et d'allocation des sillons .....	15
4.5 Maintenance et travaux sur le réseau ferré portuaire .....	16
<b>Chapitre 5 – Services.....</b>	<b>17</b>

Prestations minimales .....	17
<b>Chapitre 6 - Transports exceptionnels .....</b>	<b>18</b>
<b>Chapitre 7 - Marchandises dangereuses.....</b>	<b>19</b>
<b>Chapitre 8 - Tarification .....</b>	<b>20</b>
8.1 Principes de tarification .....	20
8.2 Système de tarification .....	20
8.3 Validité des tarifs.....	20
8.4 Modalités de facturation .....	20

# Liste des annexes

**Annexe 1 Cartes des lignes du Réseau Ferré Portuaire**

**Annexe 2 : Glossaire**

# Chapitre 1 – Informations générales

## 1.1 Introduction

Le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR), en vertu du Code des Transports gère les voies ferrées portuaires à l'intérieur de sa circonscription. A ce titre, en application de l'article R 411-5 du Code des Ports Maritimes le GPMR établit et publie à l'intention des entreprises ferroviaires et des autres entreprises agréées ou autorisées un document de référence exposant les caractéristiques du réseau ferré portuaire et en précisant les conditions d'accès.

Toutes les entreprises ferroviaires et autres entreprises agréées ou autorisées seront, dans la suite du document de référence, dénommées sous le terme générique d' "entreprises autorisées" (EA) lorsque les dispositions correspondantes s'appliquent de la même façon à l'ensemble des entreprises regroupées sous le terme « Entreprises Autorisées ».

## 1.2 Objectif

Le présent document de référence contient les informations nécessaires aux Entreprises Autorisées qui souhaitent utiliser le réseau ferré portuaire pour y assurer des prestations de transport de marchandises.

## 1.3 Cadre juridique général

Le cadre juridique général applicable à l'accès au réseau ferré portuaire et à son utilisation est, à la date de publication de la présente édition, constitué des textes législatifs et réglementaires suivants :

### ■ Lois

- Code des Transports
- Code des ports maritimes

### ■ Ordonnances

- Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (*JO du 3 août 2005*).

### ■ Décrets

- Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire (*JO du 20 octobre 2006*) ;
- Décret n° 2007-1867 du 26 décembre 2007 relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes
- Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire.

## ■ Arrêtés

- Arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (dit "arrêté RID") (*JO du 11 juillet 2001*) ;
- Arrêté du 4 août 2003 relatif au certificat de sécurité (*JO du 3 septembre 2003*) ;
- Arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port autonome de Rouen
- Arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 modifié relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national (*JO du 6 août 2004*) et ses annexes (*B.O.M.E du 25 septembre 2004*) ;
- Arrêté du 23 avril 2010 portant règlement général de police des voies ferrées portuaires ;
- Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres ;
- Arrêté du 13 avril 2015 fixant les modalités particulières d'application aux réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national (*JO du 18 avril 2015*) ;
- Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains

Ces textes sont consultables sur le sites Internet [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ou sur le site du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) [www.rouen.port.fr/](http://www.rouen.port.fr/).

## ■ Règlements

- Règlement de Sécurité et d'Exploitation du Réseau Ferré Portuaire du GPMR du 04 janvier 2016.

## ■ Conventions

- Convention de raccordement du Réseau Ferré Portuaire au Réseau Ferré National

## **1.4 Statut du document de référence et contestations**

### **1.4.1 Remarque générale**

Tout contrat ou accord-cadre conclu entre le GPMR et chaque Entreprise Autorisée utilisant le réseau ferré portuaire est établi selon les règles définies dans ce document.

Ce document contient une description des éléments essentiels du réseau ferré portuaire et de son utilisation, arrêtés à la date de publication du présent document.

Toutefois, le volume et la difficulté d'actualisation de l'ensemble des données peuvent conduire à quelques imprécisions ou divergences entre la description figurant dans le présent document et la réalité.

Les Entreprises Autorisées sont invitées à consulter le GPMR pour toute précision, notamment pour les évolutions de l'infrastructure du réseau ferré portuaire qui interviendraient après la publication de ce document

### **1.4.2 Recours**

En cas de désaccord d'une des parties intéressées avec l'une ou l'autre des dispositions de ce document, les recours suivants peuvent être exercés :

- un recours gracieux peut être effectué auprès du ministre chargé des transports.
- un recours contentieux peut être formé devant le Tribunal administratif de Rouen.

## **1.5 Structure du document de référence**

Le document de référence comprend notamment :

- des informations générales ;
- la présentation des conditions d'accès au réseau ferré portuaire ;
- la description de l'infrastructure ;
- les règles générales relatives à l'allocation de capacité ;
- la description des services offerts aux entreprises ferroviaires ;
- les règles générales relatives à la tarification.

## **1.6 Procédure de mise à jour du document de référence**

Des changements considérés comme substantiels par le GPMR, comme par exemple l'évolution du cadre juridique, une modification conséquente des caractéristiques du réseau ferré portuaire, pourront donner lieu à une actualisation du document de référence.

Il est cependant précisé que les textes législatifs ou réglementaires adoptés après la publication du document de référence sont applicables, sans que l'actualisation du document de référence ne soit nécessaire.

Aussi, conformément à l'article R411-5 du code des ports maritimes, un délai minimal de quatre mois doit séparer « la publication de toute modification de la date limite fixée pour la présentation de demandes de capacités d'infrastructure ».

## **1.7 Conditions de publication du document de référence**

Le document de référence est établi et publié par le GPMR sur son site Internet ([www.rouen.port.fr/](http://www.rouen.port.fr/)). Il est également consultable au siège social du GPMR où il est mis à la disposition des usagers.

## **1.8 Contacts**

Toute Entreprise Autorisée, qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur l'ensemble des dispositions contenues dans ce document doit s'adresser au GPMR :

- par courrier : Service Opérations Portuaires et Multimodalité, 34 Boulevard de Boisguilbert, BP 4075 76022 Rouen Cedex 3
- par télécopie : 02 35 52 54 94
- par mail : [sopm@rouen.port.fr](mailto:sopm@rouen.port.fr)
- par téléphone: 02 35 52 96 02

# Chapitre 2 – Conditions d'accès au réseau ferré portuaire

## 2.1 Conditions générales d'accès

### 2.1.1 Conditions pour demander un sillon

Les demandes d'attribution de sillons peuvent être présentées au GPMR par les entités mentionnées au chapitre 4.

### 2.1.2 Candidats à l'accès au réseau ferré portuaire

Le réseau ferré portuaire est accessible à l'ensemble des entreprises autorisées (EA), à savoir :

- les entreprises ferroviaires établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, en vue d'exploiter des services de transport de marchandises, y compris des transports combinés ;
- les entreprises agréées par le ministre chargé des transports.
- les embranchés autorisés par le GPMR à accéder à certaines parties de voie du Réseau Ferré Portuaire dans le cadre de l'autorisation délivrée.
- les mainteneurs de l'infrastructure agissant pour le compte du GPMR.

Le GPMR invite les Entreprises Autorisées à contacter le Bureau Horaire du Pôle Réseau Ferroviaire, tél : 02 32 74 71 65, mail : [bureau-horaire.ferroviaire@havre-port.fr](mailto:bureau-horaire.ferroviaire@havre-port.fr), FAX :02 32 72 75 81, pour toute démarche visant à obtenir l'accès au réseau ferré portuaire.

L'Entreprise Autorisée doit, préalablement à la signature du « contrat d'utilisation du réseau ferré portuaire », être titulaire d'un certificat de sécurité, d'un agrément ou d'une autorisation et d'une attestation d'assurance.

### 2.1.3 L'accès au réseau ferré portuaire par les Entreprises Ferroviaires

Le certificat de sécurité est délivré aux entreprises ferroviaires par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 et l'arrêté du 4 août 2003 susmentionnés.

Le ministre chargé des transports qui délivre à une entreprise ferroviaire un certificat permettant l'accès au port du Rouen, peut étendre la validité de ce certificat à l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port.

### 2.1.4 L'accès au réseau ferré portuaire par les entreprises ne disposant pas du statut d'Entreprise Ferroviaire

Les entreprises non titulaires d'un certificat de sécurité doivent pour l'utilisation des voies ferrées portuaires disposer d'un agrément délivré par le Ministre chargé des Transports.

### 2.1.5 L'accès au réseau ferré portuaire par les embranchés

Les embranchés autorisés à manœuvrer ou à circuler sur certaines parties de voie du Réseau Ferré portuaire (RFP) doivent disposer d'une autorisation délivrée par le Président du Directoire du GPMR.



### **2.1.5 Attestation d'assurance**

L'attestation d'assurance, ou un document équivalent, doit couvrir la période pour laquelle l'Entreprise Autorisée souhaite l'accès au réseau. Son montant couvre notamment les dommages que les activités de l'Entreprise Autorisée pourraient causer à leurs clients, au GPMR, au personnel qui travaille sur les installations et infrastructures du réseau, aux autres utilisateurs du réseau et aux tiers.

Le GPMR alertera le ministre chargé des transports lorsqu'il estimera que le montant qui lui a été communiqué ne lui paraît pas couvrir les risques envisageables pour des circulations sur le réseau ferré portuaire, notamment au regard de la valorisation connue des sinistres ferroviaires sur le réseau français et des pratiques équivalentes en Europe.

### **2.2 Modalités de demande de sillons**

Les modalités de demande de sillons sont mentionnées au chapitre 4 ci-après.

### **2.3 Règles opérationnelles et échange des informations**

Toutes les opérations liées à l'utilisation du réseau ferré portuaire sont effectuées exclusivement en langue française.

### **2.4 Matériel roulant admis sur le réseau ferré portuaire**

La mise en exploitation de tout matériel roulant est autorisée dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 et l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 susmentionnés.

Toutes les circulations sur le réseau ferré portuaire doivent être composées uniquement de matériels roulants admis à circuler sur les lignes ou sections de ligne accessibles aux Entreprises Autorisées et désignées dans le certificat de sécurité, l'agrément ou l'autorisation correspondant.

Le matériel roulant admis à circuler sur le Réseau Ferré National ou un autre réseau ferré européen, est admis à circuler sur les voies ferrées portuaires. Dans le cas contraire, le matériel correspondant doit faire l'objet d'un agrément délivré par l'autorité portuaire. La démarche de demande d'agrément peut conduire l'autorité portuaire à demander des études complémentaires afin de vérifier la compatibilité du matériel roulant avec les infrastructures du Réseau Ferré Portuaire.

### **2.5 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires et des entreprises agréées**

Les conditions d'aptitude physique et professionnelle et la procédure d'habilitation, par les entreprises ferroviaires, de leur personnel aux fonctions de sécurité sur le Réseau Ferré National sont fixées par le décret n° 2006-1279 et l'arrêté du 30 juillet 2003 susmentionnés.

Ces dispositions s'appliquent sur les voies ferrées portuaires au personnel des Entreprises Ferroviaires et des entreprises agréées par le ministre chargé des transports affecté aux fonctions de sécurité suivantes :

« **Conducteur** »

## **2.6 Dispositions concernant le personnel des embranchés autorisés**

Le personnel des entreprises (embranchés) autorisées par le GPMR, affecté dans un emploi correspondant à la fonction de sécurité « conducteur », amené à circuler sur les voies ferrées portuaires dans le cadre d'activités connexes à celles d'une Installation Terminale Embranchée est formé selon les prescriptions du décret 92-352 du 1<sup>er</sup> avril 1992 modifié par l'arrêté du 21 juillet 1998. .

Une procédure établie par le GPMR règle les conditions dans lesquelles l'autorisation est délivrée.

# **Chapitre 3 – Infrastructure**

## **3.1 Introduction**

Les limites de responsabilité concernant la description des éléments essentiels du réseau ferré portuaire sont mentionnées au point 1.4. ci-avant.

## **3.2 Définition**

### **3.2.1 Consistance du réseau ferré portuaire**

Une carte présentant les lignes composant le réseau ferré portuaire figure en annexe 1

### **3.2.2 Documentation**

La documentation d'Exploitation décrit les caractéristiques des lignes :

Les Entreprises Autorisées doivent contacter le GPMR pour obtenir la documentation d'Exploitation souhaitée.

## **3.3 Description du réseau ferré portuaire**

### **3.3.1 Identification géographique**

#### *3.3.1.1 Typologie des lignes*

Les lignes comportent uniquement des voies sur lesquelles la vitesse n'excède pas 30Km/h Elles sont composées de voies de circulation entre les différents chantiers et de voies de service.

#### *3.3.1.2 Ecartement des voies*

Toutes les voies du réseau ferré portuaire sont à l'écartement standard européen de 1,435 mètre

### **3.3.2 Caractéristiques techniques**

#### *3.3.2.1 Gabarit des obstacles hauts*

Les lignes de chemin de fer permettent la circulation de matériel roulant chargé ou vide ne dépassant pas certaines dimensions. La limite d'encombrement que doivent respecter les couples wagon-chargement constitue :

- le gabarit à respecter qui est déclaré dégagé, selon les itinéraires, vis-à-vis des différentes installations implantées le long des voies (ouvrages d'art, signaux, etc.) ;
- la frontière à ne pas engager par la limite d'encombrement des véhicules stationnant ou circulant sur les voies contiguës.

Chaque gabarit est défini à partir d'un contour de référence cinématique qui lui est propre et après application de ses règles associées, conformément aux prescriptions des fiches UIC 505-4 et 506.

Le gabarit GB1 est dégagé sur les lignes du réseau ferré portuaire.

Les Entreprises Autorisées doivent s'adresser au GPMR pour obtenir toutes les précisions concernant le gabarit des lignes.

Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus, son acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré portuaire que dans les conditions définies au chapitre 6 ci-après.

### 3.3.2.2 Charge à l'essieu

#### ■ Masse maximale admise par essieu

La classification de l'Union Internationale des Chemins de Fer distingue la masse maximale admise par essieu et par mètre courant.

Les voies ferrées portuaires sont classées en catégories D4 qui autorisent, pour les matériels moteurs et les wagons respectant les caractéristiques de base de la classification :

- une masse maximale admise par essieu de 22,5 tonnes
- une masse maximale admise par mètre courant de 8 tonnes/mètre.

Les voies de service sont normalement classées en catégorie D4, sauf mention particulière portée dans les Documents d'Application Opérationnels remis par le GPMR aux Entreprises Autorisées.

#### ■ Masse admissible pour les matériels moteurs

L'admission sur une ligne du réseau ferré portuaire d'un matériel moteur est effectuée en fonction de l'armement, du type de rail et éventuellement du rayon de courbure de la ligne considérée.

- Armement

L'armement est défini par un indice (groupe Demaux) caractérisant l'inertie verticale de l'ensemble rail et traverse. Suivant la valeur de cet indice, les lignes sont classées de 1 à 5 :

- les lignes classées 4 à 5 sont accessibles sans restrictions aux matériels moteurs respectant l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 susmentionné.

Les voies ferrées portuaires de Rouen sont classées en indice

### 4. 3.3.2.3 Déclivités et courbes

La documentation d'Exploitation, indique les déclivités caractéristiques des voies du réseau ferré portuaire. Les documents opérationnels fournis par le GPMR aux Entreprises Autorisées pour préparer leur demande de certificat de sécurité, d'agrément ou d'autorisation précisent les déclivités réelles et les courbes de ces voies. Ils précisent aussi les déclivités des voies de service.

### 3.3.2.4 Vitesses-limite

La documentation d'Exploitation remise par le GPMR aux Entreprises Autorisées indique pour chaque ligne la vitesse-limite applicable.

### 3.3.2.5 Composition, longueur et charge des trains

Les règles de composition, longueur et charge des convois sont précisées, pour chaque catégorie de

circulation admise sur le réseau ferré portuaire, dans la documentation fournie par le GPMR aux Entreprises Autorisées (Règlement de Sécurité de l'Exploitation).

### **3.4 Particularités d'exploitation**

#### **Marchandises dangereuses**

Le transport des marchandises dangereuses est soumis aux dispositions de l'arrêté du 5 juin 2001 modifié susmentionné (dit « arrêté RID ») et au Règlement Local Matières Dangereuses et à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.

### **3.5 Disponibilité de l'infrastructure**

#### **3.5.1 Heures d'ouverture**

Les conditions d'ouverture des lignes, chantiers et des accès aux voies de service sont précisées sur simple demande par le GPMR aux Entreprises Autorisées.

#### **3.5.2 Maintenance et travaux**

Les opérations de maintenance peuvent entraîner des limitations de vitesse sur les lignes concernées et une interdiction temporaire d'utilisation d'une partie du réseau. Ces restrictions sont communiquées aux Entreprises Autorisées concernées par le Bureau Horaire Portuaire au minimum 4 semaines avant la date d'application sauf en cas d'urgence.

### **3.6 Autres équipements**

#### **3.6.3 Chantiers de formation des trains, de garage, voies de relais**

L'infrastructure du réseau ferré portuaire comprend des voies de service (isolées ou réunies en faisceaux), dont la localisation figure en annexe 1, permettant notamment :

- les opérations de formation ou de remaniement d'un train avant le départ de sa gare origine, lors de ses arrêts en cours de route ou après l'arrivée à son terminus ;
- le garage ou le remisage de courte et moyenne durée du matériel roulant d'une Entreprise Autorisée entre deux missions de transport ;
- les manœuvres nécessaires aux services de transport assurées par les Entreprises Autorisées ;
- le relais en cours de route des trains, par exemple pour changement de conducteur ou de l'engin moteur ;

### **3.7 Incidents**

Les Entreprises Autorisées doivent signaler au GPMR ou à son prestataire en charge de la gestion de la circulation tous les incidents d'exploitation.

En cas d'incidents (dérailements, talonnages...) provoquant des dommages aux infrastructures, une enquête est diligentée par le prestataire en charge de la gestion de la circulation afin d'en déterminer les causes et responsabilités éventuelles. Le prestataire établit un procès verbal de constatations immédiates (PVCi) le jour de l'incident, afin d'en décrire les circonstances.

En cas d'incidents (déraillement...) le prestataire en charge de la gestion de la circulation fait intervenir d'office les moyens de relevage et/ou de dépannage utiles du prestataire du GPMR en charge du relevage des matériels déraillés afin de rétablir la circulation dans les meilleurs délais.

A la suite d'un relevage, le prestataire en charge du relevage des matériels déraillés délivre, après avoir procédé aux examens et vérifications utiles, une autorisation de déplacement assortie d'éventuelles restrictions de vitesse se limitant au parcours le plus réduit possible permettant de dégager les itinéraires de circulation. Les conditions de remise en circulation ultérieures du matériel déraillé incombent à l'Entreprise Autorisée.

Lorsque l'enquête visée ci dessus aura démontré la responsabilité d'une Entreprise Autorisée, les frais de relevage correspondants lui seront facturés.

Les frais de réparation et de remise en état des dégâts causés aux infrastructures seront facturés aux Entreprises Autorisées responsables des dommages.

### **3.8 Statistiques de trafic**

Afin de permettre à l'autorité portuaire d'adapter l'organisation de la maintenance au volume réel de trafic, les Entreprises Autorisées communiqueront chaque année au GPMR, les statistiques de trafic réalisé sur les voies du Réseau Ferré Portuaire en distinguant :

- Les origines / destination : terminal, ITE...
- Les matières dangereuses

Ces renseignements devront parvenir au GPMR dans le courant du premier trimestre de l'année A+1

# Chapitre 4 – Attribution de capacité

## 4.1 Introduction

Une demande d'attribution de capacité, peut être présentée au GPMR par :

- les entreprises ferroviaires désignées au point 2.1.2 ci-avant ;
- les entreprises ayant obtenu un agrément du ministère
- les entreprises (embranchés) autorisées par le GPMR
- le gestionnaire d'infrastructure ou ses prestataires
- les opérateurs de transport combiné

Les entités susmentionnées sont, dans la suite du chapitre 4, désignées sous le terme générique de "demandeur".

## 4.2 Description du processus d'attribution de capacité

### 4.2.1 Principes

Le GPMR répartit et attribue la capacité sur le réseau ferré portuaire et à ce titre veille à assurer la meilleure utilisation des infrastructures ainsi que le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires.

### 4.2.2 Commande de sillons

*Demande :*

Les demandes de sillons portuaires s'effectuent auprès du Bureau Horaire du Pole Réseau Ferroviaire du GPMR. Elles doivent respecter les modalités définies pour leur formulation dans le référentiel «Attribution des capacités sur le réseau ferré portuaire» Ce référentiel est accessible aux Entreprises Autorisées qui en font la demande auprès du GPMR. Lorsque le demandeur souhaite modifier un sillon alloué, il doit effectuer une suppression du sillon alloué puis demander un nouveau sillon.

Lors du dépôt de la demande de sillon, l'Entreprise Autorisée utilisatrice du sillon s'assure de la conformité du convoi qu'elle fera circuler aux prescriptions relatives à l'infrastructure.

*Réponses :*

Les réponses aux demandes de capacité sont transmises aux demandeurs dans les conditions indiquées aux points 4.3.1 à 4.3.2 ci dessous.

L'attribution des sillons est effectuée pour une durée limitée et n'engage pas le GPMR à renouveler les sillons.

### 4.2.3 Suppression de sillons

Le GPMR peut imposer la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à 50%.

La décision de suppression d'un ou plusieurs sillons est précédée d'un préavis d'un mois adressé aux Entreprises Autorisées concernées.

### **4.3 Calendriers pour la procédure d'attribution de capacité**

La capacité est attribuée essentiellement dans le cadre des opérations de préparation de l'horaire de service annuel dont le calendrier est détaillé au point 4.3.1 ci-après.

La capacité qui subsiste après cette attribution, appelée « capacité résiduelle », est attribuée selon le calendrier et les conditions détaillées au point 4.3.2 ci-après. Elle permet de répondre à :

- des demandes parvenant au GPMR au-delà de la date limite de présentation des demandes pour l'horaire de service 2016;
- des demandes de sillons destinées à répondre aux besoins ponctuels des Entreprises Autorisées.

Le changement d'horaire de service du réseau ferré national intervient le second samedi de décembre à minuit. En conséquence, l'horaire de service 2016 est applicable à partir du 13 décembre 2015.

#### **4.3.1 Calendrier des opérations de préparation de l'horaire de service 2016 pour les sillons empruntant les lignes du Réseau Ferré Portuaire**

<b>Jusqu'au 15 novembre 2015</b>	Demandes de sillons pour l'horaire de service 2016
<b>16 novembre 2015 au 6 décembre 2015</b>	Elaboration du graphique de circulation du service horaire 2016
<b>07 décembre 2015</b>	Communication aux demandeurs de l'horaire de service par le GPMR. Chaque demandeur reçoit une description précise des sillons envisagés en réponse à sa demande.

#### **4.3.2 Demandes de sillons en cours de service**

Elles sont traitées dans l'ordre de leur réception par le GPMR. Les sillons proposés ne doivent pas entraîner de modifications des sillons déjà attribués dans le cadre de la procédure visée au point 4.3.1 ci avant.

Toute demande de sillons effectuée jusqu'à J-1 ouvrable 15 heures précédant la circulation souhaitée est traitée par le Bureau Horaire Portuaire.

Demandes reçues avant J-7 : La réponse du GPMR est communiquée aux demandeurs dans les deux jours (JO).

Autres demandes : La réponse du GPMR est communiquée aux demandeurs dans les deux heures.

Toute demande de sillons effectuée après J-1 15 heures (JO) précédant la circulation souhaitée devra être présentée au prestataire en charge de la gestion de la circulation tél n° 02 35 52 14 07, Mail : [rouen.guichetcapacitédélégué@sncf.fr](mailto:rouen.guichetcapacitédélégué@sncf.fr), FAX 02 35 52 18 05.

Ce dernier transmet une réponse aux demandeurs dans un délai maximal de 2 heures.

L'absence de réponse du GPMR ne vaut pas acceptation tacite de la demande et il ne sera versé aucune indemnité au demandeur dans ce cas de figure.

### **4.4 Procédure de construction du graphique de circulation et d'allocation des sillons**

#### **4.4.1 Mode opératoire**

- les sillons alloués à l'issue des opérations doivent respecter au mieux les demandes, étant entendu que lorsque certaines d'entre elles sont incompatibles avec le régime d'ouverture des chantiers, avec des plages réservées pour travaux ou maintenance, des sillons différents de ceux qui ont été demandés peuvent être alloués ;

En cas de difficultés rencontrées, Le GPMR s'appuie, pour orienter la construction du graphique de circulation, sur la hiérarchisation des critères exprimée par les demandeurs, en particulier dans la demande de sillons et sur les dispositions décrites au point 4.4.2 ci-après.

Il peut être amené, le cas échéant, à organiser une réunion spécifique des demandeurs concernés pour éclairer certains de ses choix techniques.

#### *4.4.2 Dispositions générales*

Au cours de la construction du graphique, dont l'objectif est de résoudre les incompatibilités issues des différentes demandes, Le GPMR applique, dans l'ordre repris ci-après, les dispositions suivantes qui permettent d'établir des règles de tracé destinées à guider le travail des horairistes chargés du positionnement du sillon dans le graphique de circulation :

- aménagement mesuré d'un ou de plusieurs sillons obtenu par :
  - le décalage d'une ou de plusieurs minutes par rapport à l'horaire demandé ;
  - l'allongement modéré du temps de parcours ou des stationnements.

Les sillons demandés moins d'une fois par semaine sur la durée de l'horaire de service sont tracés de manière à ne pas altérer les réponses apportées aux demandes effectuées pour les autres sillons.

### **4.5 Maintenance et travaux sur le réseau ferré portuaire**

#### **Travaux programmés**

Les demandes de travaux programmées avant J -240 sont traitées en priorité.

#### **Travaux inopinés ou n'ayant pu être programmés dans les conditions ci dessus**

Les périodes pour travaux sont normalement accordées dans la capacité résiduelle du graphique.

Néanmoins, au cours de l'application de l'horaire de service, le GPMR peut dégager, sous préavis de quinze jours et après concertation avec les Entreprises Autorisées bénéficiaires de sillons sur la ligne concernée, des périodes d'interdiction de circulation non prévues lors de la conception de l'horaire de service. Certains sillons peuvent alors être soit supprimés, soit modifiés. Dans ce dernier cas, le GPMR indique les sillons proposés en remplacement.

En cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment à la suite de tout fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, le GPMR peut supprimer ou modifier, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations sans qu'aucune indemnité ne soit versée en conséquence.



## Chapitre 5 – Services

### Prestations minimales

Le GPMR assure aux Entreprises Autorisées l'ensemble des prestations minimales sur les lignes du réseau ferré portuaire. Ces prestations minimales comprennent :

- le traitement des demandes de capacité d'infrastructure ;
- le droit d'utiliser les capacités accordées ;
- l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau ;
- les services nécessaires pour la circulation des trains comprenant la signalisation, la gestion des circulations, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
- toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lesquelles les capacités ont été demandées.

# Chapitre 6 - Transports exceptionnels

Lorsque les caractéristiques du couple wagon/chargement dépasse les limites définies au chapitre 3, son acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré portuaire que dans les conditions ci-après :

A la demande des Entreprises Autorisées, le GPMR réalise (ou valide) une étude d'acheminement prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport exceptionnel sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte. Les dispositions techniques, opérationnelles et financières particulières applicables pour chacun des transports concernés sont communiquées au demandeur par le GPMR.

Le GPMR doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon ou sur les conditions d'utilisation du réseau en raison de restrictions imposées telles que par exemple l'interdiction de croisement, de stationnement ou la limitation de vitesse. Les demandeurs doivent donc en informer le GPMR au plus tôt, dès l'étude de faisabilité ou lors de la demande de capacité, en faisant notamment mention de l'étude effectuée (voir ci dessus).

## Chapitre 7 - Marchandises dangereuses

L'accès des marchandises dangereuses au réseau ferré portuaire est soumis au respect, par les Entreprises Autorisées, de dispositions particulières ci-après :

- Le transport des marchandises dangereuses est soumis aux dispositions de l'arrêté du 5 juin 2001 modifié susmentionné (dit « arrêté RID »), au Règlement Local Matières Dangereuses et à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.
- Attribution de capacité : Le GPMR doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon ou sur les conditions d'utilisation du réseau en raison de restrictions résultant de la présence de matières dangereuses. Les demandeurs doivent donc en informer le GPMR au plus tôt, dès l'étude de faisabilité ou lors de la demande de capacité.

Les dispositions techniques, opérationnelles particulières applicables pour chacun des transports concernés sont communiquées à l'Entreprise Autorisée par le GPMR.

# Chapitre 8 - Tarification

## 8.1 Principes de tarification

L'utilisation du réseau ferré portuaire donne lieu, en application du Code des Ports maritimes, à la perception par le GPMR de redevances.

Le montant de la redevance est fixé de la façon suivante :

Nombre de sillons utilisés x tarif unitaire publié par le GPMR

## 8.2 Système de tarification

### **8.2.1 Redevances pour l'accès aux équipements**

Réalisation d'études pour les transports exceptionnels ou les marchandises dangereuses

La réalisation d'études est payante, un devis et un délai d'étude sont fournis en réponse à chaque demande.

### **8.2.2 Autres redevances**

Le GPMR peut être amené à facturer des prestations autres que celles mentionnées ci dessus. Les prix correspondants sont établis sur devis. La facturation se fait alors dans les conditions prévues par le contrat d'utilisation du réseau ferré portuaire conclu avec l'Entreprise Autorisée.

## 8.3 Validité des tarifs

Les tarifs définis dans ce chapitre sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

## 8.4 Modalités de facturation

### **8.4.1 Facturation des redevances**

Toutes les factures de redevances comportent l'indication des montants hors taxes. La TVA applicable est celle correspondant au taux en vigueur à la date de facturation, qui est de 19,6 % à la date de publication du présent document.

Les redevances sont établies et facturées annuellement par le GPMR.

Les factures sont adressées par le GPMR dans les conditions définies dans le contrat d'utilisation du réseau ferré portuaire.

### **8.4.2 Conditions de règlement générales**

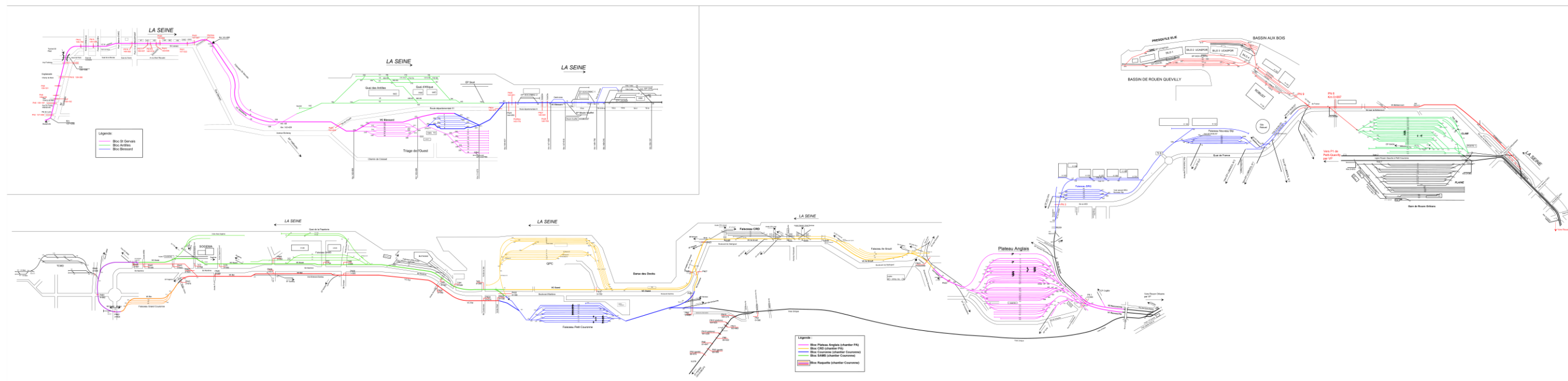
En cas de règlement intervenant à une date postérieure à la date limite de paiement figurant sur la facture, les sommes dues sont majorées d'intérêts pour retard de paiement au taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée à la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture, majoré de sept points. Cette pénalité est calculée par jour de retard à partir de la date d'échéance jusqu'à la date de paiement effectif des sommes dues.

### **8.4.3 Contestation des factures**

Les factures émises par le GPMR peuvent être contestées par les Entreprises Autorisées dans un délai de deux mois à compter de leur date de réception, par courrier recommandé avec accusé de réception adressé au GPMR précisant les causes et le montant de la contestation.

La contestation d'une facture n'a pas pour effet de suspendre l'obligation de régler les sommes facturées dans les délais de paiement requis.

# Annexe 1 Cartes des lignes du Réseau Ferré Portuaire



## Annexe 2 – Glossaire

- **Entreprise ferroviaire (EF)** : Opérateur Ferroviaire assurant des services de transport par voie ferrée disposant d'une licence d'Entreprise Ferroviaire délivrée par le Ministère et d'un Certificat de Sécurité délivré par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.
- **Entreprise agréée** : Entreprise, non titulaire d'un Certificat de Sécurité, agréée par le ministre chargé des Transports pour utiliser les voies ferrées portuaires selon les dispositions de l'article L5352-3 du Code des Transports.
- **Embranché autorisé** : Société détenant (ou exploitant) une Installation Terminale Embranchée raccordée au Réseau Ferré Portuaire et titulaire d'une convention de raccordement, spécialement autorisée par l'autorité portuaire à utiliser une partie des voies ferrées portuaires dans les conditions fixées par le Règlement de Sécurité de l'Exploitation.
- **Gestionnaire d'infrastructure** : Organisme chargé notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'autorité portuaire exerce la mission de Gestionnaire d'Infrastructure.
- **Installation Terminale Embranchée (ITE)** : Parties de voies ferrées privées raccordées au Réseau Ferré Portuaire dans les conditions techniques et financières fixées par une convention de raccordement.
- **Mainteneur** : Entité chargée de la planification et de la réalisation de la maintenance préventive et curative des installations du Réseau Ferré Portuaire. Cette activité peut être exercée par le Gestionnaire d'Infrastructure ou être déléguée à un tiers dans le cadre d'un marché de prestation.
- **Réseau Ferré Portuaire (RFP)** : Ensemble des installations ferroviaires situées à l'intérieur des limites administratives ou de la circonscription d'un port.
- **Capacité** : période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré ou à une opération de maintenance.

# Fiche signalétique

<i>Référence</i>	DRR - RFP
<i>Titre</i>	Document de référence du réseau ferré portuaire
<i>Date d'édition</i>	13/01/2016
<i>Version en cours</i>	Version du 13/01/2016
<i>Emetteur</i>	Pôle Réseau Ferroviaire Portuaire

## Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
<b>Nom</b>	<b>date</b>	<b>Nom</b>	<b>date</b>	<b>Nom</b>	<b>date</b>
A.BELMONTE	01/12/2015	D.SIMON	13/01/2016	C.FEUVRE Directeur des Transports Terrestres	13/01/2016

## Historique des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>
13/01/2016	1	13/01/2016