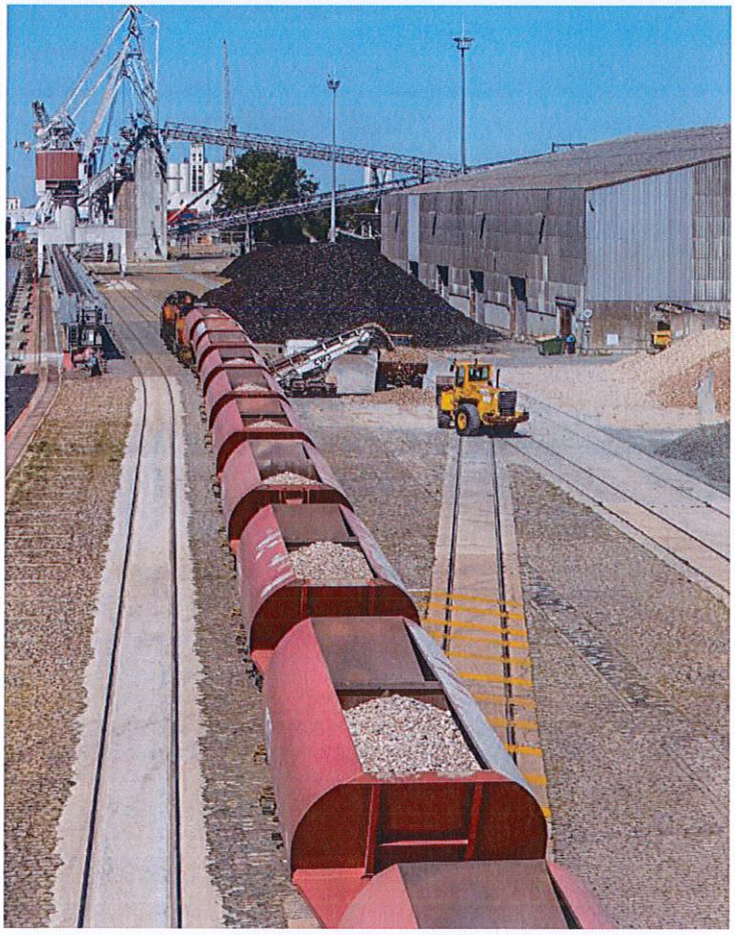
BORDEAUX PORT

Document de Référence du Réseau Ferré du Port de Bordeaux

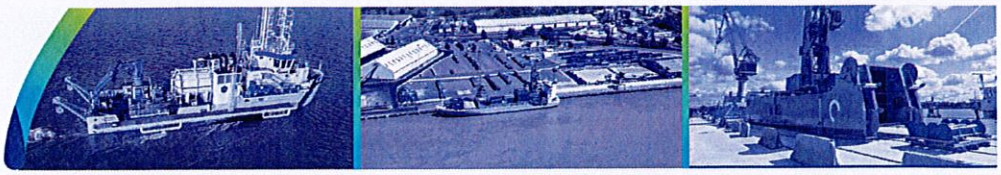
Sites de BASSENS et du VERDON

Horaires de Service 2023



Sébastien Hustié pour GPMB

GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX
152, QUAI DE BACALAN - CS 41320 - 33082 BORDEAUX CEDEX
TÉL. : +33 (0)5 56 90 59 24
PORTABLE : +33 (0)6 03 10 69 02
EMAIL : n-maurice@bordeaux-port.fr



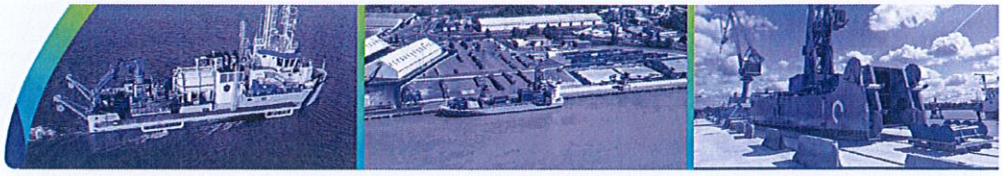
Gestion des Modifications

Pour rappel, le Réseau Ferré Portuaire intègre l'ensemble des voies ferrées gérées par le Grand Port Maritime de Bordeaux regroupant les sites de Bassens, du Verdon et la ligne Bassens – Bec d'Ambés.

Pour des raisons liées à la spécificité et à la spécialité des sites du GPMB, le GI a produit deux Documents de Référence, l'un appelé Document de Référence du Réseau Ferré Portuaire. Il englobe les sites de Bassens et du Verdon. Le second dénommé « Document de Référence de Ligne », ne traite que de la voie ferrée capillaire dite « voie ferrée Bassens - Bec d'Ambés » ou « ligne BBA ».

Les modifications apportées pour l'horaire de service 2023 sont substantielles. Néanmoins, toute référence à la version 2021 n'est plus valide.

Merci de votre compréhension.



SOMMAIRE

CHAPITRE 1 INFORMATIONS GENERALES 6

1.1 Introduction 6
1.2 Objectifs 6
1.3 Cadre juridique général 6
1.4 Statut du document de référence du réseau (DRR) 8
1.4.1 Remarque générale 8
1.4.2 Validité des données présentées 8
1.4.3 Recours 8
1.5 Structure du document de référence du réseau 8
1.6 Période de validité et mise à jour 8
1.6.1 Période de validité 8
1.6.2 Mise à jour 9
1.7 Publication 9
1.8 Contacts du Grand Port Maritime de Bordeaux 9
1.9 Glossaire 9

CHAPITRE 2 CONDITIONS D'ACCES AU RFP 10

2.1 Conditions générales d'accès 10
2.2 Attribution de Capacité 10
2.3 Règles Opérationnelles et échange d'informations 10
2.3.1 Langue et Communication 10
2.3.2 Gestion du trafic 11
2.3.3 Sûreté et Sécurité Portuaire 11
2.4 Transports Exceptionnels 11
2.5 Marchandises Dangereuses 11
2.6 Admission du Matériel Roulant 12
2.6.1 Généralités 12
2.6.2 Cas du Matériel Roulant autorisé sur le réseau Européen 12
2.6.3 Cas du Matériel roulant agréé suivant d'autres modalités 12
2.6.4 Cas des opérateurs internes au GI (non EF) 12
2.6.5 Accompagnement sur les sites du RFP 12
2.6.6 Étude de compatibilité avec l'infrastructure 12
2.7 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires 13
2.8 Règles essentielles liées à la circulation des trains 13
2.8.1 Préparation et composition des trains à destination du RFN 14

2.8.2 Immobilisation des rames 14
2.8.3 Conduite 14
2.8.4 Mise en marche 15
2.8.5 Accompagnement 15
2.8.6 Traitement des anomalies liées aux circulations 15

CHAPITRE 3 INFRASTRUCTURES 17

3.1 Introduction 17
3.2 Définitions 17
3.2.1 Consistance du RFP 17
3.2.2 Points Frontières RFN/RFP 17
3.2.3 Documentation 17
3.3 Caractéristiques techniques du RFP 18
3.4 Systèmes de sécurité 19
3.4.1 Poste de Circulation 19
3.4.2 Installations de sécurité 19
3.4.3 Traversées Charretières (TC) et Passage à niveau (PN) 19
3.5 Ouvrage d'art / Ouvrage en Terre 20
3.6 Systèmes de communication 20
3.7 Particularités d'exploitation 20
3.7.1 Voies spécialisées 20
3.7.2 Environnement 20
3.7.3 Matières Dangereuses 20
3.8 Disponibilité de l'Infrastructure 21

CHAPITRE 4 ATTRIBUTION DES CAPACITÉS 22

4.1 Principes 22
4.1.1 Programme d'activité 22
4.1.2 Organisation de la gestion des attributions de capacité 23
4.1.3 Phasage des réservations des Blocs (Cf. procédure « Pré-opérationnelle ... de l'attribution à l'autorisation...») 23
4.1.4 Confirmation de la demande de Capacité 24
4.2 Gestion opérationnelle des circulations 24
4.3 Modalités de répartition 24
4.3.1 Modalités de coordination 24
4.3.2 Modalités de règlement des litiges 24
4.3.3 Suppression ou modification de capacité 25
4.4 Mesures particulières en cas de perturbations 25
4.5 Mesures particulières en cas de relevage 25
4.6 Infractions et carence du personnel dans l'exercice de ses fonctions 26

4.7 Transports exceptionnels et marchandises dangereuses 26

CHAPITRE 5 PRESTATIONS 27

5.1 Prestations minimales du GPMB 27

5.2 Prestations complémentaires d'accès aux équipements fournis par le GPMB 27

CHAPITRE 6 TARIFICATION 28

6.1 Principe 28

6.2 Déclaration 28

6.3 Facturation 28

6.4 Redevance 28

6.5 Révision 28

ANNEXES 29

Annexe 1 - Description du réseau ferré portuaire / voies ferrées portuaires 29

Annexe 2 : Amplitude de tenue des Postes du RFN pour l'accès portuaire 33

Annexe 3 : Coordonnées des Gestionnaires d'Infrastructure de France 34

Annexe 4 : Modèle d'une « Autorisation de Circulation » 35

Annexe 5 : Glossaire 36

Annexe 6 : Organisation de la Circulation des Marchandises Dangereuses 39

Article 1 - Réglementation du TMD 39

Article 2 - Autorisation de circulation des MD sur le RFP 39

Article 3 - Circulation des wagons MD 40

Article 4 - Stationnement temporaire des wagons MD sur le RFP 41

Article 5 - Moyens de sûreté mis en œuvre sur les terminaux portuaires 43

Article 6 - Reconnaissance d'aptitude au transport de MD (RAT) 43

CHAPITRE 1 INFORMATIONS GENERALES

1.1 INTRODUCTION

Le décret n°2019-525 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, offre la possibilité au GPMB, en tant que Gestionnaire d'Infrastructure (GI), de modifier le statut réglementaire des voies ferrées portuaires. Aussi, le choix a été fait de gérer désormais ces voies ferrées sous le statut « de voies ferrées locales », répondant plus justement aux enjeux liés à la compétitivité de l'établissement et correspondant à l'environnement ferroviaire de ces infrastructures tout en maintenant un haut niveau de sécurité.
Le Réseau Ferré Portuaire du GPMB intègre donc désormais les voies ferrées présentes dans son enceinte mais également la ligne Bassens – Bec d'Ambes.

Par ailleurs, le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) a décidé de confier leur exploitation et maintenance à un prestataire unique dénommé ci-après Prestataire Unique Circulation / Maintenance (PUCM).

Dans ce cadre, le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) a établi le présent Document de Référence du Réseau (DRR) qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'Infrastructure ferroviaire.

1.2 OBJECTIFS

Le Document de Référence du Réseau pour les sites de Bassens et du Verdon (DRR) contient les informations nécessaires aux Entreprises Ferroviaires (EF), ainsi qu'à toute autre Entreprise assurant un service de Transport par Fer, qui souhaitent utiliser le Réseau Ferré Portuaire (RFP) pour y assurer des prestations de transport de marchandises.

Par convention, l'ensemble des prestataires utilisant le RFP est désigné dans ce document en tant qu'EF.

1.3 CADRE JURIDIQUE GENERAL

Le cadre juridique général applicable à l'accès au RFP et à son utilisation est, à la date de publication du présent document, constitué des principaux textes législatifs et réglementaires suivants :

- **Directives Européennes** :
  - → **Directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007** relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite des locomotives sur le système ferroviaire de la Communauté.
  - → **Directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008** relative au transport intérieur des marchandises dangereuses
  - → **Directive (UE) 2016/798** - Directive du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire
  - → **Directive (UE) 2016/797** - Directive du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

- **Ordonnances :**
  - → **Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010** relative à la partie législative du Code des Transports (abroge la partie législative du code des ports maritimes)
  - → **Ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015** prise en application de la loi n°2014-872 portant sur la réforme ferroviaire.

→ **Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019** portant transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004

- **Lois :**

→ **Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006** relative à la sécurité et au développement des transports ;

→ **Loi n°2014-872 du 4 août 2014** portant sur la réforme ferroviaire ;

→ **Loi n° 2018-515** - Loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

→ **Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019** d'orientation des mobilités

- **Codes :**

→ **Code des transports** – Titre V – Voies Ferrées Portuaires

- **Décrets :**

→ **Décret n°2017-439 du 30 mars 2017** modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;

→ **Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019** relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

→ **Décret n°2008-887 du 2 septembre 2008** relatif à l'incorporation dans le RFN ou au retranchement des voies suite à la constitution du réseau des VFP du Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) ;

→ **Décret n° 92-352 du 1er avril 1992** pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

- **Arrêtés :**

→ **Arrêté du 18 mars 1991** modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

→ **Arrêté du 6 mai 2003** modifié fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'EF ;

→ **Arrêté du 26 février 2008** relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port Autonome de Bordeaux ;

→ **Arrêté du 14 avril 2008** modifié relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire ;

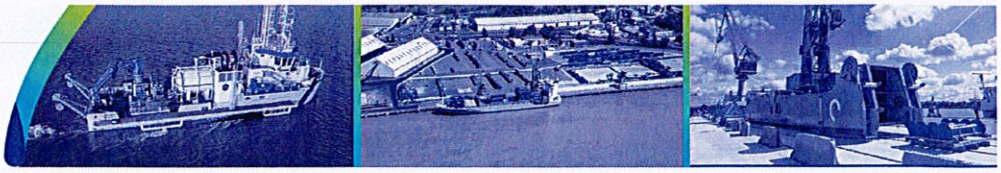
→ **Arrêté du 29 mai 2009** modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;

→ **Arrêté du 6 août 2010** modifié relatif à la certification des conducteurs de train ;

→ **Arrêté du 30 novembre 2010** relatif à la manœuvre des installations de sécurité simples

→ **Arrêté du 19 mars 2012** fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ;

→ **Arrêté du 7 mai 2015** modifié relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à interopérabilité du système ferroviaire.



→ **Arrêté du 28 septembre 2016** portant référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulation de voyageurs.

→ **Arrêté du 30 mars 2017** modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises

→ **Arrêté du 6 février 2018** portant les référentiels relatifs à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises.

Les textes législatifs sont consultables sur les sites internet www.legifrance.gouv.fr pour les textes français et sur le site www.europa.eu pour les textes communautaires.

1.4 STATUT DU DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU (DRR)

1.4.1 Remarque générale

Tout contrat conclu entre le GPMB et chaque Entreprise utilisant le Réseau Ferré Portuaire (RFP) est établi selon les règles définies dans le présent document.

1.4.2 Validité des données présentées

Le présent document contient une description des éléments essentiels du RFP et de son utilisation, arrêtés à la date de sa publication.

Toutefois, le volume et l'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 EF sont en conséquence invitées à consulter le GPMB pour toute précision, notamment l'évolution de l'infrastructure du RFP intervenue depuis la publication du document.

1.4.3 Recours

En cas de désaccord d'une des parties intéressées avec l'une ou l'autre des dispositions du présent document, un recours peut être effectué auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

1.5 STRUCTURE DU DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU

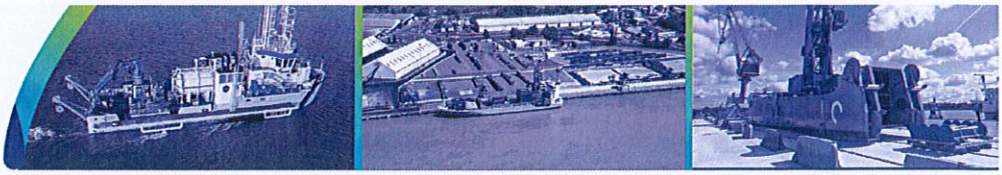
Le Document de Référence Réseau comprend :

- des informations générales ;
- la présentation des conditions d'accès au RFP ;
- la description de l'infrastructure ;
- les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs à l'allocation de capacité ;
- la description des services offerts aux EF ;
- les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs à la tarification.

1.6 PERIODE DE VALIDITE ET MISE A JOUR

1.6.1 Période de validité

La période de validité de la présente édition du Document de Référence Réseau correspond à celle de l'horaire de service 2023, applicable du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2023.



1.6.2 Mise à jour

Des changements considérés comme substantiels par le GPMB pourront donner lieu à une actualisation du Document de Référence Réseau.

Les textes législatifs ou réglementaires adoptés après la publication du Document de Référence Réseau sont applicables sans que l'actualisation de ce document ne soit nécessaire.

1.7 PUBLICATION

Le Document de Référence Réseau est établi et publié par le GPMB, en français, sur son site Internet : www.bordeaux-port.fr.

Par ailleurs, toute partie intéressée par le transport ferroviaire peut obtenir le Document de Référence Réseau sur CD-Rom ou Clé USB, en adressant sa demande à l'adresse figurant au point 1.8. ci-après.

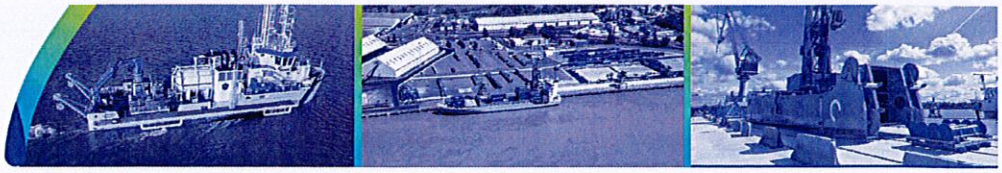
1.8 CONTACTS DU GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX

Toute EF ou toute partie intéressée qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur l'ensemble des dispositions contenues dans le présent document doit s'adresser au GPMB :

- par courrier : Grand Port Maritime de Bordeaux, 152 Quai de Bacalan, CS41320, 33082 Bordeaux Cedex
- par mail : n-maurice@bordeaux-port.fr
- par téléphone : 05.56.90.59.24 ou 06.03.10.69.02

1.9 GLOSSAIRE

Un glossaire des définitions des termes et sigles utilisés dans le présent document figure en **Annexe 5**.



CHAPITRE 2 CONDITIONS D'ACCES AU RFP

2.1 CONDITIONS GENERALES D'ACCES

Le Réseau Ferré portuaire du GPMB est accessible à toutes les entreprises autorisées à circuler sur le Réseau Ferré National mais aussi aux entreprises non autorisées sur le RFN mais disposant d'un agrément ministériel ou reconnu comme tel.

Toute entreprise sera autorisée à circuler sur le RFP sous réserve de satisfaire aux obligations minimales suivantes :

- déclare que ses personnels sont couverts par un certificat de sécurité délivré par un organisme national de certification de sécurité (EPSF) ou par l'Agence conformément au décret n°2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire,
- déclare disposer d'une attestation d'assurance à même de couvrir ses activités lors des circulations sur les VFP du GPMB,
- déclare le type de trafic, tonnage prévisionnel, qualité des produits, mode d'utilisation du RFP,
- déclare avoir pris connaissance du DRR et signé le Plan de Prévention Spécifique Annuel (PPS),
- s'engage à respecter les dispositions du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) du Réseau Ferré Portuaire du GPMB ou à être signataire d'un contrat spécifique (Contrat d'Utilisation des Voies Ferrées Portuaires),

Le recueil des pièces (déclaration de certificat de sécurité, PPS, déclaration d'engagement à respecter les dispositions du SGS, attestation d'assurance) sont constitutives d'un dossier pour toute demande d'autorisation de circuler sur le RFP.

Une fois ce dossier complet, le GPMB sera à même de délivrer une autorisation de circulation (annexe 4) valable pour toute la durée de l'horaire de service demandé.

Sans autorisation délivrée par le Port, la circulation des trains sur le RFP est interdite.

2.2 ATTRIBUTION DE CAPACITE

Les demandes d'attribution de capacité (blocs) sont présentées au GPMB ou à son Prestataire Unique Circulations / Maintenance (PUCM) selon les procédures décrites au chapitre 4 du présent document.

Les EF transmettent leurs demandes de capacité au PUCM par mail à l'adresse suivante : pucm@bordeaux-port.fr (Cf. dispositions prévues au chapitre 4).

2.3 REGLES OPERATIONNELLES ET ECHANGE D'INFORMATIONS

2.3.1 Langue et Communication

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

2.3.2 Gestion du trafic

La gestion du trafic et des circulations sur le RFP est assurée pour le service horaire 2023 par le Prestataire Unique Circulations / Maintenance (PUCM) désigné conformément à la procédure des marchés publics en vigueur au GPMB.

L'ensemble des procédures opérationnelles, afin de permettre à chaque EF d'utiliser les infrastructures du RFP en toute sécurité, est rassemblé dans une Consigne Locale d'Exploitation (CLE) propre à chaque site. Elles sont disponibles sur demande auprès du Coordonnateur de Site (CS) ou du chargé de développement ferroviaire du Grand Port Maritime de Bordeaux, tous 2 représentants du GPMB.

2.3.3 Sûreté et Sécurité Portuaire

Les EF doivent respecter les principes de sûreté du RFP conformément au SGS du GPMB en ce qui concerne l'accès au site, le personnel, le contrôle ou la surveillance du matériel roulant composant les trains et les marchandises transportées.

En cas de règles spécifiques de sûreté applicables aux conditions d'accès au RFP, celles-ci sont décrites dans les Consignes Locales Exploitation (CLE).

Afin de satisfaire aux exigences de sécurité en cas de déclenchement d'un Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS), le PUCM pourrait être amené sur demande de « l'Autorité Portuaire », à communiquer le nom et la qualité de chaque personne accompagnant les trains entrants et sortants des VFP.

2.4 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Les EF doivent préciser dans le dossier technique de demande d'une Autorisation de Circulation (voir article 2.1.) si le service de transport qu'elles souhaitent exécuter sur le RFP comporte des transports exceptionnels.

Un transport est considéré comme exceptionnel lorsqu'il occasionne des difficultés particulières d'acheminement (article 2 de l'arrêté du 19 mars 2012) sur les réseaux ferrés portuaires et nationaux de par ses dimensions, sa masse, son conditionnement, et ne peut être admis de ce fait que dans des conditions techniques ou d'exploitation spéciales.

L'accès des transports exceptionnels au RFP est soumis au respect, par les EF, des dispositions particulières indiquées au point 4.7 ci-après et reprises dans la CLE propre à chaque site.

2.5 MARCHANDISES DANGEREUSES

L'accès des marchandises dangereuses au RFP est soumis au respect, par les EF, des dispositions particulières indiquées au point 4.7 ci-après et complétées par l'annexe 6 du présent document portant sur « l'organisation de la circulation et du stationnement des marchandises Dangereuses (MD) sur le RFP ».

2.6 ADMISSION DU MATERIEL ROULANT

2.6.1 Généralités

Les matériels roulants autorisés sur le RFN sont réputés aptes à circuler sur le RFP, sous réserve de vérification par l'EF qui les utilise de leur compatibilité avec l'infrastructure portuaire.

Chaque EF doit, au préalable, se faire enregistrer comme Entreprise Ferroviaire autorisée à utiliser les infrastructures du RFP selon les modalités contenu dans le Document de Référence du Réseau (DRR) du GPMB.

Par conséquent, après étude sur la base des éléments fournis, le GPMB se réserve le droit d'interdire l'accès à ses réseaux pour certains matériels roulants ou d'imposer des consignes particulières afin de prévenir les incidents/accidents potentiels.

D'une manière générale, dans le cadre de l'accès au RFP, l'EF s'engage à fournir les fiches techniques des matériels qu'elle est amenée à tracter, ou qu'elle tracte déjà. Ces données seront mises à disposition du GPMB afin :

- d'avoir la connaissance des différents types de matériels qui circulent sur les voies,
- de définir les moyens de relevage qu'il est susceptible de mettre en œuvre en cas de déraillement.

2.6.2 Cas du Matériel Roulant autorisé sur le réseau Européen

Ces matériels roulants sont immatriculés par une autorité de sécurité nationale et sont repérés par le numéro EVN inscrit sur la caisse du véhicule.

2.6.3 Cas du Matériel roulant agréé suivant d'autres modalités

Un matériel agréé par SNCF Réseau suivant les modalités des documents RFN-CG-MR 03 A-00-n°002 (IN 1417) et RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 (IN 1418) est réputé admis sur le RFP pourvu qu'il satisfasse aux conditions minimales requises.

2.6.4 Cas des opérateurs internes au GI (non EF)

Il s'agit des prestataires portuaires tels que les embranchés (ITE) et les opérateurs portuaires. Il leur incombe de vérifier la compatibilité des engins utilisés avec l'infrastructure du GPMB.

Il est admis que pour assurer la continuité de l'exploitation sur le RFP, le GPMB et le PUCM étudieront les risques associés à l'utilisation de l'infrastructure par le demandeur selon les principes du document RFN-IG-TR 01 A-00-n°005 (ITE, opérateur portuaire) pour des opérations telles que la traction d'un train en bord à quai, livraisons, restitution de wagons entre ITE et RFP.

2.6.5 Accompagnement sur les sites du RFP

Pour les besoins liés à l'utilisation des voies du RFP, à la demande de l'EF, des autres candidats, du wagonnier, etc.., le GPMB peut fournir une prestation d'accompagnement par un agent habilité sur son réseau. Cette prestation doit faire l'objet d'une demande à l'unité des voies ferrées du GPMB ou auprès du Coordonnateur de Site.

2.6.6 Étude de compatibilité avec l'infrastructure

Afin d'établir leurs études de compatibilité du matériel roulant, les EF doivent connaitre les dispositions et particularités locales de chaque site du GPMB. Pour cela, le Coordonnateur de Site met à disposition des EF la Consigne Locale d'Exploitation du site concerné.

Pour tout matériel nouveau et réputé n'ayant encore jamais circulé sur le RFP, y compris les engins rail/route et engin pousse-wagon, les EF doivent vérifier leur compatibilité avec l'infrastructure ferroviaire pour ce qui est de leurs modalités d'utilisation, les aires de déplacement et modalités spécifiques de freinage.

En cas de doute sur la compatibilité du matériel utilisé avec les voies du réseau ferré, le GI se réserve le droit d'imposer au détenteur du matériel concerné une étude de compatibilité du matériel roulant avec les infrastructures du réseau. Si tel était le cas, cette étude serait à la charge de l'EF.

Les vérifications à procéder comprennent :

- les marquages des véhicules,
- le respect des gabarits,
- le respect des masses admissibles,
- l'équipement frein automatique,
- le respect de la performance de freinage,
- le respect des rayons de courbes admissible,
- les aires de déplacement.

Cas des trains Travaux

Dans le cadre de la réalisation de travaux sur l'infrastructure, le matériel roulant tracté ou remorqué doit respecter les règles mentionnées dans le Manuel du SGS et être compatible avec les spécificités techniques définies dans la Consigne Locale d'Exploitation.

L'entreprise en charge des travaux devra notamment justifier de la capacité de ses engins à respecter les exigences des normes NF F58-001 et/ou NF 58-002 et/ou F58-003 (suivant leur classification). En cas d'impossibilité du titulaire à respecter ces exigences, celui-ci devra utiliser un matériel roulant tracté ou remorqué agréé pour circuler sur les voies du RFP.

2.7 DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

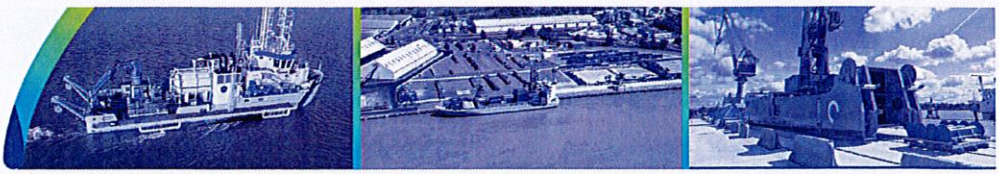
Le terme « personnel » désigne tous les agents employés par l'EF, ses préposés, ainsi que le personnel des entreprises ayant une interaction directe avec le train autorisé à circuler sur les VFP.

Les conditions minimales d'aptitude physique et professionnelle et la procédure d'habilitation, par les EF, de leur personnel aux fonctions de sécurité sur le RFP sont fixées selon les conditions décrites par le décret n° 92-352 du 1er avril 1992 relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées, y compris pour les personnels de conduite.

La formation du personnel peut être confiée à un des centres agréés de formation dont la liste en vigueur est consultable sur le site Internet de l'EPSF ou équivalent : www.securite-ferroviaire.fr.

2.8 REGLES ESSENTIELLES LIEES A LA CIRCULATION DES TRAINS

Les Consignes Locales d'Exploitation propres à chaque site du GPMB reprennent l'ensemble des obligations opérationnelles des EF lié à la circulation de leurs trains. Néanmoins un rappel des règles générales est repris dans les paragraphes suivant à l'usage des EF.



2.8.1 Préparation et composition des trains à destination du RFN

La préparation d'une circulation à destination du RFN comporte les principales phases suivantes :

- la (es) manœuvre(s) de mise en place des éléments constitutifs de la circulation ;
- la réalisation des attelages ;
- le raccordement et l'établissement de la continuité des conduites générales et principales le cas échéant ;
- la mise dans la position correspondant à l'état du véhicule du (es) dispositif(s) de sélection du mode de freinage.

Ainsi que, en fonction des circonstances :

- la mise en œuvre d'un calage d'arrêt et de dérive adapté à la configuration ainsi créée ;
- la mise hors service des systèmes d'immobilisation éventuellement mis en action sur les véhicules lors d'une phase antérieure de stationnement. Toute circulation à destination du RFN doit comporter une signalisation permettant de repérer ses extrémités, le sens de sa marche et son intégrité. Cette signalisation consiste en 2 feux blancs à l'avant et 2 feux rouges à l'arrière.

Pour pouvoir se déplacer, une circulation doit respecter les caractéristiques de composition, de vitesse, de freinage, d'accompagnement, d'équipement en systèmes de communication et de sécurité compatibles avec les infrastructures ferroviaires du GPMB et du RFN. Les circulations doivent en outre respecter les règles applicables sur ces réseaux.

La mise en marche d'une circulation est subordonnée à la vérification :

- de sa composition ;
- du fonctionnement effectif des équipements de sécurité et de communication ;
- de la conformité des chargements et de leur bon arrimage ;
- de l'état des matériels roulants et de leur conformité aux services effectués et aux lignes empruntées ;
- du fonctionnement effectif des dispositifs de freinage ;
- du fonctionnement correct des équipements accessoires ou complémentaires lorsqu'ils sont exigés.

2.8.2 Immobilisation des rames

Les pentes et rampes maximales sur les VFP sont inférieures à 5 mm/m.

Cependant le calage des wagons, à la charge de l'EF, est obligatoire sur l'ensemble des VFP afin d'éviter tout risque de dérives intempestives.

2.8.3 Conduite

La conduite d'une circulation ne peut être assurée que par du personnel formé et habilité (Cf. 2.7. du présent document).

La circulation des mobiles se fait en marche en manœuvre, guidée par un agent au sol, à la vitesse maximale de 6 km/h sur l'ensemble des voies du site de Bassens, et jusqu'à 20 km/h sur le site du Verdon. Pour tous les déplacements, le conducteur doit cependant, autant que possible, se placer dans la cabine de tête, dans le sens du mouvement, afin d'être en mesure d'observer

toute signalisation. Dans le cas où ceci n'est pas possible, l'observation de la signalisation incombe alors à l'agent de manœuvre.

Le conducteur est responsable des mesures à prendre en cas d'incident compte tenu notamment des instructions et avis qu'il peut recevoir des autres agents. Ceci s'applique en cas de dérangement d'une TC ou d'un PN, pour lequel il est chargé de mettre en place (ou faire mettre en place par l'agent de manœuvre) les mesures de protection prévues dans ses instructions.

Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité de l'exploitation, le conducteur doit disposer de tous les documents nécessaires ainsi que d'un guide reprenant les conditions de dépannage et de reprise de circulation en mode dégradé.

2.8.4 Mise en marche

La mise en marche d'une circulation ne peut s'effectuer que si :

- les conditions préalables à la mise en marche mentionnées aux points précédents ont été réalisées et vérifiées ;
- les conditions de départ sont remplies (ex : heure du départ, autorisation délivrée, ordre correspondant donné,...).

Si ces conditions ne sont pas remplies, le personnel de l'EF et le Coordonnateur de Site détermine les conditions dans lesquelles cette circulation peut être mise en marche en toute sécurité.

2.8.5 Accompagnement

La présence d'un agent d'accompagnement est nécessaire pour assister le conducteur :

- en cas d'absence ou de non-fonctionnement des automatismes embarqués permettant l'arrêt des circulations en cas de défaillance du conducteur ;
- en cas d'absence ou de non-fonctionnement des systèmes de communication entre les agents au sol et le conducteur.

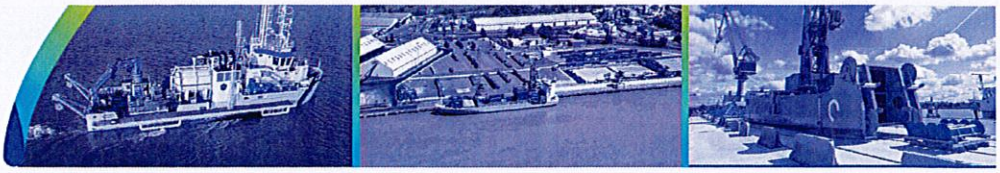
2.8.6 Traitement des anomalies liées aux circulations

En cas d'anomalie susceptible de survenir à bord d'une circulation, y compris sur les chargements, pouvant mettre en danger cette circulation, les autres circulations, le personnel, les tiers ou l'environnement, les actions suivantes sont prises :

- alerte des personnes chargées des actions d'urgence appropriées selon les dispositions prévues dans le Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) des sites de Bassens et du Verdon ;
- actions d'urgence par ces personnes pour obtenir l'arrêt de la circulation ainsi que des autres circulations susceptibles d'être concernées ;
- détermination des conditions de remise en marche de la ou des circulations concernées.

Lorsqu'un conducteur n'est plus en mesure de poursuivre l'acheminement de sa circulation, les procédures à la disposition des agents leur indiquent les moyens à mettre en œuvre pour lui porter assistance et/ou le remplacer. En attendant, le conducteur ne doit pas remettre la circulation en marche sans l'autorisation expresse de l'agent responsable des opérations de secours ou à défaut de l'agent auprès duquel il a demandé assistance.

En cas de situations exceptionnelles ou d'incidents liés à la composition, au freinage ou au chargement de la circulation, le conducteur doit disposer des règles à appliquer, notamment celles concernant la vitesse et le freinage. Ces règles doivent indiquer les conditions à respecter afin de pouvoir continuer à circuler et doivent prévoir les conditions d'avis et d'information des personnels concernés.



En cas d'absence de la signalisation d'une circulation, celle-ci doit être rétablie. Des mesures doivent alors être prises pour pallier aux risques engendrés par cette absence dès sa découverte et jusqu'au rétablissement de la signalisation.

CHAPITRE 3 INFRASTRUCTURES

3.1 INTRODUCTION

Les limites de responsabilité concernant la description des éléments essentiels du RFP sont mentionnées au point 3.2 ci-après.

3.2 DEFINITIONS

3.2.1 Consistance du RFP

Le Réseau Ferré Portuaire du GPMB comprend à ce jour 20,884 km de voies (10,614 km pour Bassens et 10,270 km pour Le Verdon), toutes non électrifiées.

Le plan général (RFP/RFN/ circonscription du GPMB) et les plans spécifiques des sites de Bassens et du Verdon figurent à l'Annexe 1 du présent document.

Le RFP est exclusivement ouvert au matériel assurant un service de fret et de Trains de Travaux. Les EF peuvent uniquement faire circuler sur le RFP du GPMB du matériel roulant autorisé sur le RFN.

Le RFP est composé de voies de circulation, de voies de service (réception, expédition, manœuvres, remisage) et de voies de travail (principalement débord).

3.2.2 Points Frontières RFN/RFP

Le RFP est interfacé au RFN par 4 points frontières sur le site de Bassens, et en 1 point frontière sur le site du Verdon.

La localisation des points frontières donnant accès au RFN est reprise sur les schémas du RFP visible en Annexe 1.

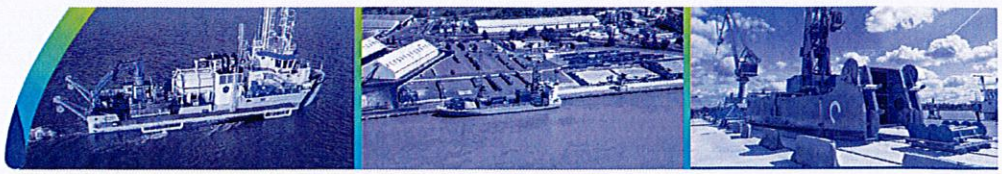
3.2.3 Documentation

Les principales caractéristiques du Réseau sont données par le présent document. Plus spécifiquement les entreprises trouveront l'ensemble des données techniques suivantes dans la documentation opposable constituée par les Consignes Locales d'Exploitation propres à chaque site.

Y sont présentes les informations suivantes :

- les principales caractéristiques d'exploitation ;
- les points de transition de vitesse, la description des installations techniques et de sécurité dont la connaissance est nécessaire aux EF ;
- les équipements et les prescriptions diverses applicables sur le site ;
- les limites de charge acceptées sur chacun des sites.

Les EF doivent contacter le GPMB afin d'obtenir les renseignements techniques souhaités.



3.3 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RFP

Le RFP ne comporte pas d'équipements assurant l'espacement du trafic ferroviaire sur ses voies.

Par contre, il possède les caractéristiques suivantes :

- **Écartement des rails**

L'écartement des rails est un écartement standard de 1,435 m (entre les bords intérieurs des rails).

- **Alimentation Électrique**

Le RFP du GPMB n'est pas équipé d'Installations fixes de Traction Électrique.

Il ne peut en conséquence pas recevoir de trains requérant ce type d'alimentation.

- **Gabarit des obstacles hauts**

Le gabarit accepté sur les voies du site de Bassens est le Gabarit 3.3. Celui accepté sur les voies du site du Verdon est de catégorie GA.

Les voies ferrées 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, signaux...) ;
  - la frontière à ne pas engager par la limite d'encombrement des véhicules stationnant ou circulant sur les voies contiguës.

Les EF doivent s'adresser au PUCM pour obtenir les précisions concernant le gabarit sur chacune des voies du site.

Les convois des EF doivent respecter le gabarit le plus restrictif de l'ensemble des voies ferrées empruntées par le convoi.

Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus, son acheminement constitue un transport exceptionnel. Une demande d'étude de faisabilité de ce transport doit être effectuée auprès du PUCM.

Il appartient aux EF de vérifier le gabarit autorisé sur le RFN.

- **Charge à l'essieu**

Les voies sont aptes à accepter des charges maximales de catégorie UIC D (22,5 t à l'essieu) sur tous les terminaux portuaires.

- **Pentes, rampes, déclivités et courbes**

Les pentes et rampes sur l'ensemble du Réseau sont toutes inférieures à 5 mm/m.

Les déclivités et courbes sont indiquées dans les Consignes Locales d'Exploitation de chaque site.

- **Vitesse limite**

La circulation des trains est réalisée en marche en manœuvre, à la vitesse maximale de 6 km/h sur le site de Bassens, et de 20 km/h sur le site du Verdon.

- **Aptitude des voies à la circulation de Matières Dangereuses**

Les voies du RFP sont toutes aptes à la circulation des Matières Dangereuses.

- **Composition et longueur des voies**

Les schémas présentés en Annexe 1 précisent la longueur et la numérotation de chacune des voies.

3.4 SYSTEMES DE SECURITE

3.4.1 Poste de Circulation

Il n'y a pas de poste de circulation ferroviaire sur le RFP du GPMB.

La gestion du trafic à destination ou en provenance du RFN vers les VFP est assurée par :

- pour Bassens par le poste R (SNCF Réseau) ;
- pour le Verdon, par la gare SNCF Réseau du Verdon.

L'Agent Circulation concerné du RFN gère les entrées et les sorties de trains du RFP en communication avec les EF et, si besoin, le PUCM.

Les circulations sont réalisées sur la base d'un programme annuel et/ou hebdomadaire et/ou quotidien communiqué par l'EF au PUCM, selon les dispositions particulières « Élaboration du Programme d'Activité » de la CLE attachée à chaque site portuaire.

3.4.2 Installations de Sécurité

Les Installations de Sécurité du RFP sont considérées comme des Installations de Sécurité simples, selon les termes de l'arrêté du 30 novembre 2010 relatif à la manœuvre de telles IS.

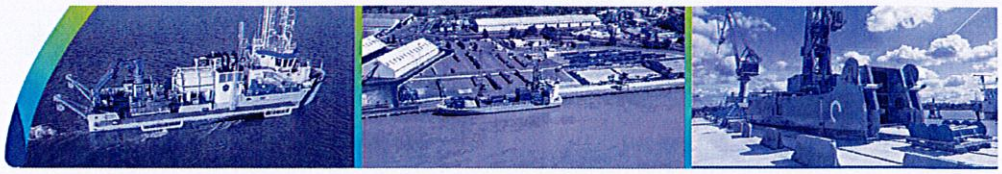
Ces Installations sont de type mécanique. Elles comprennent des appareils de voie de type unifié ou industriel SNCF équipés de leviers de manœuvre Saxby talonnables renversables.

3.4.3 Traversées Charretières (TC) et Passage à niveau (PN)

Les Passages à Niveaux (PN) et Traversées Charretières (TC) du RFP sont classés selon l'arrêté du 18 mars 1991 modifié, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

Hormis les PN 7 et 8 de la zone portuaire de Bassens, tous les autres PN et TC bien qu'exclus des termes de cet arrêté, le Port a décidé d'aligner l'équipement de ses propres PN et TC sur les exigences applicables aux PN et TC du RFN protégeant un trafic équivalent et dans un environnement similaire. Sur les schémas techniques du domaine du GPMB, ces PN sont repérés sous l'acronyme « TC » (Traversées Charretières), à l'exception du PN de la Chambrette au Verdon, des PN 7, 8 et de celui dit de « La Baranquine » de Bassens qui conservent leur appellation PN.

Traversés par une voie publique (RD10), seuls les PN 7 et 8 font l'objet d'un arrêté préfectoral établissant les équipements réglementaires minimums requis.



Les aires d'exploitation de type « bords à quai et terre-pleins » ne sont pas considérées comme des PN/TC, dans l'acception du terme mentionné ci-dessus. En effet, la co-activité dans ces zones (manutention / chargement / stockage) y impose l'engagement simultané de la voie ferrée par des véhicules routiers et ferroviaires. Les règles de circulation sur ces zones sont définies dans les Consignes Locales d'Exploitation établies par le GI en concertation avec le PUCM et remises aux EF ainsi qu'à toute autre entreprise y intervenant.

3.5 OUVRAGE D'ART / OUVRAGE EN TERRE

Il n'existe aucun Ouvrage en Terre sur le RFP.

Le seul Ouvrage d'Art est constitué par le pont-rail enjambant le Chenal du conseiller au Verdon.

3.6 SYSTEMES DE COMMUNICATION

Le RFP du GPMB ne possède pas de système de communication dédié à son système ferroviaire. Les contacts entre la Capitainerie, le PUCM, les EF, les Postes de Circulation du RFN, la Préfecture, etc., sont réalisés par utilisation des téléphones fixes ou de téléphones portables.

Néanmoins, l'usage de fréquences radios entre les opérateurs de l'EF est autorisé sous réserve qu'il ne crée pas d'interférence avec les systèmes radio en vigueur dans la circonscription portuaire.

Les Consignes Locales d'Exploitation (CLE) à la disposition des agents des EF comportent les numéros de téléphone de la Capitainerie, du PUCM, du Poste R du site de Bassens et du Poste du Verdon.

3.7 PARTICULARITES D'EXPLOITATION

3.7.1 Voies spécialisées

Les voies du RFP sont accessibles à l'ensemble des services de transport de fret.

La spécificité des voies est donnée site par site dans les CLE propres aux Terminaux de Bassens et du Verdon.

3.7.2 Environnement

Les exigences du matériel roulant relatives à l'environnement sont stipulées dans l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

3.7.3 Matières Dangereuses

En application du Code des transports, l'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses à l'intérieur des limites administratives du GPMB sont soumis aux prescriptions du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes complété des prescriptions du Règlement Local pour le transport et la manutention des Marchandises Dangereuses. Les prescriptions issues de l'Étude des Dangers réalisée par le GPMB doivent également être prises en compte.

Les EF doivent consulter le GPMB pour toute demande concernant les possibilités d'utilisation des infrastructures du RFP, de circulation et de stationnement des trains transportant des Marchandises Dangereuses (présentation pour validation des mesures de précaution prises, etc.).

L'annexe 6 précise « l'organisation de la circulation des Matières Dangereuses dans les limites administratives du Port de Bordeaux. »

3.8 DISPONIBILITE DE L'INFRASTRUCTURE

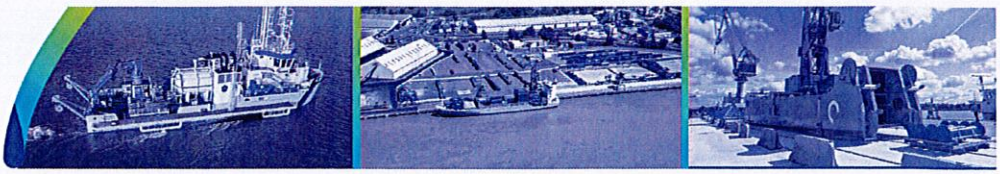
L'accès au RFP pour les trains en provenance du RFN dépend des amplitudes horaires des postes d'aiguillage du RFN disponibles en Annexe 2.

Pour ce qui concerne les voies du RFP, elles sont circulables 24h/24 et 7j/7, hormis lors des périodes réservées :

- à la maintenance des voies ;
- aux travaux de rénovation ou d'entretien sur les quais et terre-pleins traversés ;
- aux opérations d'exploitation portuaire sur les quais, qui peuvent faire l'objet d'un périmètre de sécurité (manutention mécanique intense, présence de Matières Dangereuses et/ou de résidus de marchandises sur le quai le rendant impropre à toute circulation ferroviaire...).

Ces périodes, appelées planches travaux, sont définies par le PUCM en concertation avec les EF, le Port et les exploitants portuaires de plusieurs jours à plusieurs mois à l'avance afin de tenir compte des impératifs liés à l'activité portuaire.

Des réunions hebdomadaires appelées « conférences d'exploitation » permettent au PUCM de présenter le calendrier des travaux prévu afin de choisir la plage la moins pénalisante pour les activités portuaires.



CHAPITRE 4 ATTRIBUTION DES CAPACITÉS

4.1 PRINCIPES

Les attributions de capacité sont données sous la forme de Bloc pour l'ensemble des sites du RFP. Il n'existe pas de sillon, au sens RFN, sur le RFP.

Les allocations de capacité sont attribuées par le Coordonnateur de Site après réception du document «Demande de Capacité sur le RFP ».

Si la capacité nécessite une prolongation depuis ou vers le Réseau Ferré National, une validation conjointe sera nécessaire. À cet effet, chaque demandeur souhaitant obtenir des sillons sur le RFN pour des convois origine ou à destination du Port de Bordeaux doit présenter sa demande à SNCF Réseau ou à tout autre guichet unique de RailNet Europe en utilisant les outils mentionnés au chapitre 4 du Document de Référence du Réseau de SNCF Réseau.

Le document « Demande de Capacité » comprend obligatoirement :

- le nom du site _ Le Verdon // Bassens
- le jour et l'heure d'arrivée prévisionnelle de la circulation,
- le jour et l'heure de sortie prévisionnelle,
- la nature des marchandises,
- la ou les voies souhaitées,
- le nom de l'ITE, ou du terminal ou du client desservi.

Attention : ce document ne constitue pas la confirmation de l'attribution de capacité, mais permet de réserver une capacité entre A-1 à M-1.

Sur la base des informations fournies par les EF, le CS construit le programme de circulation hebdomadaire.

4.1.1 Programme d'activité

Les confirmations de capacité seront ensuite à fournir par les EF au CS, via la transmission du document « Programme d'Activité Hebdomadaire », au maximum à J-1 avant 12h00 précédant celui où est prévue la circulation.

Le programme d'activité concernant les circulations est à transmettre à S-1.

Un programme d'activité hebdomadaire est un document reprenant l'ensemble des informations obligatoires à la réservation d'un bloc sur le RFP. Ce document est transmis par les EF au CS selon les règles de réservation des blocs (Cf. point relatif à l'organisation de la gestion des réservations des blocs ci-après).

Le programme d'activité hebdomadaire comprend obligatoirement :

- le jour et l'heure d'arrivée ou de sortie prévisionnels sur le site du GPMB,
- la constitution du train, nombre de wagons, longueur et charge,
- les thèmes de manœuvre,
- la nature des marchandises,
- les particularités ou temps de stationnement prévus,
- l'heure de départ prévisionnelle.

4.1.2 Organisation de la gestion des attributions de capacité

L'organisation des circulations repose sur le CS, sur la base des documents pré-opérationnels fournis par les EF autorisées à circuler.

L'utilisation du RFP est subordonnée à la fourniture par les EF de deux documents :

- une Demande de Capacité, à envoyer de A-1[1] jusqu'à M-1[2] maximum, ce document permet de réserver une capacité sur le RFP;
- un Programme d'Activité Hebdomadaire/Journalier, à envoyer de S-1[3] à J-1[4] avant 12h00, ce document permet de confirmer la circulation par les EF.

[1] A-1 : l'année précédente de l'année de circulation
[2] M-1 : le mois précédent du mois de circulation
[3] S-1 : la semaine précédente de la semaine de circulation
[4] J-1 : le jour précédent du jour de circulation

Les EF transmettent leurs demandes de capacité par mail à l'adresse suivante : pucm@bordeaux-port.fr.

Toute demande et confirmation de capacité devra être transmise dans la mesure du possible les jours ouvrés.

Dans le cas où deux EF demanderaient la même capacité le même jour ou la même heure, celle-ci sera attribuée à l'EF ayant effectué en premier la demande en envoyant le document « Demande de Capacité sur le RFP ».

D'une manière générale, les EF doivent informer le plus tôt possible le Coordonnateur de Site de leurs prévisions de réservation de capacité avec le document « Demande de Capacité », et confirmer la réservation lors de l'envoi du document « Programme d'Activité Hebdomadaire ».

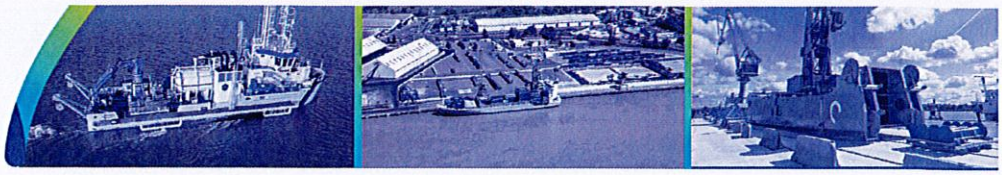
Le document « Programme d'Activité Hebdomadaire ou Journalier » transmis par les EF au Coordonnateur de Site entre S-1 et J-1 avant 12h00 est le document de référence de réservation d'un Bloc (hors samedis, dimanches et jours fériés).

4.1.3 Phasage des réservations des Blocs (Cf. procédure « Pré-opérationnelle … de l'attribution à l'autorisation…»)

Afin d'organiser au mieux l'activité de chacune des EF, ainsi que la programmation de la maintenance et des travaux sur le RFP, chaque EF, en fonction de la fréquence des dessertes, (régulières, facultatives, spots) fait parvenir au CS les documents suivants:

- **de A-1 à S-1** : Demande de Capacité sur la ligne BBA, est un programme **théorique,** basé **sur un échange de données horaires prévisibles et établies en lien avec l'attribution de sillon annuel RFN.**
- **de S-1 à J-1 avant 12h**: **Programme d'Activité Hebdomadaire/Journalier** est **le document de REFERENCE.** Ce document n'est pas théorique, l'ensemble des informations qu'il contient ont valeur de confirmation de la réservation.
- **à partir de J-1 après 12h** : **Programme d'Activité de dernière minute**, est un document de demandes de dernière minute (train SPOT non prévu au programme d'activité hebdomadaire, etc. …). Celles-ci doivent être transmises à J-1 après 12h avec aucune garantie de capacité disponible.
- **en cas d'aléas / annulation** de la capacité ou d'une activité par une EF, l'EF doit informer au plus tôt le CS afin de pouvoir réaffecter la capacité libérée.

Tout recours à des demandes de dernière minute doit également être confirmé afin d'être intégré dans les outils de planification du CS au plus tard à J-1 avant 12h.



Toutes les circulations, dont les demandes de capacité ou d'activité n'ont pas été transmises dans les délais, seront considérées en mode d'exploitation dégradé, aucune garantie de capacité ne pourra alors être donnée à l'EF.

4.1.4 Confirmation de la demande de Capacité

Sous réserve que l'EF demande la capacité souhaitée lors des périodes de réservation prévue, l'absence de retour du Coordonnateur de Site vaut acceptation de la capacité.

À défaut, le Coordonnateur de Site informera l'EF du refus de l'attribution de capacité et recherchera avec l'EF la possibilité disponible dans la capacité résiduelle.

Cas particulier du Terminal du Verdon :

Dans la mesure où le Terminal Container du Verdon bénéficie d'une organisation ferroviaire en mode de navette, le bloc pourra être attribué par le Coordonnateur de Site pour des durées supérieures à plusieurs jours.

Les modalités liées à cette organisation particulière sont contenues en détail dans la Consigne Locale d'Exploitation du Terminal du Verdon et disponible à la demande.

4.2 GESTION OPERATIONNELLE DES CIRCULATIONS

L'organisation des circulations est la même pour l'ensemble des sites du RFP. Les particularités locales sont reprises dans les Consignes Locales d'Exploitation. L'organisation des circulations est inscrite dans le document SF- RFP -P-008 - Procédure opérationnelle de circulation sur les VFP – mode nominal.

4.3 MODALITES DE REPARTITION

4.3.1 Modalités de coordination

Dans le cadre de la programmation des circulations, si le Coordonnateur de Site se trouve confronté à des demandes concurrentes de plusieurs EF (chevauchement de capacité par exemple), il s'efforcera, par la coordination des demandes, et éventuellement la mise en place de réunions spécifiques, d'assurer la meilleure répartition de capacité possible afin de garantir les intérêts opérationnels et économiques de chaque demandeur.

4.3.2 Modalités de règlement des litiges

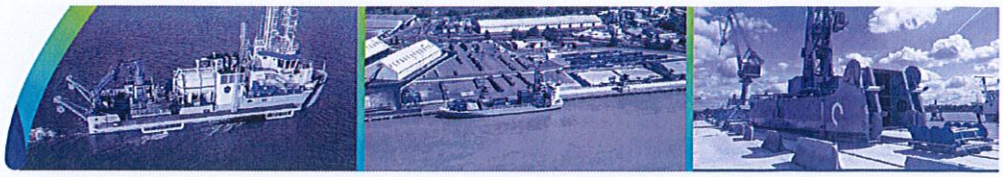
Le GPMB a mis en place un système de règlement rapide des conflits dans la répartition des capacités d'infrastructure. Ce système est mis à la disposition des EF, qui adresseront leurs réclamations au PUCM. Ces modalités sont mises en œuvre, sans préjudice de possibilités de recours.

La procédure de règlement des litiges est mise en œuvre par le GPMB en réponse aux réclamations communiquées par écrit par les EF.

Les réclamations déposées doivent inclure les éléments suivants :

- la référence du train (le cas échéant), thème de la manœuvre, capacité et/ou horaires concernés ;
- la description de la solution qui, de l'avis de l'EF, devrait être prise en compte dans la procédure de règlement du litige en ce qui concerne cette EF, et/ou les autres EF dont la capacité préalablement attribuée pourrait être modifiée ;
- la justification de la réclamation.

Les réclamations sont communiquées par le PUCM à l'opérateur ou aux opérateurs auxquels la capacité a été attribuée.



Les EF, dont la capacité préalablement attribuée pourrait être modifiée, doivent soumettre leur réponse au GPMB le plus rapidement possible après la réception de la réclamation.

Le GPMB et le PUCM communiquent par écrit leur décision au plaignant, et à tout autre opérateur impliqué suivant la réception de la réclamation.

Le GPMB et le PUCM peuvent intervenir dans le cadre de réclamations portant sur des interfaces RFN/RFP.

4.3.3 Suppression ou modification de capacité

Le GPMB et le PUCM se réservent le droit de supprimer ou de modifier la capacité attribuée dans les cas suivants :

- pour permettre des travaux d'entretien non prévus de l'infrastructure ferroviaire ;
- en cas d'utilisation de l'infrastructure non conforme ;
- si le maintien de cette capacité à une EF porte atteinte à l'utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire.

4.4 MESURES PARTICULIERES EN CAS DE PERTURBATIONS

En cas de perturbation de la circulation du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le PUCM prendra toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Le PUCM et le personnel des EF désigné à cet effet sont tenus de s'informer mutuellement de tout incident pouvant affecter le trafic vers et en provenance du RFP. Ils doivent également se tenir mutuellement informés de l'heure prévue pour le rétablissement de l'exploitation normale, et de l'heure effective de ce rétablissement.

En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, la capacité allouée peut être supprimée sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

Le GPMB peut exiger des EF dont une circulation est en panne, qu'elles mettent à sa disposition les moyens appropriés dont elles disposent pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais, cette mise à disposition se faisant aux frais des EF concernées.

Le GPMB se réserve le droit de réquisitionner les moyens d'une EF autre que celle en panne pour dégager le RFP.

4.5 MESURES PARTICULIERES EN CAS DE RELEVAGE

Lors d'un incident (déraillement...) impliquant une EF, le relevage des véhicules doit être organisé par l'EF concernée, après en avoir avisé le PUCM.

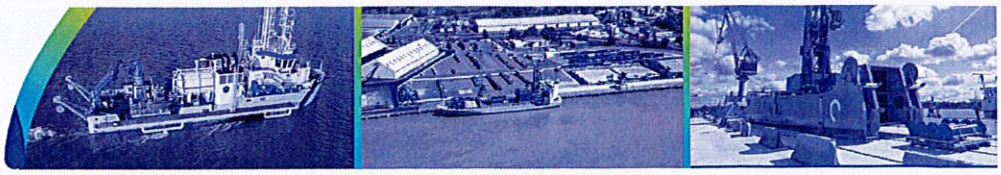
Lorsque les moyens de l'EF ne permettent pas le relevage, celle-ci peut demander l'intervention du PUCM, à ses frais, dans l'attente d'identification des responsabilités.

Le GPMB se réserve le droit de réquisitionner les moyens d'une autre EF pour dégager le RFP.

Le relevage ne peut s'effectuer qu'après accord formalisé du PUCM. Ce dernier n'intervient qu'au terme de la collecte des éléments nécessaires à l'enquête.

Dans l'attente de cette collecte, il y a lieu de respecter les mesures conservatoires que peut prendre le PUCM, à savoir :

- le figeage de la situation pour examiner les véhicules déraillés, les véhicules qui l'encadrent, la position des appareils de voie, la position d'organes de manœuvre,



- l'immobilisation d'un convoi dont un ou des véhicules le composant ne serai(en)t pas autorisé(s) ou serai(en)t impropre(s) à circuler sur le RFP, ou dont le personnel affecté à des fonctions de sécurité ne satisferait pas aux conditions imposées par la réglementation de sécurité applicable sur le RFP ;
- la rétention provisoire du personnel présent sur les lieux de l'événement de façon à être entendu ;
- la sauvegarde des différents enregistrements (bande graphique,...) ;
- le retrait du service commercial d'un matériel aux fins d'expertise ;
- des restrictions de circulation sur un itinéraire ou une portion de ligne (limitations de vitesse, interdiction de circulation...).

Il appartient aux EF de procéder, à leur frais, à tous les contrôles, postérieurs au relevage et préalables à la remise en circulation, concernant l'état du matériel roulant impliqué. L'EF tient informé le PUCM de toutes les procédures engagées pour un retour à la situation normale.

Lorsque l'incident relève de l'infrastructure, le PUCM, sur la base des conclusions de l'enquête, détermine la solution technique à adopter afin de permettre la remise en exploitation des équipements dans les meilleurs délais.

4.6 INFRACTIONS ET CARENCE DU PERSONNEL DANS L'EXERCICE DE SES FONCTIONS

Les infractions contre les règlements et les carences du personnel dans l'exercice de ses fonctions seront traitées par l'EF concernée qui appliquera la procédure disciplinaire en vigueur dans l'entreprise ou toute autre procédure appropriée.

4.7 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS ET MARCHANDISES DANGEREUSES

Afin de garantir la sécurité des circulations et des activités sur son domaine, le GPMB doit avoir connaissance des particularités relatives aux circulations empruntant le RFP et pouvant avoir une influence sur les conditions d'utilisation de ce réseau, en raison de restrictions imposées (limitation de vitesse, engagement de gabarit, stationnement ...) et d'incompatibilité avec l'activité portuaire.

À cet effet, les demandeurs doivent obligatoirement fournir au GPMB les informations relatives à tout transport exceptionnel ou de marchandises dangereuses lors de la demande de capacité initiale pour ce trafic. Le GPMB examine alors les dispositions particulières qui conditionnent l'accès de telles circulations et les communique au demandeur.

Les conditions de circulation pour les trains transportant des Matières Dangereuses et pour les Transports Exceptionnels sont contenues dans la Consigne Locale d'Exploitation.

CHAPITRE 5 PRESTATIONS

Les prestations fournies par le GPMB aux EF lors de l'utilisation du Réseau Ferré Portuaire se répartissent en 2 catégories décrites ci-dessous.

5.1 PRESTATIONS MINIMALES DU GPMB

Prestations à laquelle peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, l'ensemble des EF.

Ces prestations comprennent :

- le traitement des demandes de capacité en relation avec SNCF Réseau ;
- l'utilisation des capacités accordées ;
- l'utilisation des branchements et aiguilles du RFP ;
- les services nécessaires à la circulation des trains comprenant la gestion des circulations, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation.

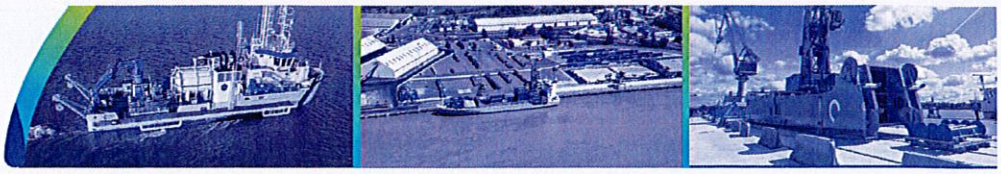
5.2 PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES D'ACCES AUX EQUIPEMENTS FOURNIS PAR LE GPMB

Le GPMB assure aux EF l'accès à l'ensemble des voies composant les réseaux des Terminaux de Bassens et du Verdon.

Il s'agit spécifiquement :

- des voies de circulation,
- des voies de stationnement,
- des voies quais de chargement et déchargement en bord à quai,
- des zones de stockage,
- des voies dites techniques pour du « Fueling » de Locomotive ou des opérations de petites maintenance, ...

La demande d'accès à ces voies doit être effectuée par les EF auprès du GPMB au moment de la demande de capacité.



CHAPITRE 6 TARIFICATION

6.1 PRINCIPE

L'utilisation du RFP du Port de Bordeaux donne droit à la perception de redevances liées à l'usage des voies par chaque EF, **qu'elle soit propriétaire ou non des wagons acheminés**. Les montants varient en fonction de la durée, du type et de la fréquence des circulations.

6.2 DECLARATION

Afin de permettre l'établissement de la facture à acquitter, l'EF doit fournir au PUCM ou au GI toutes les données de trafic (date et heure d'entrée, date et heure de sortie, provenance, destination, tonnage brut, tonnage net, HLP ou nombre de wagons) pour permettre l'émission de la facture correspondante.

Ces données à transmettre mensuellement sont aussi essentielles au GI et au PUCM pour permettre d'établir un plan de maintenance adapté au niveau de trafic utilisant les VFP.

6.3 FACTURATION

Au plus tard à la date de circulation de son premier train sur le RFP, l'EF aura transmis l'adresse postale, voir le mail de l'établissement auquel elle souhaite que les factures soient envoyées.

Les factures pour un nombre de train inférieur à 30 par mois sont émises une fois l'an, envoyées le premier mois de l'année suivante, payables 30 jours après émission, terme échu.

Pour un nombre de trains réalisé à partir de 31 par mois, la facturation est mensuelle, envoyée dans le mois suivant l'exercice précédent et payable 30 jours après émission, terme échu.

6.4 REDEVANCE

Les différentes redevances d'utilisation des voies ferrées portuaires sont disponibles à la rubrique **« tarifs et redevances domaniales et prestations annexes »** téléchargeable via l'url du port de Bordeaux :

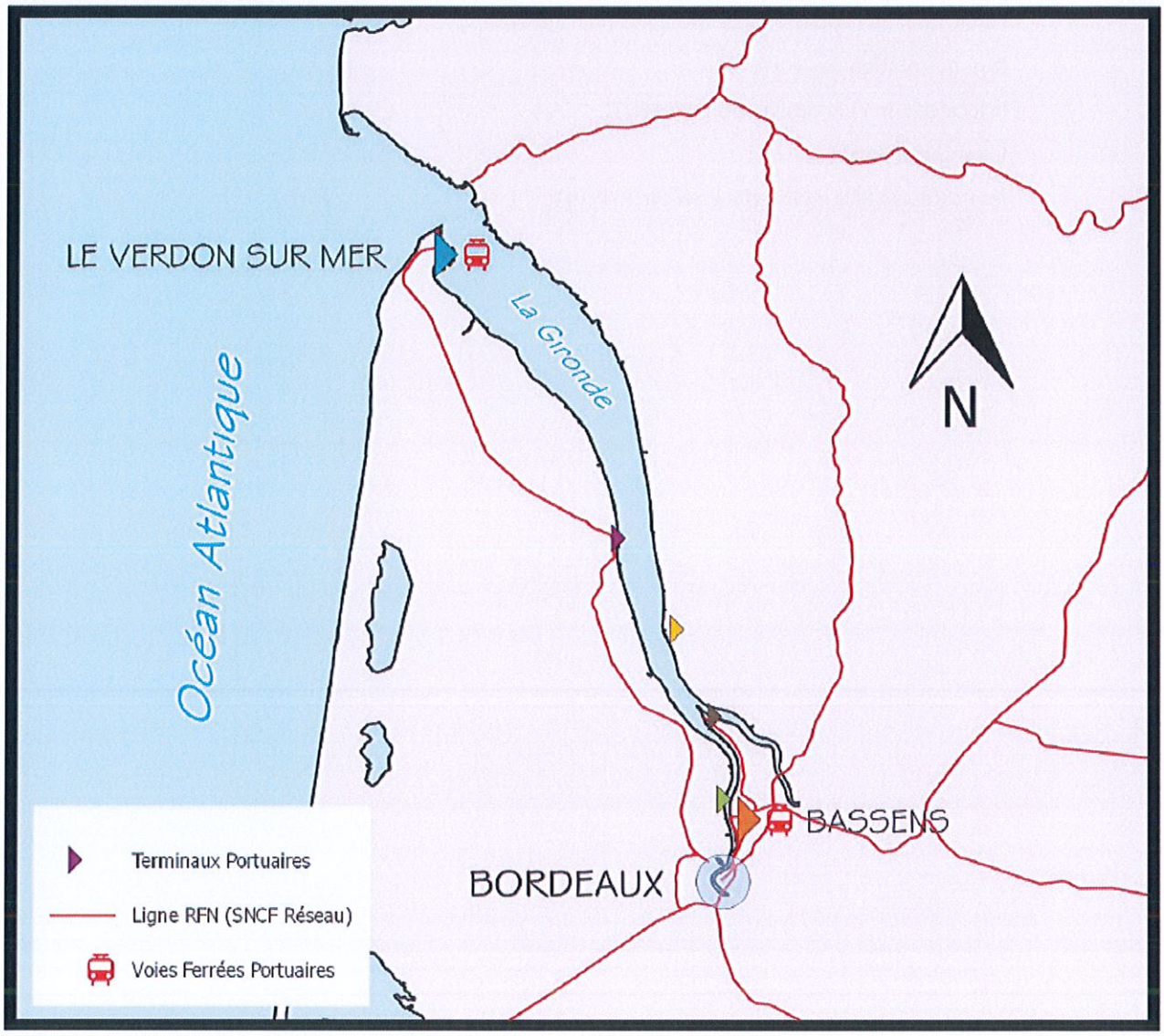
https://www.bordeaux-port.fr/fr/professionnels/tarifs.

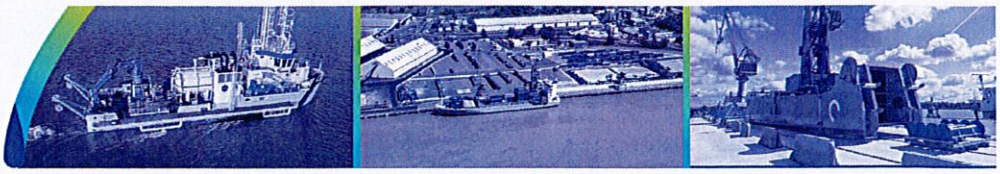
6.5 REVISION

Le montant des redevances est révisable chaque année. Toute modification fera l'objet d'une publication via le DRR du Port de Bordeaux pour l'année suivante.

Annexes

Annexe 1 - Description du réseau ferré portuaire / voies ferrées portuaires





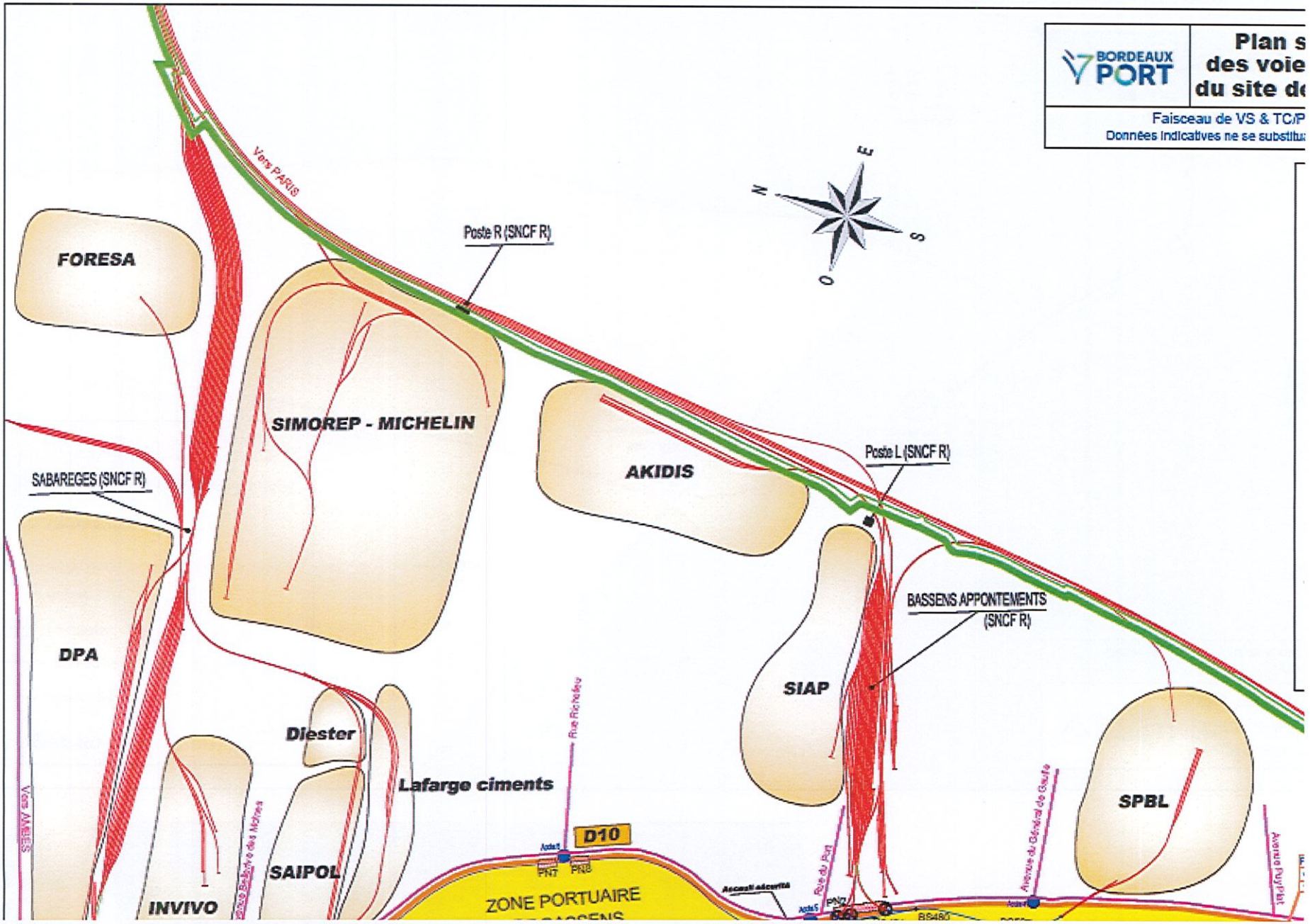
Annexe 1.1. : Schéma général du site de Bassens

Annexe 1.2. : Schéma général du site du Verdon

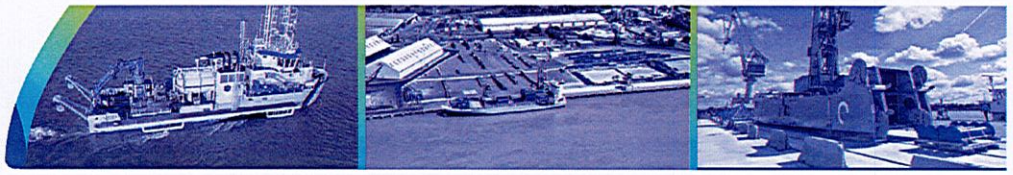
Ces schémas présentent :

- les limites de la circonscription du GPMB / Frontière RFN – RFP/VFP
- l'indication de l'appartenance des voies (RFP / RFN)
- la numérotation des voies
- la localisation et la désignation des PN/TC
- les points d'entrées
- les Postes du RFN en interface avec le RFP/VFP.

Annexe 1.1. : Schéma général du site de Bassens

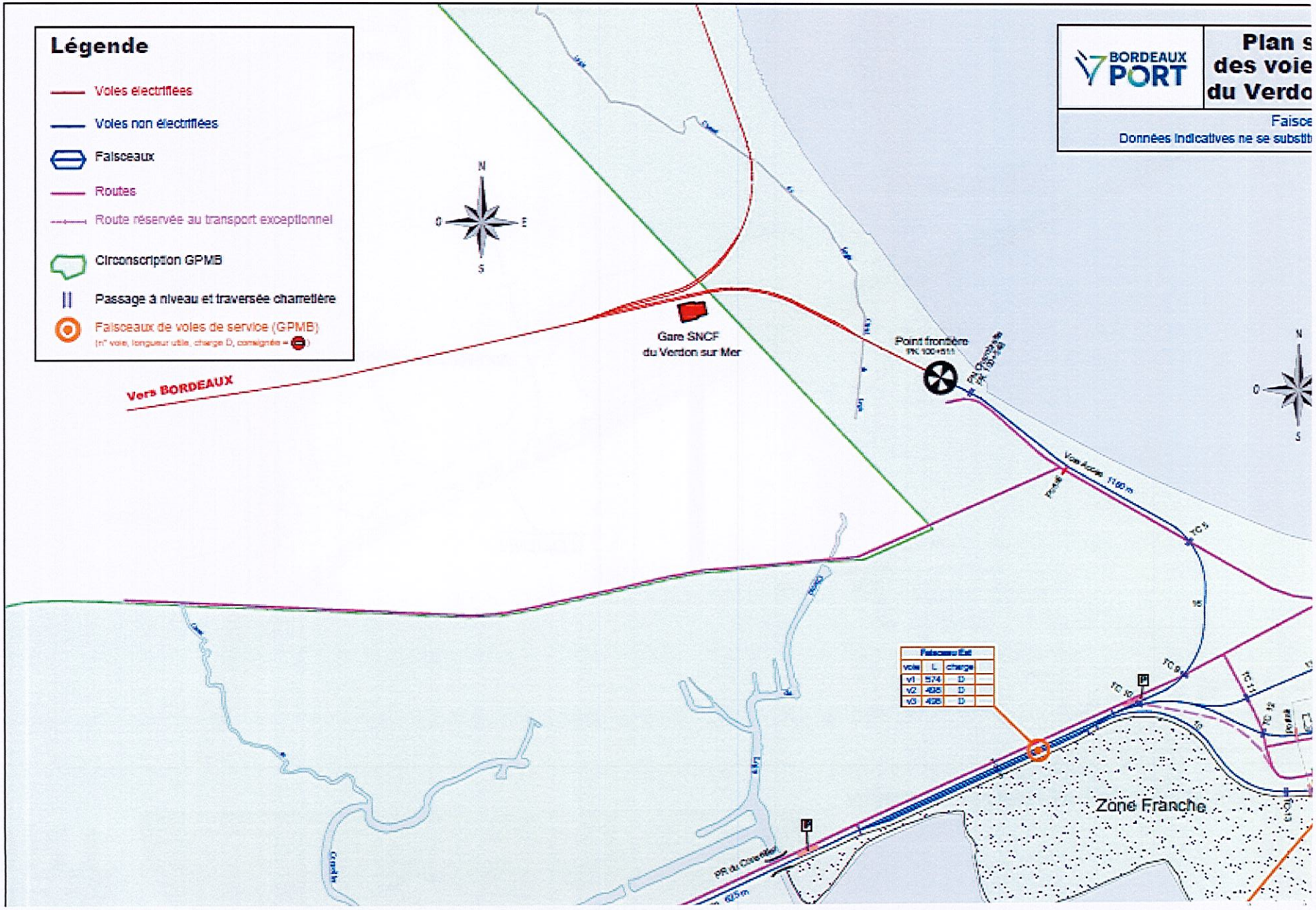


BORDEAUX PORT



Annexe

général
Verdon

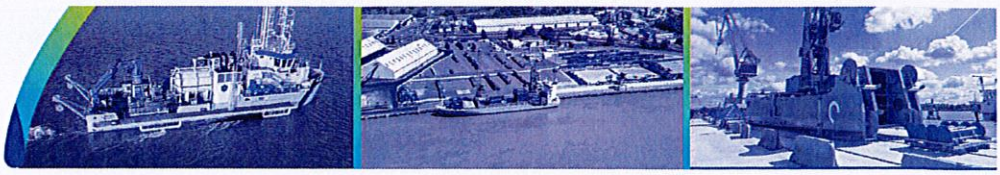


Annexe 2 : Amplitude de tenue des Postes du RFN pour l'accès portuaire

BASSENS – Poste R						
Période d'ouverture	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi, Dimanche et jours fériés
Ouverture	5h30	5h30	5h30	5h30	5h30	Fermé
Fermeture	20h10	20h10	20h50	20h10	20h50	

LE VERDON							
Période d'ouverture	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche et jours fériés
Septembre à Juin							
Ouverture	5h25	5h25	5h25	5h25	5h25	6h00	7h25
Fermeture	21h00	21h00	21h00	21h00	21h00	20h30	20h35
Juillet et Août							
Ouverture	5h10	6h20	6h20	6h20	6h20	6h00	7h25
Fermeture	22h00	22h05	22h05	22h05	22h05	20h30	20h35

Les horaires présentés ci-dessus sont les horaires en vigueur à la date de publication du présent document. Les EF sont en conséquence invitées à consulter le GPMB pour obtenir la confirmation des horaires qui leur seront applicables.



Annexe 3 : Coordonnées des Gestionnaires d'Infrastructure de France

SNCF Réseau
92, Avenue de France
75648 Paris Cedex 13
+33 1 53 94 30 00
www.rff.fr

Eurotunel
BP 69
62904 Coquelles Cedex
+33 03 21 00 60 00
www.eurotunnel.com

Grand Port Maritime de Bordeaux
152, Quai de Bacalan
CS 41320
33082 Bordeaux
+33 05 56 90 58 00
www.bordeaux-port.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-plein Guillain
59386 Dunkerque Cedex 1
+33 03 28 28 78 78
www.dunkerque-port.fr

Grand Port Maritime du Havre
BP 1314 Terre-plein de la Barre
76600 Le Havre
+33 02 32 74 74 00
www.havre-port.fr

Port Autonome de Strasbourg
25 rue Nuée Bleue
67000 Strasbourg
+33 03 88 21 74 74
www.strasbourg.port.fr

Grand Port Maritime de Marseille
23, Place de la Joliette
13002 Marseille
+33 04 91 39 40 00
www.marseille-port.fr

Grand Port Maritime de Nantes - Saint Nazaire
18, Quai Ernest Renaud
44186 Nantes Cedex 4
+33 02 40 44 20 20
www.nantes.port.fr

Grand Port Maritime de la Rochelle
BP 70394
17001 La Rochelle Cedex 1
+33 05 46 00 53 60
www.larochelle.port.fr

Grand Port Maritime de Rouen
BP 4075
34, Boulevard Boisguilbert
76022 Rouen Cedex
+33 02 35 52 54 56
www.rouen.port.fr

Port Autonome de Paris
Direction Générale
2, Quai Grenelle
75015 Paris
+33 01 40 58 29 99
www.paris-ports.fr

Annexe 4 : Modèle d'une « Autorisation de Circulation »

AUTORISATION DE CIRCULATION

Par la présente, eut égard à la présentation du dossier de demande de circulation dûment complété et considéré en bon et due forme,

L'Entreprise Bénéficiaire est autorisé par le Port de Bordeaux à faire circuler des trains et/ou stationner des wagons et /ou effectuer des opérations commerciales dans le respect des engagements pris par le Bénéficiaire.

Site Autorisé : Bassens*, Le Verdon*

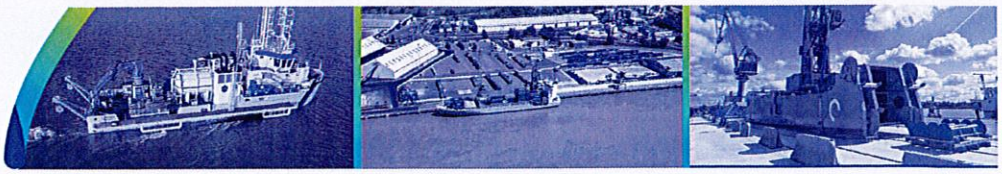
Date de prise d'effet :

Date de fin :

Fait à Bordeaux, le XX XXXX XXXX

Le Responsable de l'unité des Voies Ferrées du GPMB

**rayer la mention inutile*



Annexe 5 : Glossaire

Cheminement

Ensemble des opérations permettant d'amener un wagon, plusieurs (lot) ou un train (locomotive + wagons) d'un point d'origine à un point destinataire. Il existe 2 modes d'acheminement fret principaux : par train entier et en wagons isolés.

Circulation

Terme général par lequel sont désignés à la fois les trains, les évolutions et les manœuvres.

Document de Référence du Réseau - DRR

Le Document de Référence du Réseau ferré du GPMB décrit les principes et procédures pour l'accès à son Infrastructure ferroviaire. Ce Document comprend des informations générales relatives à l'organisation du Port et à ses activités. Il détaille également les conditions d'accès à son Infrastructure ainsi qu'à son utilisation, en particulier la description et les règles générales d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les procédures et les critères relatifs à la demande et à l'allocation de capacité, la tarification et la description des services offerts aux Entreprises Ferroviaires.

Installation Terminale Embranchée – ITE

Ensemble constitué d'une ou plusieurs voies privées et de leur raccordement au réseau du RFP permettant la desserte ferroviaire sans transbordement d'établissements industriels ou commerciaux.

Entreprise assurant un service de transport par fer

Les Entreprises Ferroviaires (EF) au sens de la directive 2012/34/UE, et toute autre entreprise à statut privé ou public, dont l'activité principale est la fourniture des prestations de transport de marchandises par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ce terme englobe également les Entreprises qui fournissent uniquement la traction.

Exploitation

Ensemble des activités relatives au fonctionnement du système ferroviaire, notamment la maintenance, la préparation, la conduite des trains et la gestion des circulations. L'exploitation concerne les équipements d'infrastructure, les matériels roulants, les procédures (documentation, communications, bouclage) et les personnels qui les mettent en œuvre.

Fret

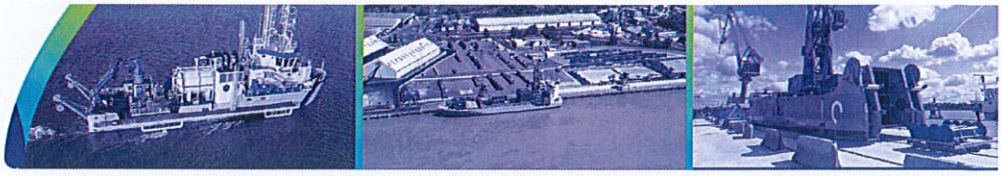
Marchandise faisant l'objet d'un transport.

Grand Port Maritime de Bordeaux – « GPMB »

Grand Port Maritime de Bordeaux (Autorité Portuaire) est le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) du Réseau Ferré Portuaire.

Installations de Sécurité (IS)

Ensemble reprenant les installations de commande et de contrôle des appareils de voie et les enclenchements et détecteurs nécessaires à la sécurité des circulations (y compris ceux relatifs aux passages à niveau / traversées charretières).



Installation de sécurité simple sur le GPMB

Sur la base de la définition des IS simples, telle que référencée dans l'arrêté du 30 novembre 2010 relatif à la manœuvre des installations de sécurité simples, les IS simples du GPMB recouvrent les appareils de voie ainsi que les signaux, passages à niveaux, utilisés uniquement pour effectuer la réception ou le départ d'une circulation, le remisage ou le dégarage de véhicules, des manœuvres ou la desserte d'ITE.

Les Consignes Locales d'Exploitation (CLE) désignent pour chaque site les IS simples, leur fonctionnement et leurs contraintes d'utilisation. La manœuvre d'IS simples peut être assurée en mode nominal de fonctionnement par des agents, autres que des aiguilleurs, désignés et habilités à cet effet.

Installation Terminale Embranchée (ITE)

Ensemble qui comprend l'embranchement particulier et les équipements utilisés dans l'entreprise pour l'exécution des transports ferroviaires.

Marchandises dangereuses

Matières susceptibles, de par leur nature, de mettre en danger la sécurité des personnes et des biens et/ou nuire à l'environnement. Elles font l'objet de réglementations nationales, internationales ou spécifiques adaptées aux exigences locales.

Obstacle

Tout élément situé à l'intérieur du gabarit (à l'exception des personnes), notamment les matériels roulants autres que des trains (engins de manœuvre, trains de travaux, engins ferroviaires de travaux,...) ainsi que les objets fixes (heurtoirs,...) ou engageant provisoirement le gabarit (arbres, rochers, animaux, véhicules routiers sur un passage à niveau ou en tout autre point, ...).

Passage à niveau / Traversée charretière (PN/TC)

Passage au même niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer autorisé par le Gestionnaire de l'Infrastructure ; est considérée comme route toute voie publique ou privée ouverte à la circulation de personnes ou de véhicules. A l'exception du PN de la Chambrette situé sur le site du Verdon, les Passages à Niveau du RFP du GPMB sont repérés sur les schémas techniques sous l'acronyme « TC » (Traversées Charretières). Ces TC présentent cependant les mêmes caractéristiques que des PN.

Personnel, Agent

Employé travaillant dans l'exercice de ses fonctions pour le compte d'un exploitant/d'un sous-traitant.

Poste

Installation d'infrastructure comportant la manœuvre de signaux et éventuellement d'appareils de voie.

Réseau

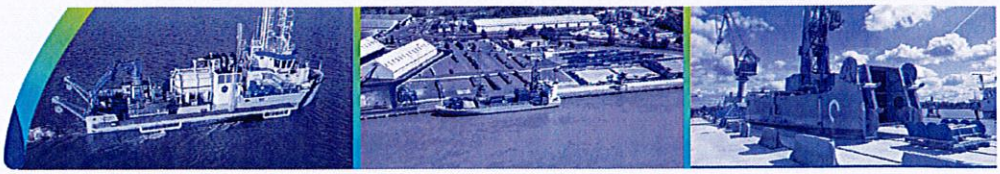
Ensemble de l'infrastructure ferroviaire appartenant à un Gestionnaire de l'Infrastructure et/ou gérée par lui ou par une entité qu'il a déléguée à cet effet.

SNCF Réseau

Maître d'ouvrage, gestionnaire d'infrastructure et propriétaire du Réseau Ferré National (RFN).

Réseau Ferré Portuaire – « RFP »

Ensemble des-voies ferrées (circulation, service, travail) et sites gérés par le Grand Port Maritime de Bordeaux en tant que Gestionnaire d'Infrastructure.



Système de Gestion de la Sécurité –« SGS »

Le Système de Gestion de la Sécurité décrit l'organisation sécurité du domaine ferroviaire du GPMB et comprend les principes directeurs de sécurité.

Sécurité de l'exploitation

Ensemble des dispositions que prennent les exploitants, en application de la réglementation en vigueur, afin de maîtriser en toutes circonstances la sûreté de fonctionnement du système, et notamment les défaillances des constituants critiques pour la sécurité du système ferroviaire.

Sillon

Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.

Train

Engin(s) moteur(s) remorquant un ou plusieurs véhicules.

Traversée Charretière (TC)

Voir « Passage à niveau ».

Voie

Ensemble comprenant les éléments constitutifs d'une voie ferrée (rails, traverses, ballast).

Voie Ferrée Portuaire - VFP

Voie ferrée située dans les limites d'un port et appartenant à celui-ci.

Voie de service - VS (Voies de circulation)

Toute voie affectée à la circulation ferroviaire sur le RFP du GPMB. Ces voies donnent accès au Réseau Ferré Portuaire depuis le RFN et permettent la circulation entre les faisceaux du RFN. Sur ces voies, la circulation se fait en marche en manœuvre sauf dispositions plus restrictives. Les voies de service du GPMB sont appelées voies de circulation.

Annexe 6 : Organisation de la Circulation des Marchandises Dangereuses

Article 1 - Réglementation du TMD

Les transports ferroviaires nationaux français sont régis par le RID (directive 2008/68/CE et la Convention conclue le 3 juin 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (convention dite « COTIF »), notamment son appendice C relatif au règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (réglement dit « RID ») qui est transposé et complété en droit français par l'arrêté du 29 mai 2009 modifié, relatif aux transports de marchandises dangereuses par voie terrestre, dit « arrêté TMD ».

Selon le RID, les marchandises dangereuses sont les matières ou objets dont le transport est interdit ou autorisé uniquement dans certaines conditions.

On retiendra que les Marchandises Dangereuses sont généralement des matières et/ou objets susceptibles de présenter des risques pour l'homme et/ ou l'environnement.

Article 2 - Autorisation de circulation des MD sur le RFP

Conformément à la réglementation en vigueur, la circulation des MD sur le RFP doit être formellement autorisée par l'autorité portuaire.

Les autorisations sont données aux clients du RFP sur la base des informations décrites au 2.1

Le client du RFP peut être : le chargeur ou son représentant (EF, commissionnaire, ...), le titulaire d'une convention de raccordement d'une installation terminale embranchée (ITE), ou le manutentionnaire portuaire.

2.1 Demande d'autorisation de circulation MD

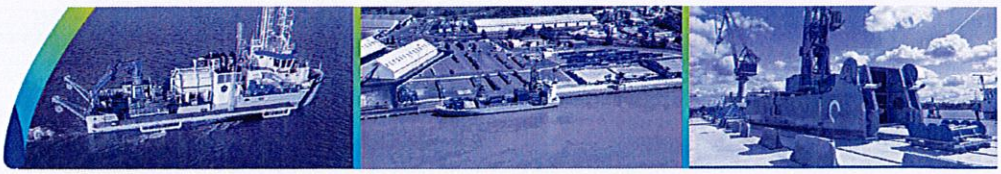
Les demandes d'autorisation de circulation MD sont à adresser par le client du RFP à la Capitainerie via son représentant sur le port.

Toute demande est accompagnée des informations suivantes :

- nature de la MD : nom + code ONU ;
- fiche de données sécurité (FDS) du produit ;
- client du RFP concerné ;
- tonnage prévisionnel annuel ;
- durée du trafic (pérenne ou ponctuel) ;
- fréquence des trains ;
- nombre de wagons MD par train ;
- nature du trafic (expédition ou réception) ;
- conditionnement du produit ;
- entreprise ferroviaire en charge du transport.
- si connu, mode de déchargement.

Les demandes d'autorisation de circulation concernent les nouveaux trafics MD, mais également les trafics de MD déjà autorisées sur le RFP pour lesquelles le client prévoit d'en modifier les caractéristiques par rapport à celles inscrites dans l'autorisation en cours de validation.

Les demandes d'autorisation sont formulées par le client au plus tard 10 jours ouvrés avant la date prévisionnelle du trafic.



Cas Particuliers du Terminal Container du Verdon : l'EF fournira au PUCM la copie de l'autorisation obtenue par l'exploitant du Terminal Container du Verdon quant à la présence de container MD sur chaque train.

Ces informations constituent les caractéristiques du trafic MD.

Chaque circulation de MD sur Bassens et au Verdon doit faire l'objet d'une autorisation de la capitainerie

2.2 Préparation de la circulation des wagons MD sur le RFP

Les EF inscrivent les trafics prévisionnels de MD sur le « programme d'activité » communiqué au PUCM.

Le PUCM s'assure que les MD inscrites font bien l'objet d'une autorisation de circulation sur le RFP.

Ensuite, **et pour Bassens uniquement**, l'EF communique son programme journalier chaque jour ouvré avant 12h00 au PUCM, en précisant la présence de MD dans les trains ou les convois programmés le lendemain avec les informations suivantes :

- nature du produit : nom + code ONU ;
- quantité ;
- nombre et type de wagons pour chaque MD ;
- date et heure d'arrivée sur site;
- date et heure de départ vers l'ITE, le terminal portuaire ou le RFN.

Le PUCM réalise les actions suivantes :

- vérifie si les MD inscrites sur le programme de travail journalier sont bien autorisées ;
- si le PUCM relève sur le programme journalier la présence d'une MD non autorisée, il contacte l'EF concernée afin de préciser :
  - si les wagons MD sont déjà en cours d'acheminement vers le RFP ;
  - le nom du client pour lequel est réalisé le transport de MD ;
  - et de rechercher sur le trajet des solutions de repli ou de stationnement temporaire pour les wagons MD permettant de retarder l'arrivée des MD concernées sur le RFP,

Dans tous les cas le PUCM n'autorisera pas de circulations comportant des MD non autorisées à entrer dans le périmètre Portuaire.

Si la MD est autorisée, le PUCM autorisera la circulation prévue au programme de travail journalier.

Article 3 - Circulation des wagons MD

L'entreprise ferroviaire devra s'assurer que le chef de site, puisse disposer à tout moment tout au long du transport et sans entrave aux informations suivantes :

- Composition du train
- N° ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon
- La position de chaque wagon dans le train (place des wagons)

Ces informations ne pourront être mises à la disposition que des services qui en ont besoin aux fins de sécurité, sûreté ou d'intervention d'urgence.

Le transporteur ferroviaire et le chef de site prennent toutes les dispositions nécessaires pour que chaque catégorie d'agents (conducteur, agent de circulation) soit en mesure de respecter les consignes

de sécurité les concernant, y compris en matière d'action immédiate en cas de danger et de signalement des anomalies sur des chargements de MD.

Pendant le transport et en cas de détection de n'importe quelle anomalie (Perte de confinement, Déraillement d'un wagon contenant des MD, choc ayant entraîné une avarie à la superstructure du wagon, explosion, incendie, fuite sur bride, bouchon, dôme,), **l'agent de l'entreprise Ferroviaire déclenchera le PIS propre au site**.

Article 4 - Stationnement temporaire des wagons MD sur le RFP

Le stationnement de wagons MD sur le RFP à des fins de stockage est interdit, mais leur stationnement temporaire est autorisé dans les respects des règles établies par le GPMB au présent chapitre.

4.1 Voies dédiées au stationnement

Il n'y a pas de voie dédiée au stationnement sur le RFP.

Toutefois, dans le cadre d'un incident d'exploitation, (rupture d'acheminement, évènement TMD,...), les voies 1 à 3 du Verdon et la voie 57 de Bassens pourrait accueillir un train de MD sous certaines conditions tel qu'exposées plus bas.

A l'intérieur du Terminal Container du Verdon, le stationnement et le stockage est autorisé sous la responsabilité de l'exploitant du Terminal dans le respect de la réglementation en vigueur.

4.2 Durée du stationnement

D'une manière générale, le transit des wagons MD sur le RFP doit être réalisé dans le délai le plus court possible. L'objectif recherché est de réaliser la livraison sur les sites de transbordement, ou l'expédition à destination du RFN, des wagons MD dans la continuité immédiate de l'entrée de ces wagons sur le RFP.

En conséquence, les clients du RFP s'organisent avec leur EF de sorte à limiter la durée de stationnement temporaire sur le RFP au strict nécessaire pour réaliser les opérations de préparation, de réception et d'expédition : séparation ou assemblage de wagons, manœuvre des rames, RAT.

En réception, afin de s'assurer que les wagons MD en provenance du RFN peuvent être livrés sur l'un des terminaux portuaires, et dans la continuité immédiate de leur arrivée du RFN, le client met en place avec son EF une gestion amont des acheminements permettant à tout moment de respecter cette exigence.

En expédition, si les wagons MD ne peuvent pas quitter le RFP, dans la continuité immédiate de leur départ, le client mettra en œuvre toutes les solutions pour que ses wagons réintègrent son site.

De manière exceptionnelle, et pour une durée maximale de 48 h, dûment argumentée et justifiée montrant que le client a mis en œuvre tous les moyens nécessaires pour trouver une solution, le stationnement de wagons MD pourra avoir lieu dans le respect impératif des conditions suivantes :

- les wagons MD seront positionnés sur une voie imposée par le PUCM et les manœuvres seront réalisées immédiatement. Les frais de manœuvre des wagons liés à un éventuels changement de voie seront à la charge du client ;

- les wagons MD seront stationnés temporairement sur le RFP dans le respect des règles précisées dans les paragraphes suivants : distance de ségrégation et surveillance.

Dans le cas où le stationnement temporaire de wagons MD sur le RFP est le résultat d'un dysfonctionnement lié à l'infrastructure, les mêmes conditions s'appliquent au client pour le stationnement des wagons MD qui le concernent.

Pour chaque situation de stationnement de wagons MD sur le RFP, le Coordinateur de site (PUCM) informe la capitainerie (mèl, téléphone...), de la présence d'un convoi de wagons MD sur le RFP en précisant : la nature des MD, le client et l'EF concernée, la durée prévisionnelle du stationnement temporaire, le lieu et la voie de stationnement, les conditions de stationnements temporaires mises en œuvre : distance de ségrégation, surveillance.

Si de manière répétée, le client ne parvient pas à organiser les livraisons ou les expéditions de wagons MD de sorte à empêcher le stationnement sur le RFP, le responsable de l'Unité des Voies Ferrées du GPMB appuyée du PUCM étudieront avec le client les possibilités offertes pour accueillir ce trafic en toute sécurité.

4.3 Distance de ségrégation

Une distance de ségrégation est appliquée pour les wagons transportant des MD de classe 1 (explosifs), suivant ainsi les préconisations de l'arrêté TMD.

Par conséquent, une voie d'écart doit être libre de toute occupation entre le convoi comprenant des wagons avec cette classe de MD et un autre convoi de MD.

Pour les classes de MD autres que la classe 1, aucune distance de ségrégation n'est appliquée.

4.4 Surveillance des wagons MD en stationnement temporaire (hors Terminal Conteneur du Verdon)

Hormis les wagons contenant des MD de classe 9, et tous les wagons de MD en stationnement temporaire sur le RFP doivent faire l'objet d'une surveillance spécifique organisée et prise en charge par le client ou son prestataire (EF, manutentionnaire,...)

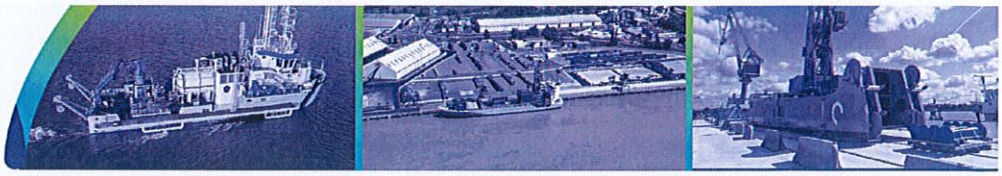
L'objectif de cette surveillance est de :

- prévenir l'accès aux wagons MD à toute personne non autorisée,
- détecter un événement sécurité : (perte de confinement, Déraillement d'un wagon, choc, fuite sur bride, explosion, incendie...)
- alerter le PUCM ou la Capitainerie ou l'exploitant du Terminal Container du Verdon en cas d'événement sécurité ;
- prêter son concours en tant que de besoin aux actions menées par le commandant des opérations de secours (CODIS).

Cette prestation de surveillance est réalisée par une entreprise disposant de personnels formés aux risques ferroviaires, à ceux inhérents à la MD concernée et à son environnement.

La surveillance des wagons chargés en MD est effective dès le début du stationnement temporaire des wagons sur le RFP et pendant toute la durée jusqu'au départ définitif des wagons concernés.

Le client et son EF mettent en place tous les moyens nécessaires pour permettre à l'agent de surveillance de réaliser ses missions dans de bonnes conditions et de manière efficace. Ces moyens comprennent entre autre, la rédaction de procédures opérationnelles adaptées et un accompagnement terrain en début de mission (reprises par exemple dans la CLO).



Article 5 - Moyens de sûreté mis en œuvre sur les terminaux portuaires

Les prescriptions prévues par le RID et l'Arrêté TMD en ce qui concerne les obligations de sûreté sont applicables.

Les moyens de sûreté sont précisés dans le cadre des plans de sûreté des installations portuaires (PSIP) des terminaux de Bassens et du Verdon, validés par arrêtés préfectoraux, après avis d'un comité local de sûreté (CLS) composé de représentants d'autorités publiques (SIDPC, Gendarmerie, douane, police, Marine nationale).

Les différents exploitants des installations portuaires ont déployé des moyens de sûreté en adéquation avec l'exploitation de leurs installations.

Ces moyens sont constitués, entre autres :

- pour Bassens, d'un poste de garde, armé H24 par des agents de sécurité, d'équipements de vidéo-surveillance et d'ouvertures automatiques des barrières et portails permettant d'accéder dans l'installation après un contrôle déporté effectué par le poste central de sécurité ;
- pour le Verdon, tous les accès à l'installation portuaire sont enregistrés et le terminal est contrôlé par vidéo-surveillance.

Le périmètre de ces installations est défini dans le plan de sûreté des installations et délimité par des clôtures, des portails et des barrières appropriés à l'environnement portuaires et aux flux multimodaux.

Article 6 - Reconnaissance d'aptitude au transport de MD (RAT)

6.1 Wagons MD en provenance du RFN

Conformément à la réglementation, l'EF réalise la RAT MD du train avant sa mise en circulation sur le RFN.

Pour les trains en réception, le GPMB considère que les contrôles pratiqués par l'EF (RAT ou RAT MD) au départ du train, ainsi que les vérifications réalisées dans les gares pendant le parcours du train de MD sur le RFN sont suffisants pour autoriser l'accès et la circulation des wagons MD sur le RFP sans vérification particulière à leur arrivée sur les voies du port. Ce principe s'applique qu'il y ait ou non changement de conducteur et/ou de locomotive.

En cas d'événement sécurité mettant en cause un wagon MD, l'EF tient à disposition du GPMB et des secours les informations sur le wagon MD concerné: dossier MD du conducteur avec FDS, RAT, RAT MD, résultats des contrôles réalisés au cours du trajet du train.

Si l'événement survient alors que le conducteur n'est pas présent sur le site, l'EF doit être en mesure de transmettre ces informations dans un délai de 1 heure suite à la demande du GMPB.

6.2 Wagons MD en expédition

Conformément à la réglementation, l'EF réalise la RAT et la RAT MD du train avant sa mise en circulation sur le RFP.

Ces contrôles sont réalisés préférentiellement à l'intérieur des ITE ou des terminaux portuaires avant la mise en circulation des wagons MD sur le RFP.

Toutefois, si pour des raisons techniques (accès aux deux côtés du train impossible, assemblage du train complet non réalisable sur l'ITE) ou organisationnelles, les RAT ne peuvent pas être réalisées à l'intérieur de l'ITE ou du terminal portuaire, l'EF effectue, avant de quitter l'ITE ou le terminal portuaire, les vérifications nécessaires afin de garantir :

- la capacité de freinage du convoi ;

- le respect du gabarit ferroviaire ;
- la préservation de l'infrastructure ;
- tout déversement de MD sur le RFP.

L'EF réalise ensuite les RAT sur une voie du RFP définie par le coordinateur de site.

6.3 Traitement des événements sécurité mettant en jeu des MD

Le traitement d'un événement sécurité mettant en jeu des MD sur le RFP est réalisé suivant les procédures du Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) du GPMB.

6.4. Suivi des trafics MD circulant sur le RFP

Le PUCM réalise le suivi hebdomadaire du tonnage et des stationnements des wagons MD sur le RFP. Les données sont communiquées à l'UVF dans le cadre du suivi exploitation mis en place.

***

Rédacteur : ARS / PTX

Approbateur : Directeur Production et Travaux (DPT)

Destinataires : DG/PTX/ARS/PUCM/EF

G. GABACH