

Voie appartenant au Réseau Ferré du Port de Bordeaux



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

Le Document de Référence de la Ligne est désormais édité pour une durée de validité indéterminée et non plus annuelle.

Le plan actualisé de la ligne est intégré en annexe.

Merci de votre compréhension.



SOMMAIRE

CHAPITRE 1 INFORMATIONS GÉNÉRALES	6
1.1 Introduction	6
1.2 Objectifs	6
1.3 Cadre juridique général	6
1.4 Statut du document de référence de ligne (DRL)	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 de ligne.....	8
1.6 Période de validité et mise à jour	8
1.6.1 Période de validité.....	8
1.6.2 Mise à jour	8
1.7 Publication	9
1.8 Contacts du Grand Port Maritime de Bordeaux	9
1.9 Glossaire.....	9
CHAPITRE 2 CONDITIONS D'ACCÈS À LA LIGNE BBA	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 Gestion de la Sécurité.....	11
2.4 Transports Exceptionnels	11
2.5 Marchandises Dangereuses	11
2.6 Admission du Matériel Roulant	11
2.6.1 Généralités	11
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 GPMB.....	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.....	14
2.8.1 Préparation et composition des trains à destination du RFN.....	14
2.8.2 Immobilisation des rames	14



2.8.3 Conduite	15
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 de la ligne BBA	17
3.2.2 Documentation	17
3.3 Caractéristiques techniques de la ligne BBA	18
3.4 Systèmes de sécurité	19
3.4.1 Poste de Circulation	19
3.4.2 Installations de sécurité	19
3.4.3 Passages à niveau (PN)	19
3.4.4 Installations Terminales Embranchées	20
3.5 Ouvrages d'art / Ouvrages 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 Attribution de capacité	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
4.1.5 Programme des circulations	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
CHAPITRE 6 TARIFICATION	28
6.1 Principe	28
6.2 Redevance	28
6.3 Révision	28
ANNEXES.....	29
Annexe 1 – Schéma général de la ligne BBA	29
Annexe 2 - Synoptique de la ligne (1/2).....	30
Annexe 2 - Synoptique de la ligne (2/2).....	31
Annexe 3 - Glossaire.....	32



CHAPITRE 1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1 INTRODUCTION

Le Réseau Ferré Portuaire du GPMB intègre l'ensemble des voies ferrées présentes dans sa circonscription. Cela comprend les voies des terminaux portuaires de Bassens et du Verdon, ainsi que la ligne ferroviaire Fret de Bassens - Bec d'Ambes.

Pour l'ensemble des voies du Réseau Ferré Portuaire, 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.

Par ailleurs, le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) est le Gestionnaire d'Infrastructures de cette ligne. Il a décidé de confier son exploitation et sa 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 de Ligne (DRL) qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'Infrastructure ferroviaire.

1.2 OBJECTIFS

Le Document de Référence de la ligne Bassens Bec d'Ambés contient les informations nécessaires aux Entreprises Ferroviaires (EF), ainsi qu'à toute autre Entreprise assurant un service de Transport par Fer, qui souhaitent utiliser la ligne Bassens Bec d'Ambés (ligne BBA) pour y assurer des prestations de transport de marchandises.

Par convention, l'ensemble des prestataires utilisant la ligne BBA est désigné dans ce document en tant qu'EF.

1.3 CADRE JURIDIQUE GÉNÉRAL

Le cadre juridique général applicable à l'accès à la ligne BBA 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 (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
- **Règlement (UE) 2019/773** - Spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» 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

• **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° 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 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 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 un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations 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 ;
- **Arrêté du 9 décembre 2021** modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire.

Les textes législatifs sont consultables sur le site 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 RÉFÉRENCE DE LIGNE (DRL)

1.4.1 Remarque générale

Tout contrat conclu entre le GPMB et chaque Entreprise utilisant la ligne du Bec d'Ambés 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 de la ligne du Bec d'Ambés quant à 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 de la ligne BBA 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 RÉFÉRENCE DE LIGNE

Le Document de Référence de Ligne comprend :

- des informations générales ;
- la présentation des conditions d'accès à la ligne du Bassens bec d'Ambés dite « ligne BBA » ;
- 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 PÉRIODE DE VALIDITÉ ET MISE À JOUR

1.6.1 Période de validité

La validité du présent document prend effet dès sa publication sur le site Internet du GPMB et jusqu'à son retrait dudit site.

1.6.2 Mise à jour

Des changements considérés comme substantiels par le GPMB pourront donner lieu à une actualisation du Document de Référence de Ligne (DRL).

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



1.7 PUBLICATION

Le DRL est établi et publié par le GPMB, en français.

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 peut 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 3**.



CHAPITRE 2 CONDITIONS D'ACCÈS À LA LIGNE BBA

2.1 CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS

La ligne BBA est accessible à toutes les entreprises autorisées à circuler sur le Réseau Ferré National mais aussi aux entreprises non autorisée sur le RFN mais disposant d'un agrément ministériel ou reconnu comme tel.

Toute entreprise sera autorisée à circuler sur la ligne BBA 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 la voie Bassens-Bec d'Ambès (ligne BBA),
- déclare le type de trafic, tonnage prévisionnel, qualité des produits, mode d'utilisation de la ligne BBA,
- déclare avoir pris connaissance du DRL,
- s'engage à respecter les dispositions du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) du Réseau Ferré Portuaire du GPMB et être signataire d'un contrat spécifique (Contrat d'Utilisation de la ligne BBA).

Le recueil des pièces (déclaration de certificat de sécurité, déclaration d'engagement de respecter le SGS du GPMB, attestation d'assurance, Contrat d'Utilisation signé) sont constitutives d'un dossier pour toute demande d'autorisation de circuler sur la ligne BBA.

Une fois le contrat signé, l'EF est autorisée à circuler durant l'année de service en cours.

2.2 ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

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

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

2.3 RÈGLES OPÉRATIONNELLES ET ÉCHANGE 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 la ligne BBA est assurée 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 de la ligne BBA en toute sécurité, est rassemblé dans une consigne Locale d'Exploitation (CLE) propre à la ligne. 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 Gestion de la Sécurité

Les EF doivent respecter les principes de sécurité de la ligne BBA 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 sécurité applicables aux conditions d'accès à la ligne BBA, celles-ci sont décrites dans la Consigne Locale d'Exploitation (CLE).

Afin de satisfaire aux exigences de sécurité en cas de déclenchement d'un Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS), le CS pourrait être amené à communiquer le nombre de personne d'accompagnant les trains entrants et sortants de la ligne BBA.

2.4 TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Les EF doivent préciser dans le dossier technique de demande d'autorisation de circulation (voir article 2.1.) si le service de transport qu'elles souhaitent exécuter sur la ligne BBA pourra comporter des transports exceptionnels.

Un transport est considéré comme exceptionnel lorsqu'il occasionne des difficultés particulières d'acheminement (règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la commission du 16 mai 2019) 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'exploitations spéciales.

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

2.5 MARCHANDISES DANGEREUSES

L'accès des marchandises dangereuses à la ligne BBA est soumis au respect, par les EF, des dispositions particulières indiquées au point 4.7 ci-après.

2.6 ADMISSION DU MATÉRIEL ROULANT

2.6.1 Généralités

Tous les matériels roulants en exploitation sur le RFN et les sites transférés au GPMB au 01 janvier 2017 sont réputés autorisés à circuler sur les sites du GPMB sous réserve de vérification par l'EF de leur compatibilité avec l'infrastructure choisie.

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



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 réseau, 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 les sites du GPMB 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 GPMB

Pour les besoins liés à l'utilisation des voies du Réseau Ferré du GPMB, 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 connaître 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 Réseau Ferré du GPMB, y compris les engins rail/route et engins 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 GPMB 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 F58-002 et/ou NF 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 Réseau Ferré du GPMB.

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 la ligne BBA.

Les conditions d'aptitude physique et professionnelle et la procédure d'habilitation par les EF de leur personnel aux fonctions de sécurité sur la ligne BBA sont fixées par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 et l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles de sécurité (hors personnels de conduite), ou équivalent.

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

Pour leurs préposés, le GPMB exige que les employeurs des agents ayant une interaction avec le train sur le périmètre de la ligne BBA :

- prennent les mesures nécessaires pour que le personnel habilité à l'exercice des tâches essentielles pour la sécurité au sens de l'arrêté du 7 mai 2015 "relatif aux tâches essentielles de la sécurité ferroviaire", remplisse les exigences en matières de connaissances professionnelles et les conditions d'aptitude physique et psychologique minimales,
- confie la formation de ses personnels en charge des tâches essentielles adaptées aux caractéristiques de sécurité du GPMB à un organisme de formation agréé par l'EPSF,
- mettent à disposition de son personnel l'ensemble des documents, outils, équipements nécessaires à l'accomplissement des tâches qui lui sont confiées en toute sécurité.



2.8 RÈGLES ESSENTIELLES LIÉES À LA CIRCULATION DES TRAINS

La consigne locale d'exploitation (CLE) propre à la ligne BBA reprend l'ensemble des obligations opérationnelles des EF lié à la circulation de leurs trains. Nonobstant, un rappel des règles générales est repris dans les paragraphes suivants 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 la ligne BBA sont inférieures à 5 mm/m.

Cependant le calage des wagons, à la charge de l'EF, est obligatoire sur l'ensemble dès que le train doit stationner au-delà d'une période normale de manœuvre.



2.8.3 Conduite

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

Pour tous les déplacements, le conducteur doit, 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 desserte.

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'un Passage à Niveau, pour lequel il est chargé de mettre en place (ou faire mettre en place par l'agent de desserte) 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, l'agent de desserte et le Coordonnateur de Site déterminent les conditions dans lesquelles cette circulation peut être mise en marche en toute sécurité.

2.8.5 Accompagnement

La présence d'un agent de desserte 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 l'agent de desserte 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) de la ligne BBA;
- 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 de l'agent de desserte lui 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 de la ligne BBA sont mentionnées au point 3.2 ci-après.

3.2 DÉFINITIONS

3.2.1 Consistance de la ligne BBA

La ligne Bassens Bec d'Ambes (BBA) est exclusivement réservée aux trains de transport de marchandises. Longue de 21,203 km (incluant les voies d'évitement des gares du Bec d'Ambés et de la Chapelle d'Ambés), elle est circulée quotidiennement et présente des enjeux économiques importants pour le Port de Bordeaux et sa région.

La ligne BBA est composée d'une voie principale unique de circulation, de voies de service (réception, expédition, manœuvres, remisage) et de voies de travail (principalement débord).

Périmètre

Le point frontière origine de la ligne est matérialisé par le carré 101 au PK 577+808 sur le Réseau Ferré National qui correspond au PK 0+000 de la ligne Bassens Bec d'Ambés gérée par le GPMB.

Le point terminal de la ligne se situe au PK 593+865, (PK 16+207 GPMB).

Par ligne, on entend l'ensemble du périmètre comprenant la voie principale, les voies de services, les abords ainsi que les 1ères parties des Installations Terminales Embranchées (ITE).

La ligne est une Voie Unique classée au groupe UIC 8 SV. La ligne est en barres normales.

Un plan général de la ligne et un schéma synoptique sont annexés en fin de document.

3.2.2 Documentation

Les principales caractéristiques de la ligne sont données par le présent document. Plus spécifiquement les entreprises trouveront l'ensemble des données techniques suivantes dans la documentation opposable constituée par la Consigne Locale d'Exploitation.

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 la ligne ;
- les limites de charge acceptées.

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



3.3 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA LIGNE BBA

La ligne BBA 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**

La ligne BBA n'est pas équipée 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 International 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 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 GPMB 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 GPMB.

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

- **Charge à l'essieu**

L'ensemble des charges admissibles sont reprises dans le tableau des affectations de voies disponibles au chapitre 2 de la Consigne Locale d'Exploitation de la ligne. Des restrictions supplémentaires peuvent être éditées et disponibles via les consignes temporaires opposables correspondantes.

- **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 la Consigne Locale d'Exploitation de chaque site.

- **Vitesse limite**

La circulation des trains est réalisée à la vitesse maximale de 50km/h sur certaines portions du parcours. L'ensemble des vitesses autorisées sur la ligne sont reprises chapitre 2 de la Consigne Locale d'Exploitation.



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

Les voies de la ligne BBA sont réputées aptes à la circulation des Matières Dangereuses exceptées certaines voies reprises au chapitre 2 de la Consigne Locale d'Exploitation.

- **Composition et longueur des voies**

Se référer au Chapitre 2 de la Consigne Locale d'Exploitation.

- **Ouverture de la ligne**

La ligne est ouverte aux horaires d'ouverture du Poste R. L'EF peut se rapprocher de SNCF Réseau pour connaître les horaires précis qui peuvent varier d'une année sur l'autre OU utiliser l'application en ligne OLGA.

Pour 2023, à titre indicatif, le poste R est ouvert de 05h00 à 20h20 tous les jours exclus samedi, dimanche et jours fériés.

- **Astreinte Sécurité**

En cas de besoin, une astreinte sécurité est accessible tous les jours de l'année, 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Les conditions de son activation sont précisées dans le Plan d'Intervention et de Secours (PIS) de la ligne BBA.

3.4 SYSTÈMES DE SÉCURITÉ

3.4.1 Poste de Circulation

Il n'y a pas de Poste de Circulation ferroviaire sur la ligne BBA.

La gestion du trafic à destination ou en provenance du RFN vers la ligne BBA est assurée par le Coordonnateur de Site de la ligne BBA en liaison avec l'Entreprise Ferroviaire et le Poste de Circulation (Poste R) du RFN.

L'Agent de Circulation concerné du RFN gère les entrées et les sorties de trains de la ligne BBA en communication avec les EF et le Coordonnateur de Site du GPMB.

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

3.4.2 Installations de sécurité

Les Installations de Sécurité de la ligne BBA 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 SNCF équipés de leviers de manœuvre Saxby talonnables renversables.

3.4.3 Passages à niveau (PN)

Les Passages à Niveaux (PN) de la ligne BBA sont classés selon l'arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des Passages à Niveau (PN).

La ligne comporte 8 PN automatiques type SAL 2, un PN type SAL 0 et 10 PN privés.



3.4.4 Installations Terminales Embranchées

Les Installations Terminales Embranchées desservies par la ligne sont accessibles après manœuvre des Installations de Sécurité en assurant la protection.

Seuls des agents habilités sont autorisés à manipuler ses installations.

L'ensemble des appareils concernés est identifié dans les schémas annexés à la Consigne Locale d'Exploitation de la ligne BBA.

3.5 OUVRAGES D'ART / OUVRAGES EN TERRE

Il existe 89 ouvrages d'art (OA) sur la ligne principalement composé de buses, de ponceaux, de petits aqueducs et de quelques ponts rail.

3.6 SYSTÈMES DE COMMUNICATION

La ligne BBA ne possède pas de système de communication dédié.

Les contacts entre la Capitainerie du Port (qui est le relais de l'information des acteurs du PIS en dehors des horaires d'ouverture de la ligne), le Coordonnateur de Site, les EF, le Poste R de Circulation du RFN, la Préfecture, etc., sont réalisés par utilisation des téléphones fixes ou de téléphones portables.

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

3.7 PARTICULARITÉS D'EXPLOITATION

3.7.1 Voies spécialisées

Les voies de la ligne BBA sont accessibles à l'ensemble des services de transport de fret.

La spécificité de chaque voie est donnée dans la CLE.

3.7.2 Environnement

Les exigences du matériel roulant relatives à l'environnement sont stipulées dans l'arrêté du 9 décembre 2021 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire.

3.7.3 Matières Dangereuses

En application du règlement lié au Transport de Matières Dangereuses, l'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses à l'intérieur des limites administratives de la ligne BBA sont soumis aux prescriptions du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses (arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « arrêté TMD »).

Les prescriptions issues de l'étude et de l'analyse des risques réalisées 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 de la ligne BBA, de circulation et de stationnement des trains transportant des marchandises dangereuses (présentation pour validation des mesures de précaution prises, etc.).

L'organisation de la circulation des Matières Dangereuses, à laquelle toutes les entreprises ferroviaires circulant sur la ligne BBA sont tenues de se soumettre, sont reprises en détail dans la CLE de cette ligne.



3.8 DISPONIBILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

L'accès à la ligne BBA pour les trains en provenance du RFN dépend des amplitudes horaires du poste d'aiguillage, Poste R de Bassens (Cf. point 3.3. / Ouverture de la ligne).

Les voies ne sont pas circulables lors des périodes réservées à la maintenance des voies et aux travaux de rénovation ou de gros entretien.

Ces périodes, appelées planches travaux, sont définies par le GPMB en concertation avec les EF et les industriels et diffusées de plusieurs jours à plusieurs mois à l'avance afin de tenir compte des impératifs liés aux activités industrielles et commerciales de chacun.

Des réunions annuelles appelées « Comités de Site » seront organisées à l'initiative du GPMB afin de définir un calendrier de travaux et choisir la plage la moins pénalisante pour les activités commerciales de la ligne.



CHAPITRE 4 ATTRIBUTION DES CAPACITÉS

4.1 ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

Les allocations de capacité sont données sous la forme de Bloc pour l'ensemble de la ligne BBA. Il n'existe pas de sillon, au sens RFN, sur la ligne BBA.

Les allocations de capacité sont attribuées par le Coordonnateur de Site après réception du document «Demande de Capacité sur la ligne BBA » transmis par les EF.

Le document « Demande de Capacité sur la ligne BBA» comprend obligatoirement :

- le nom de la ligne (BBA – Bassens Bec D'Ambes),
- le jour et l'heure d'arrivée prévisionnelle sur la ligne et sur l'ITE à desservir,
- le jour et l'heure de sortie prévisionnelle de l'ITE et de la ligne,
- la nature des marchandises,
- la ou les voies souhaitées,
- le nom de l'ITE desservie.

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 sur lequel il alloue les numéros de trains entrants (BBA2, BBA4, BBA6,...) et sortants (BBA1, BBA3, BBA5....)

Ces numérotations lui permettront d'identifier le train dans tous les échanges entre l'EF, le CS et le Poste R du RFN.

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 la ligne BBA. 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 de la ligne BBA,
- la constitution du train, nombre de wagons, longueur et charge,
- les thèmes de manœuvre,
- la nature des marchandises,
- les particularités ou temps de stationnement prévu,
- 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. Les circulations sur la ligne BBA font l'objet d'une attribution annuelle de capacité.

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

- une Demande de Capacité, à envoyer de A-1¹ jusqu'à M-1² maximum, ce document permet de réserver une capacité sur la ligne BBA;
- un Programme d'Activité Hebdomadaire/Journalier, à envoyer de S-1³ à J-1⁴ 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

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 la ligne BBA ».

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 la ligne BBA, chaque EF, en fonction de la fréquence des dessertes (régulières, facultatives, spots) fait parvenir au Coordonnateur de Site, les documents suivants:

- **De A-1 à S-1** : Demande 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.
- **A 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.

4.1.5 Programme des circulations

Le CS réceptionne à S-1 les documents « Programme d'Activités » des EF, ainsi que du service Travaux et Maintenance afin d'établir le programme des circulations.

Le Coordonnateur de Site construit le « programme des Circulations et travaux », et l'envoi ensuite par mail à l'AC du poste R, aux EF, et au service Maintenance de la ligne BBA.

4.2 GESTION OPÉRATIONNELLE DES CIRCULATIONS

L'organisation des circulations est la même pour l'ensemble des sites gérés par le GPMB. Les particularités locales sont reprises dans les consignes locales d'exploitation. L'organisation des circulations est inscrite dans le document SF- RFP-P-009 - Procédure opérationnelle de circulation sur la Ligne Bassens – Bec d'Ambes – mode nominal.

4.3 MODALITÉS DE RÉPARTITION

4.3.1 Modalités de coordination

Dans le cadre du processus de programmation, si le Coordonnateur de Site, appuyé de l'encadrement du GPMB si nécessaire, 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 Coordonnateur de Site. Ce processus est suivi, 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 le processus 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 Coordonnateur de Site 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 Coordonnateur de Site communiquent par écrit leur décision au plaignant et à tout autre opérateur impliqué suivant la réception de la réclamation.

Le GPMB et le Coordonnateur de Site peuvent intervenir dans le cadre de réclamations portant sur des interfaces RFN/LIGNE BBA.

4.3.3 Suppression ou modification de capacité

Le GPMB et le Coordonnateur de Site 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 PARTICULIÈRES EN CAS DE PERTURBATIONS

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

Le Coordonnateur de Site 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 de la ligne BBA. 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.

Lorsque les moyens ne permettent pas de sortir dans les meilleurs délais la circulation en panne, le Coordonnateur de Site pourra engager la mise en œuvre de moyens de secours en provenance du RFN aux frais des EF concernées.

4.5 MESURES PARTICULIÈRES EN CAS DE RELEVAGE

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

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

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

Le relevage ne peut s'effectuer qu'après accord formalisé du CS. 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 Coordonnateur de Site, 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 seraient pas autorisés ou seraient impropres à circuler sur la ligne BBA, ou dont le personnel affecté à des fonctions de sécurité ne satisferait pas aux conditions imposées par la réglementation de sécurité applicable sur la ligne BBA;
- 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 leurs 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 Coordonnateur de Site de toutes les procédures engagées pour un retour à la situation normale.

Lorsque l'incident relève de l'infrastructure, le Coordonnateur de Site, 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 la ligne BBA, 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...).

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 spécifiques de circulations des trains contenant des Matières Dangereuses et Transports Exceptionnels sont contenues dans la Consigne Locale d'Exploitation.



CHAPITRE 5 PRESTATIONS

Les prestations minimales auxquelles peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, l'ensemble des EF comprennent :

- le traitement des demandes de capacité,
- l'utilisation des capacités accordées,
- l'utilisation des branchements et aiguilles de la ligne BBA,
- les services nécessaires à la circulation des trains comprenant la gestion des circulations, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation.

Le GPMB assure aux EF l'accès à l'ensemble des voies en exploitation sur la ligne BBA.

Il s'agit spécifiquement :

- des voies de circulation,
- des voies de stationnement,
- des voies d'approche de 1^{ère} partie d'ITE.

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 de la ligne BBA donne droit à la perception d'une redevance liée à l'usage des voies par chaque EF, **qu'elle soit propriétaire ou non des wagons acheminés.**

6.2 REDEVANCE

L'utilisation de la ligne BBA est consentie et acceptée moyennant le versement d'une redevance unitaire. Pour connaître son montant, se reporter au chapitre 6 du contrat d'utilisation de la ligne du Bec d'Ambès signé entre le GPMB et chaque Entreprise Ferroviaire.

Cette redevance est un droit d'usage établi pour une durée minimale d'une (1) année.

Elle équivaut à un droit d'accès au Réseau du GPMB pour permettre par continuité la circulation des trains des embranchés de la ligne BBA vers le Réseau Ferré National, voir Européen.

La redevance telle que décrite sera payable au mois.

Le bénéficiaire s'engage à fournir à chaque circulation les chiffres de ses trafics en nombre de wagons reçus et expédiés par embranché ainsi que leur tonnage et la nature des produits transportés. On entend par circulation l'entrée d'un train sur la ligne BBA à partir du RFN, ou la sortie d'un train à destination du RFN.

À défaut de communication de ces données, ou dans l'hypothèse d'une fausse déclaration avérée du bénéficiaire, il sera fait application des dispositions suivantes :

- en cas de fausse déclaration avérée du Bénéficiaire pour une circulation, le GPMB appliquera une pénalité forfaitaire d'un montant égal au double du montant de la redevance due ;
- en cas d'absence de déclaration d'une circulation par le Bénéficiaire, ou des informations associées, le GPMB appliquera une pénalité forfaitaire d'un montant de deux mille euros hors taxes par circulation non déclarée.

En cas d'absence répétée de déclaration des circulations, ou des informations associées, après mise en demeure et nouvelle constatation d'absence, le GPMB pourra résilier sans indemnité l'autorisation de circulation attribuée.

6.3 RÉVISION

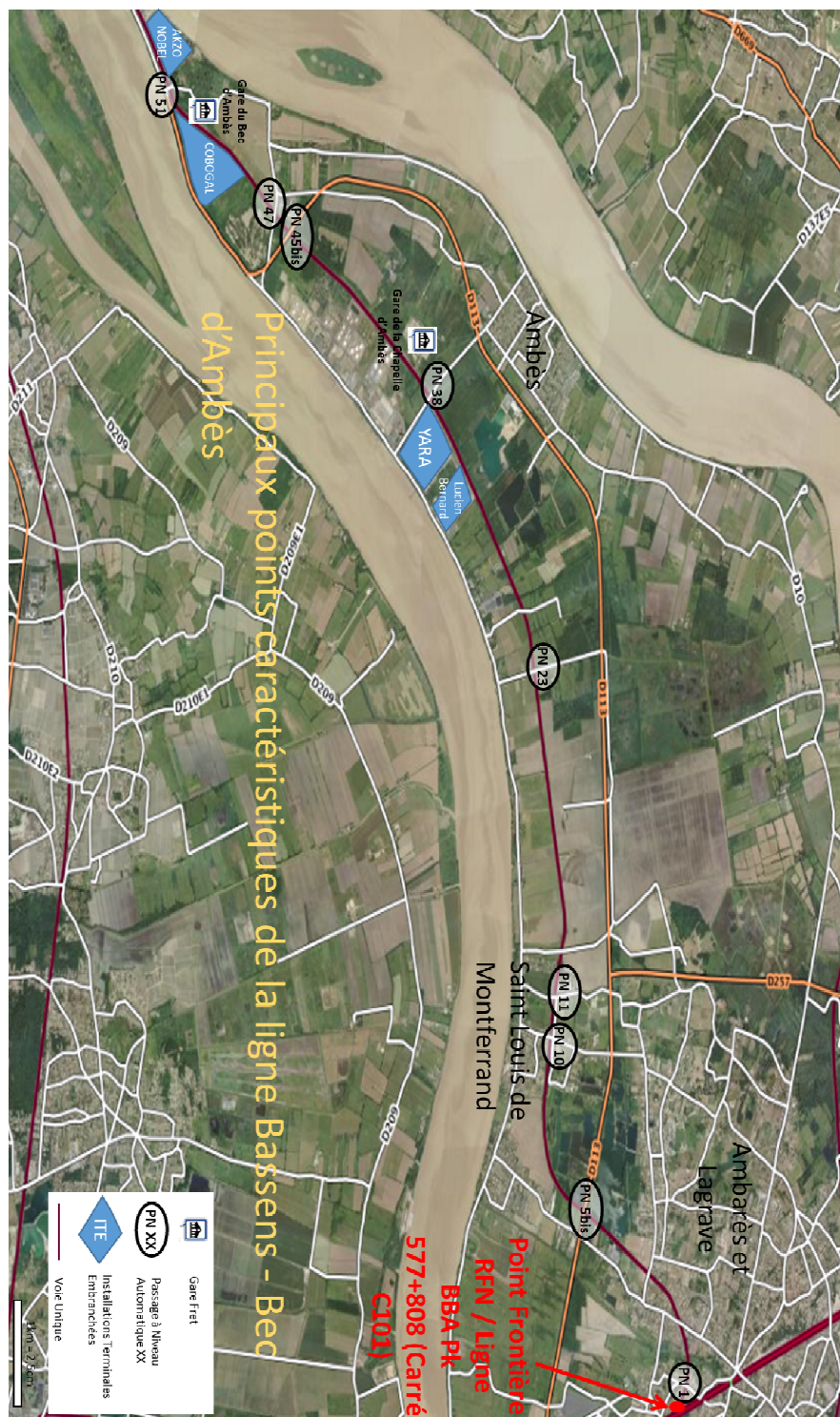
Le montant de la redevance de circulation est révisable chaque année pour la période courant du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Toute modification fait l'objet d'un échange avec signature de la convention d'utilisation de la ligne entre le GPMB et les EF utilisatrices.



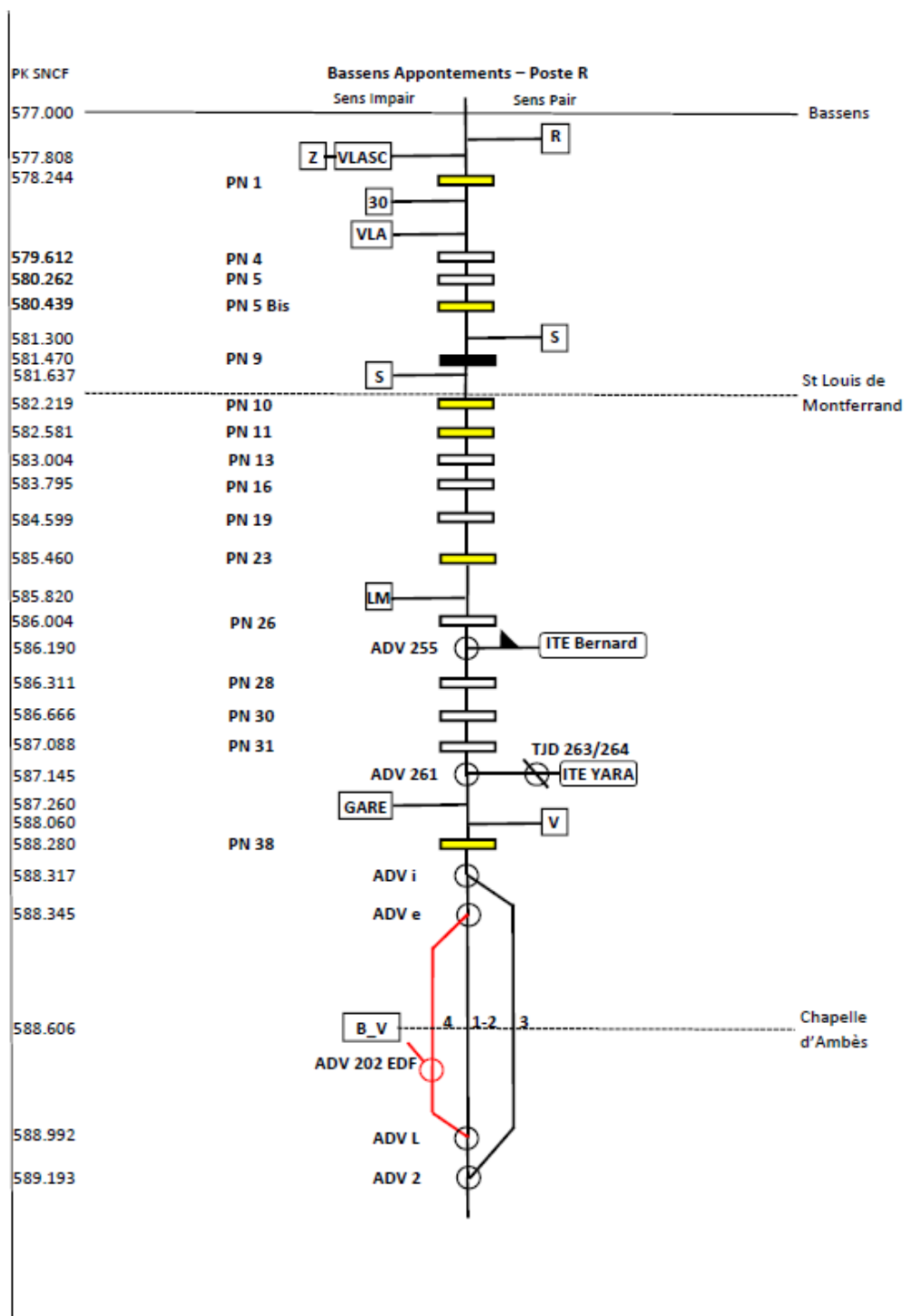
Annexes

Annexe 1 – Schéma général de la ligne BBA



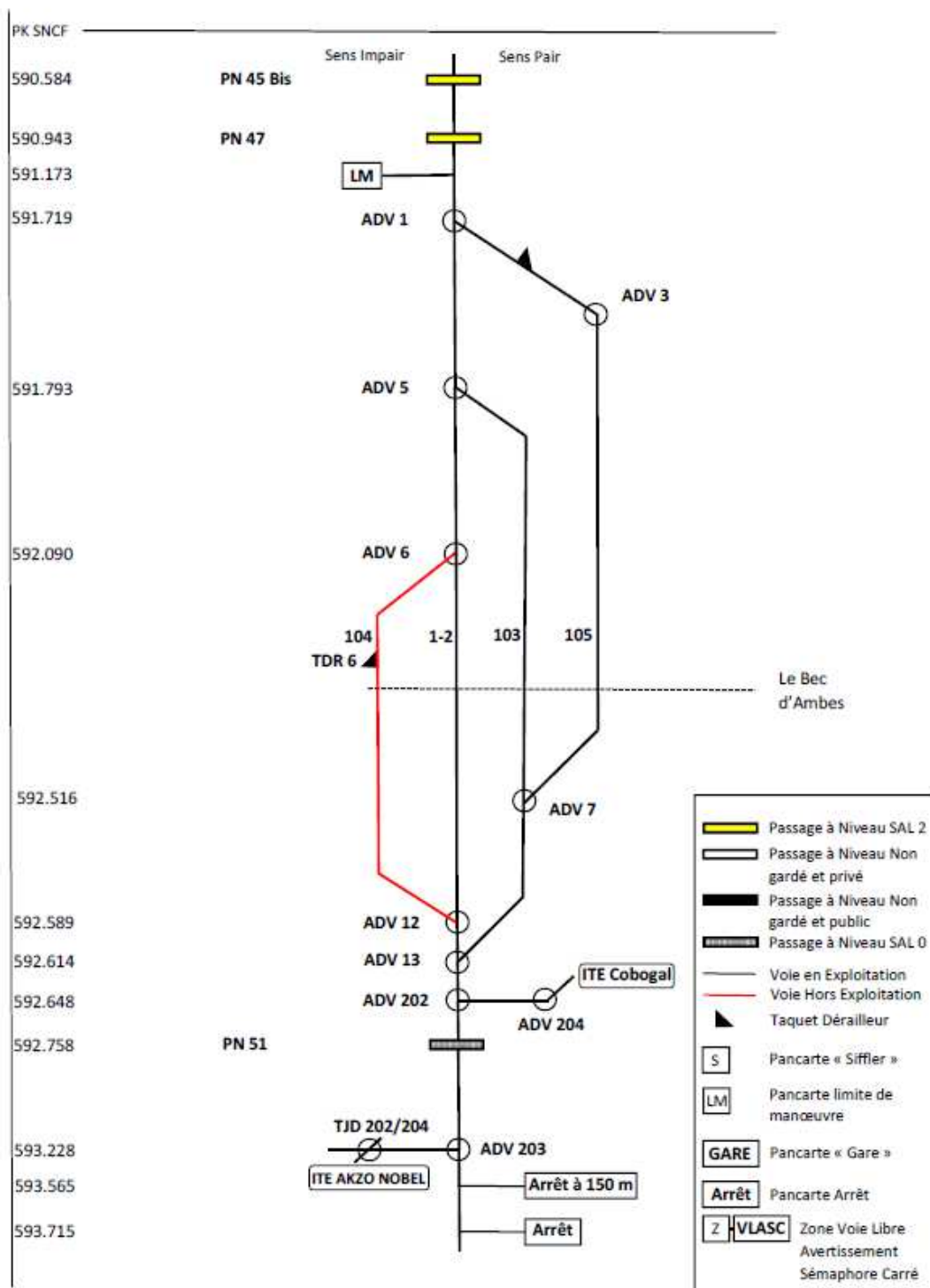


Annexe 2 - Synoptique de la ligne (1/2)





Annexe 2 - Synoptique de la ligne (2/2)





Annexe 3 - Glossaire

Bloc

Espace-temps alloué à une entreprise ferroviaire ou une entreprise de travaux ferroviaires pour faire circuler un train ou effectuer des travaux entre 2 points à un moment donné.

Circulation

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

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.

Consigne Locale d'Exploitation – « CLE »

La Consigne Locale d'exploitation d'un site fixe les règles d'exploitation opposables à tout utilisateur de ce site.

Document de Référence de Ligne – « DRL »

Le Document de Référence de la ligne décrit les principes et procédures pour l'accès à un site du GPMB. Ce Document comprend des informations générales relatives à l'organisation du GPMB 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.

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 la ligne

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 de d'un site 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 du GPMB 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 constitué d'une ou plusieurs voies privées et de leur raccordement au réseau de la ligne BBA permettant la desserte ferroviaire sans transbordement d'établissements industriels ou commerciaux.

Ligne Bassens Bec d'Ambes – « BBA »

Ligne à voie unique circulaire de Bassens au Bec d'Ambès.

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 (heurtors,...) ou engageant provisoirement le gabarit (arbres, rochers, animaux, véhicules routiers sur un passage à niveau ou en tout autre point, ...).

Passage à niveau – « PN »

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.

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.

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.

Train

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

Voie

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

Voie de service - VS (Voies de circulation)

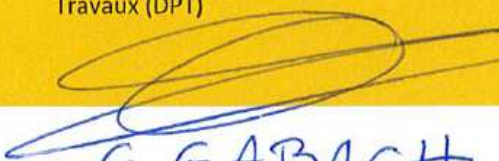
Toute voie affectée à la circulation ferroviaire, au stationnement, à la manœuvre et au retournement des engins ferroviaires. Sur ces voies, la circulation se fait en marche en manœuvre sauf dispositions plus restrictives.



Rédacteur : ARS / PTE

Approbateur : Directeur Production et
Travaux (DPT)

Destinataires : DG/PTE/ARS/PUCM/EF


G. GABACH