

**DOCUMENT DE REFERENCE RESEAU (DRR)
DU RESEAU FERRE PORTUAIRE DU
GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE
(DREF-201)**



Historique des révisions

Date	Objet (*)
22 septembre 2014	Précision sur les rayons de courbures inférieur à 150 m ; évolution des règles de circulation et de stationnement des marchandises dangereuses sur le RFP.
23 juin 2015	Suppression du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire portuaire entre le GPMLR et les EF ; Ajout de la procédure d'écoute des conversations téléphoniques et radios entre l'AC et le Chef de la manœuvre ou le Conducteur ; Modification des vitesses de circulation sur le RFP et des mesures particulières en cas de relevage ; Clarification des mesures particulières en cas de relevage ; Remplacement de Réseau Ferré de France (RFF) par SNCF Réseau ; Référence aux nouveaux textes réglementaires concernant les réseaux comparables au Réseau ferré national ; Mise à jour des tarifs des prestations ferroviaires du GPMLR.
22 septembre 2016	Précisions sur les conditions générales d'accès au RFP ; Suppression des références au règlement de sécurité portuaire (RSP) du GPMLR ; Ajout du niveau de sécurisation SAL1 FC pour les passages à niveau ; Référence à l'ILE « Gestion des communications » ; Mise à jour des annexes 1, 2 et 4 ; Modification de l'annexe 6.
7 novembre 2017	Suppression de la notion de bloc terminal (§ 2.8.1) ; ajout du portique métallique support de pipes de Picoty SA à la liste des ouvrages sur voie du RFP (§ 3.3.5) ; changement des numéros de téléphone et fax du poste P (§ 3.3.7) ; prise en compte des évolutions organisationnelles du GPMLR (§ 3.6) ; mise à jour de la liste des voies ouvertes aux opérations de maintenance de matériels roulants (§ 5.3.2) ; Mise à jour des annexes 1, 2, 3, 4 et 5 (voir détails en annexe).
25 mai 2020	Passage du RFP GPMLR sous statut du décret 2017-439 Voies Ferrées Fret Locales au 1 ^{er} juillet 2020 ; Intégration des évolutions en lien avec le décret 2019-525 ; Modification du traitement des demandes d'autorisation pour les transports exceptionnels (TE) ; Intégration des évolutions du règlement d'occupation de voies du RFP par du matériel roulant.
29/10/2021	Evolution de l'organisation interne du GPMLR ; Création d'une adresse mel pour le pôle ferroviaire du GPMLR ; Evolution des données techniques de l'infrastructure ; Evolution relative à la circulation d'opérateurs ferroviaires sur le RFP ; Mise en cohérence avec le Règlement de gestion de la Sécurité de l'Exploitation (RGSE) du RFP GPMLR ; Modification des mesures particulières en cas de relevage ; Evolution de la tarification

(*) les modifications sont repérées par un trait bleu inscrit dans la marge à droite du texte.

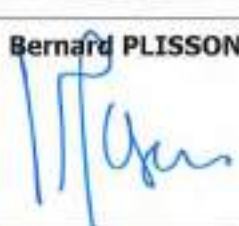
Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
Michel SOLDATI 	Bernard PLISSON 	Nicolas MENARD 

Table des matières

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 DU RÉSEAU (DRR)	6
1.4.1	Validité des données présentées	6
1.4.2	Recours	6
1.5	STRUCTURE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU	6
1.6	PÉRIODE DE VALIDITÉ ET PROCÉDURE DE MISE À JOUR	7
1.6.1	Période de validité	7
1.6.2	Procédure de mise à jour	7
1.7	PUBLICATION	7
1.8	CONTACTS DU GPM DE LA ROCHELLE	7
1.9	GLOSSAIRE	7
2	CONDITIONS D'ACCES AU RFP	8
2.1	AUTORISATION DE CIRCULATION SUR LE RFP	8
2.1.1	Entreprises autorisées à circuler sur le RFP	8
2.1.2	Procédure d'autorisation de circuler sur RFP	9
2.2	CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS	11
2.3	RÈGLES OPÉRATIONNELLES ET ÉCHANGE DES INFORMATIONS	11
2.3.1	Langue et communication	11
2.3.2	Gestion du trafic	11
2.3.3	Sûreté	12
2.4	TRANSPORT EXCEPTIONNEL (TE)	12
2.5	MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)	12
2.6	MATÉRIEL ROULANT ADMIS SUR LE RFP	12
2.6.1	Matériels roulants autorisés sur le système ferroviaire des OF	12
2.6.2	Matériels roulants des OF non autorisés sur le système ferroviaire	13
2.6.3	Matériels roulants pour travaux d'infrastructure sur le RFP	14
2.7	DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES OPERATEURS FERROVIAIRES	14
2.7.1	Opérateurs ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité	14
2.7.2	Opérateurs ferroviaires ne disposant pas d'un certificat de sécurité	15
2.8	PRÉPARATION ET CIRCULATION DES VEHICULES FERROVIAIRES	15
2.8.1	Préparation et composition des trains à destination de SNCF Réseau	15
2.8.2	Conduite	15
2.8.3	Mise en marche	16
2.8.4	Accompagnement	16

2.8.5	Traitement des anomalies liées aux circulations.....	16
2.9	IMMOBILISATION DES VÉHICULES ET DES RAMES.....	17
3	INFRASTRUCTURE	18
3.1	PRÉSENTATION DU RFP.....	18
3.1.1	Description du RFP	18
3.1.2	Points d'interface	19
3.1.3	Interfaces opérationnelles des OF	19
3.1.4	Documentation	19
3.2	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU RFP	19
3.2.1	Types de voies	19
3.2.2	Ecartement des rails.....	19
3.2.3	Caténaire	19
3.2.4	Gabarit des obstacles hauts.....	20
3.2.5	Charge à l'essieu.....	20
3.2.6	Déclivités et courbes	20
3.2.7	Vitesses limites.....	21
3.2.8	Aptitude des voies à la circulation des Marchandises dangereuses (MD).....	21
3.2.9	Composition et longueur des trains.....	21
3.3	SYSTÈME DE SÉCURITÉ.....	21
3.3.1	Concomitance d'activités.....	21
3.3.2	Postes d'aiguillage.....	22
3.3.3	Installations de sécurité.....	22
3.3.4	Passages à Niveau (PN) et Traversées Charretières (TCH)	22
3.3.5	Ouvrages d'art et ouvrages sur voie ferrée portuaire.....	23
3.3.6	Enregistrement des conversations téléphoniques et radio	24
3.3.7	Liaison avec manœuvres – Systèmes de communication	24
3.4	PARTICULARITÉS D'EXPLOITATION	25
3.4.1	Nature des circulations	25
3.4.2	Environnement	25
3.5	DISPONIBILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE	25
4	GESTION DES CIRCULATIONS SUR LE RFP	26
4.1	PRINCIPE	26
4.2	PROGRAMMATION DE L'EXPLOITATION	26
4.2.1	Programmation de l'exploitation du faisceau de Vaugouin	26
4.2.2	Programme d'activité des Opérateurs Ferroviaires.....	26
4.3	SUPPRESSION OU MODIFICATION D'UNE CIRCULATION PROGRAMMÉE SUR LE RFP.....	27
4.4	MESURES PARTICULIÈRES EN CAS DE PERTURBATIONS	27
4.5	MESURES PARTICULIÈRES EN CAS DE RELEVAGE.....	27
4.5.1	RCI conclusif	28
4.5.2	RCI non conclusif	29

4.5.3	Cas du non dégagement des voies par l'OF	30
4.5.4	Remise en état de l'infrastructure.....	30
4.6	INFRACTIONS ET CARENCE DU PERSONNEL DANS L'EXERCICE DE SES FONCTIONS.....	30
5	PRESTATIONS.....	31
5.1	PRESTATIONS MINIMALES DU GPMLR.....	31
5.2	ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS FOURNIS PAR LE GPMLR.....	31
5.3	PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES	31
5.3.1	Stationnement et séjour temporaire des matériels roulants.....	31
5.3.2	Utilisation des voies dédiées au stationnement de wagons pour la maintenance de matériel roulant.....	32
5.3.3	Biens fonciers et immobiliers.....	32
5.3.4	Ravitaillement en carburant.....	32
6	TARIFICATION.....	33

ANNEXES

- ANNEXE 1 : DESCRIPTION DU RESEAU FERRE PORTUAIRE**
- ANNEXE 2 : LISTE DES VOIES, LONGUEURS UTILES ET APTITUDES (CHARGE, MARCHANDISES DANGEREUSES)**
- ANNEXE 3 : AMPLITUDE DE TENUE DU POSTE P DU RFP**
- ANNEXE 4 : LISTE ET TYPE DES P.N. ET TCH SUR LE RFP**
- ANNEXE 5 : LISTE DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHEES (ITE)**
- ANNEXE 6 : FORMULAIRE DE DECLARATION DES CONTACTS DOCUMENTATION DE L'OF**
- ANNEXE 7 : GLOSSAIRE**

1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1 INTRODUCTION

Dans le but de faciliter la desserte ferrée des ports, le Livre IV du Code des Ports Maritimes a été modifié par l'Ordonnance du 2 août 2005. Cette Ordonnance, qui concerne l'ensemble des Grands Ports Maritimes, clarifie le régime juridique des Voies Ferrées Portuaires (VFP) afin de favoriser le développement des dessertes ferroviaires des ports.

L'Autorité Portuaire a la compétence de construire et de gérer les voies ferrées portuaires. Son exploitation a été déléguée à un Gestionnaire Délégué d'Infrastructure qui est désigné Gestionnaire Délégué d'Infrastructure du Grand Port Maritime de La Rochelle (GDILR).

Dans le cadre de ce transfert de compétence, le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) a établi le présent Document de Référence du Réseau (DRR) qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'Infrastructure ferroviaire, comme le prévoit le décret n°2007-1867 du 26 décembre 2007.

1.2 OBJECTIFS

Le Document de Référence du Réseau (DRR) du GPMLR est établi à l'attention des Opérateurs Ferroviaires (OF / voir annexe 7 – Glossaire) qui souhaitent utiliser le Réseau Ferré Portuaire (RFP) pour y assurer des prestations de transport de marchandises, et présente les informations d'ordre technique et organisationnel qu'ils doivent respecter pour accéder et circuler sur les voies ferrées du RFP.

1.3 CADRE JURIDIQUE GÉNÉRAL

Le cadre juridique général applicable à l'accès au RFP du GPMLR et à son utilisation est, à la date de publication du présent document, constitué des principaux textes législatifs et réglementaires présentés en annexe 3 du document **DREF200 « Règlement de Gestion Sécurité Environnement (RGSE) Ferroviaire du GPMLR »** :

1.4 STATUT DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU (DRR)

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

Les OF sont en conséquence invités à consulter le GPMLR pour toutes précisions, notamment celles concernant l'évolution de l'infrastructure du RFP.

1.4.2 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 du Ministre chargé des Transports.

1.5 STRUCTURE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

Le Document de Référence du 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 relatifs à la gestion de la capacité de circulation sur le RFP ;
- La description des services offerts aux OF ;
- Les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs à la tarification.

1.6 PÉRIODE DE VALIDITÉ ET PROCÉDURE DE MISE À JOUR

1.6.1 Période de validité

La validité du présent document prend effet dès sa publication sur le site internet du GPMLR et jusqu'à son retrait de ce même site.

1.6.2 Procédure de mise à jour

Le Document de Référence du Réseau est actualisé chaque fois que nécessaire. Il fait l'objet d'une revue documentaire systématique au minimum 12 mois après la dernière mise à jour.

Les annexes pourront être actualisées de manière indépendante du texte principal. La date d'actualisation est précisée en page 2 des annexes.

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

1.7 PUBLICATION

Le Document de Référence du Réseau est établi et publié par le GPMLR, en français, sur son site Internet www.larochelle.port.fr.

Le site internet du GPMLR est actualisé à chaque modification du Document de Référence Réseau ou de ses annexes.

1.8 CONTACTS DU GPM DE LA ROCHELLE

Tout Opérateur Ferroviaire 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 GPMLR :

- Par courrier : Grand Port Maritime de La Rochelle, Direction des Infrastructures - CS 70394 17001 LA ROCHELLE Cedex 1
- Par mail : contact.poleferroviaire@larochelle.port.fr
- Par téléphone : 05 46 00 53 60 (Standard).

1.9 GLOSSAIRE

Un glossaire des définitions des termes et sigles utilisés dans le présent Document de Référence du Réseau est présenté en annexe 7.

2 CONDITIONS D'ACCES AU RFP

2.1 AUTORISATION DE CIRCULATION SUR LE RFP

2.1.1 Entreprises autorisées à circuler sur le RFP

2.1.1.1 Entreprises Ferroviaires (EF) autorisées sur le système ferroviaire

Le RFP est accessible aux EF autorisées à circuler sur le système ferroviaire. Titulaires d'un Certificat de Sécurité au titre de leurs activités sur le système ferroviaire, les EF sont autorisées à circuler sur le RFP après avoir effectué les démarches présentées au § 2.1.2.. La perte temporaire ou définitive de l'autorisation d'une EF de circuler sur le système ferroviaire se traduit par la perte simultanée de l'autorisation de cette EF de circuler sur le RFP.

2.1.1.2 Entreprises réalisant du transport par fer autorisées sur le système ferroviaire sous couvert d'un Certificat de Sécurité d'une EF

Le RFP est accessible aux Entreprises réalisant du transport par fer (voir annexe 7 – Glossaire) qui sont autorisées à circuler sur le système ferroviaire sous couvert d'un Certificat de Sécurité d'une EF. Etant couvertes par un Certificat de Sécurité, ces entreprises sont également autorisées à circuler sur le RFP après que l'EF qui les couvre ait effectué les démarches présentées au § 2.1.2.

A charge ensuite à l'EF de s'assurer que l'entreprise réalisant du transport par fer sous couvert de son Certificat de Sécurité respecte les règles définies par le GPMLR pour l'utilisation des voies du RFP décrites dans la documentation du RFP. L'EF est donc responsable de l'activité des entreprises réalisant du transport par fer sous son certificat de sécurité.

2.1.1.3 Entreprises réalisant du transport par fer non autorisées sur le système ferroviaire et intervenant sur le RFP sous couvert d'un Certificat de Sécurité d'une EF

Les Entreprises réalisant du transport par fer (voir annexe 7 – Glossaire) non titulaires d'un Certificat de Sécurité en propre sont autorisées à circuler sur le RFP sous couvert d'un Certificat de Sécurité d'une EF, après que cette dernière ait effectué les démarches présentées au § 2.1.

A charge ensuite à l'EF de s'assurer que l'entreprise réalisant du transport par fer sous couvert de son Certificat de Sécurité, respecte les règles définies par le GPMLR pour l'utilisation des voies du RFP décrites dans la documentation du RFP. L'EF est donc responsable de l'activité des entreprises réalisant du transport par fer sous son certificat de sécurité (voir également le § 2.7).

2.1.1.4 Entreprises réalisant du transport par fer non autorisées sur le système ferroviaire et intervenant sur le RFP sans couverture d'un Certificat de Sécurité d'une EF

Les Entreprises réalisant du transport par fer (voir annexe 7 – Glossaire) non titulaires d'un Certificat de Sécurité en propre et non couvertes par un Certificat de Sécurité d'une EF, sont autorisées à circuler sur le RFP après avoir effectué les démarches présentées au § 2.1.

Les conditions d'agrément du matériel roulant et du personnel de l'Opérateur Ferroviaire sont définies aux points 2.6 et 2.7 du présent DRR.

Conformément au décret 2017-439, l'Opérateur Ferroviaire devra disposer en préalable à sa première intervention sur le RFP d'un SGS établi selon le référentiel défini dans l'arrêté du 6 février 2018 et sera soumis à un audit externe de son SGS par un organisme d'inspection accrédité dans les 6 mois suivant sa première intervention sur le RFP, puis tous les 3 ans.

Pour l'obtention de son autorisation, l'Opérateur Ferroviaire devra :

- Faire réaliser avant sa première circulation sur le RFP une évaluation préalable de son SGS par un organisme d'inspection accrédité en complément de l'audit externe prévu par l'article 19 du décret 2017-439. Cette évaluation préalable vise à vérifier que les enjeux de sécurité liés à l'activité projetée sur le RFP sont correctement appréhendés dans le SGS et que l'organisation décrite dans le SGS pour les traiter apparaît suffisante et adaptée. L'évaluation devra attribuer une qualification à chacun de ces constats sur les différents items du SGS suivant la terminologie présentée dans l'annexe 3 de l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales, à savoir :
 - a) Point maîtrisé : constat de la mise en œuvre par l'exploitant ferroviaire de dispositions du SGS adaptées aux enjeux de sécurité ;
 - b) Point de fragilité : constat d'une situation jugée fragile par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires ;
 - c) Risque grave : constat d'un dysfonctionnement grave du SGS ou d'accumulation de points de fragilité impactant directement la sécurité des circulations ferroviaires ;
 - d) Non-conformité à la réglementation : constat d'une non-conformité à la réglementation qui ne constitue pas un manquement grave ;
 - e) Manquement grave à la réglementation : constituant notamment des manquements graves à la réglementation les constats d'absence totale ou partielle de SGS, d'absence de contrôle interne, ou d'absence d'intervention de l'exploitant ferroviaire conformément aux articles 9 et 10 de l'arrêté du 30 mars 2017 ;
- Fournir au GPMLR une copie du rapport d'évaluation préalable de son SGS par l'organisme d'inspection accrédité.

2.1.2 Procédure d'autorisation de circuler sur RFP

Dans le présent paragraphe, l'Opérateur Ferroviaire, souhaitant circuler pour la première fois sur le RFP est appelée « nouvel entrant ».

Pour pouvoir circuler sur le RFP les modalités de délivrance de l'autorisation sont les suivantes :

a) Eléments communiqués au GPMLR par le nouvel entrant

Le nouvel entrant s'identifie auprès du GPMLR et lui transmet par écrit les éléments suivants :

- o Un courrier d'engagement à respecter les règles de sécurité et d'exploitation définies par le GPMLR pour circuler sur le RFP au travers notamment de son Système de Gestion de la Sécurité (SGS), des Règles de Stationnement et de Circulation des Matières Dangereuses, du Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) et des Instructions Locales d'Exploitation (ILE). Ce courrier est signé par son représentant ayant mandat ;
- o La déclaration et l'identification de l'entreprise qui réalise du transport par fer et qui couvre le nouvel entrant sous son certificat de sécurité (cas § 2.1.1.2 et 2.1.1.3) ;
- o La liste des contacts identifiés pour la diffusion de la documentation qui assurent la gestion documentaire pour son propre compte : Nom, Prénom, fonction, coordonnées postales et informatiques. Les coordonnées postales et informatiques doivent garantir une consultation permanente de la part du nouvel entrant. Cette liste fait l'objet d'une déclaration formalisée en utilisant le formulaire F0160 du GPMLR présenté en annexe 6 ;
- o Le contact d'urgence identifié dans son organisation : dénomination et numéro de téléphone, qui doit être joignable 24h/24h, 7j/7j tous les jours de l'année.

Tous ces éléments sont envoyés par écrit soit par voie informatique, soit par voie postale, au contact GPMLR identifié au § 1.8 du présent document.

b) Éléments communiqués en retour par le GPMLR au nouvel entrant

A réception de la totalité des documents cités ci avant :

- o Le GPMLR transmet la documentation de référence du RFP constitué de :
 - **DREF200 « Règlement de Gestion Sécurité Environnement (RGSE) Ferroviaire » ;**
 - **DREF201 « Document de Référence Réseau (DRR) » ;**
 - **DREF202 « Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) Ferroviaire » ;**
 - **DREF203 « Règlement d'occupation des voies du RFP » ;**
 - **DREF204 « Règlement de circulation et de séjour temporaire des Marchandises Dangereuses ».**
 - Prestations de services PALR ;
- o Le GDILR transmet de son côté :
 - La documentation d'exploitation permanente applicable : Instructions Locales d'Exploitation (ILE) ;
 - La documentation d'exploitation temporaire en vigueur au moment de la demande.

La diffusion de la documentation permanente et temporaire est réalisée de manière maîtrisée auprès des contacts documentation identifiés par le nouvel entrant dans sa déclaration (voir § 2.1.2.a.) et suivant les modalités décrites dans le RGSE Ferroviaire du GPMLR.

c) Conditions pour accéder et circuler sur le RFP

Le nouvel entrant accuse réception de la documentation transmise par le GPMLR et le GDILR.

Pour un nouvel entrant concerné par l'article 2.1.1.4, celui-ci doit fournir au GPMLR une copie du rapport d'évaluation préalable de son SGS effectué par un organisme d'inspection accrédité. Si le rapport de l'évaluation préalable fait ressortir des constats de risque grave, de non-conformité à la réglementation, ou de manquement grave à la réglementation, le GPMLR ne donnera pas son autorisation pour circuler sur le RFP, tant que ces constats n'auront pas été levés.

Par ailleurs, tout opérateur ferroviaire concerné par l'article 2.1.1.4 doit fournir au GPMLR une copie du rapport d'audit externe effectué par un organisme d'inspection accrédité au bout de 6 mois puis tous les 3 ans.

Tout nouvel entrant a ensuite obligation, avant tout accès au RFP, de faire reconnaître à ses personnels les itinéraires du RFP qu'ils vont emprunter ainsi que les installations du RFP qu'ils vont manipuler.

Le GDILR est en capacité, sur demande, d'effectuer cette prestation de reconnaissance.

Le nouvel entrant fournira la liste des agents ayant effectué la reconnaissance sur site des itinéraires qui seront empruntés et des installations de sécurité du RFP qui seront manipulées. Cette liste nominative est visée par le GDILR et précise la date de la reconnaissance ainsi que l'itinéraire reconnu avec les installations de sécurité rattachées.

La fourniture de cette liste est la condition impérative pour que le nouvel entrant puisse accéder et circuler sur le RFP, le GPMLR ayant l'assurance que le nouvel entrant peut circuler en sécurité sur son réseau ferré.

Néanmoins, de façon exceptionnelle, le recours à un pilote disposant des connaissances du RFP, est un moyen autorisé pour accéder au RFP et circuler entre le point limite SNCF Réseau-RFP et le faisceau de voies de Vaugouin, dans le respect impératif des conditions suivantes :

- a. Le pilote dispose des connaissances des voies ferrées portuaires ;
 - b. Le nouvel entrant informe par écrit le GPMLR de son intention de recourir à un pilote en précisant le nom de l'exploitant qui va réaliser cette prestation et en apportant les éléments permettant de vérifier que ce dernier remplit les conditions du point a. ci-dessus.
 - c. Le nouvel entrant ne peut mettre en œuvre cette solution sans l'accord écrit en retour du GPMLR.
- d) Conditions de suspension du droit d'accès et de l'autorisation de circuler sur le RFP

Le droit d'accès et l'autorisation de circuler sur le RFP d'un Opérateur Ferroviaire, sont suspendus dans les cas suivants :

1. Suppression du certificat de sécurité de l'EF, ou de la couverture par l'EF disposant du certificat de sécurité ;
2. Suspension de l'autorisation de circulation formulée par le Préfet pour un opérateur ferroviaire mentionné au point 2.1.1.4 ;
3. Suspension de l'autorisation de circulation formulée par le GPMLR pour un opérateur ferroviaire mentionné au point 2.1.1.4 après réception de la copie du rapport d'audit externe effectué par un organisme d'inspection accrédité au bout de 6 mois puis tous les 3 ans faisant apparaître des constats de risque grave, de non-conformité à la réglementation, ou de manquement grave à la réglementation pour lesquels l'opérateur ferroviaire n'a pas proposé un plan d'actions jugé suffisant pour y remédier dans les meilleurs délais ;
4. Absence de circulation sur le RFP pendant 12 mois consécutifs ;
5. Modifications sur l'infrastructure reconnue par les personnels formés nécessitant une mise à jour des connaissances sur site, le droit d'accès et l'autorisation de circuler sur cette partie du RFP d'un Opérateur Ferroviaire, sont suspendus tant que le personnel formé n'a pas bénéficié d'une mise à jour de ses connaissances sur site.

Dans les cas 1. à 3., l'Opérateur Ferroviaire, a obligation d'effectuer à nouveau les démarches présentées au § 2.1.2.

2.2 CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS

Il n'existe pas de sillon, au sens du système ferroviaire, sur le RFP.

De même, les circulations sur les voies ferrées du RFP ne font pas l'objet d'attribution annuelle de capacité. Toutefois, l'utilisation du RFP est subordonnée à la fourniture par l'OF d'un programme prévisionnel d'activité sur 3 mois glissants, remis à jour mensuellement, et précisé la veille à J-1 selon les procédures décrites au **chapitre 4**.

2.3 RÈGLES OPÉRATIONNELLES ET ÉCHANGE DES 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 par le Gestionnaire Délégué de l'Infrastructure Portuaire (GDILR) du Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) selon les objectifs et principes de gestion définis par le Port et son délégataire.

2.3.3 Sûreté

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

2.4 TRANSPORT EXCEPTIONNEL (TE)

Est considéré comme un TE tout chargement ou véhicule ferroviaire dont les dimensions, la masse ou le conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, et qui de ce fait ne peut être admis à circuler sur le RFP que sous réserve de conditions techniques ou d'exploitation particulières.

L'accès des TE au RFP est soumis au respect par les OF des dispositions particulières indiquées au § 3.2 relatif aux caractéristiques techniques du RFP.

Afin de garantir la sécurité des circulations et des activités sur le RFP, le GPMLR et le GDILR doivent avoir connaissance des particularités relatives aux circulations empruntant son réseau, 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, etc..., et/ou d'incompatibilité avec l'activité portuaire.

A cet effet, les OF souhaitant réaliser un TE sur le RFP doivent obligatoirement adresser au GDILR une demande écrite (courrier postal ou courrier électronique) au plus tard 10 jours avant la date souhaitée pour le TE, afin de tenir compte des délais d'instruction de la demande par le GDILR.

La demande de l'OF comprend toutes les informations relatives au TE prévu. Ces informations doivent permettre d'appréhender les risques, les particularités techniques et les spécificités du TE envisagé.

Le GDILR étudie la demande de l'OF, il détermine les dispositions particulières qui conditionnent l'accès au RFP pour le TE envisagé, et les communique à l'OF. Cette communication vaut autorisation pour la circulation du TE concerné sous couvert du respect par l'OF des dispositions particulières prescrites.

2.5 MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)

En application du Code des Ports, l'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses à l'intérieur des limites administratives du GPMLR et sur l'ensemble du RFP sont soumis aux prescriptions du « **Règlement pour le transport et la manutention des Marchandises Dangereuses dans les ports maritimes** », complétées par les prescriptions du « **Règlement Local pour le transport et la manutention des Marchandises Dangereuses (RLMD) du GPMLR** ».

L'annexe 7 du RLMD présente de manière spécifique les « **Règles de circulation et de stationnement des marchandises dangereuses sur le RFP** », avec en particulier :

- Les conditions de délivrance de l'autorisation de circulation pour une MD sur le RFP (autorisation de l'autorité portuaire obligatoire) ;
- L'organisation de la circulation des MD sur le RFP ;
- Les conditions de séjour temporaire des wagons MD sur le RFP.

Le RLMD et ses annexes sont disponibles sur le site internet du Port : <http://www.larochelle.port.fr/pratique/textes-applicables>

2.6 MATERIEL ROULANT ADMIS SUR LE RFP

2.6.1 Matériels roulants autorisés sur le système ferroviaire des OF

Les matériels roulants autorisés sur le système ferroviaire pour la réalisation de trafics par les OF sont réputés autorisés à circuler sur le RFP sous réserve :

- De vérification par l'OF de leur compatibilité avec l'infrastructure portuaire ;

- De la fourniture par l'OF au GPMLR de leur fiche technique afin de pouvoir définir et prévoir les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ;
- De la fourniture au GPMLR, et à sa demande, par l'entité ayant contractualisé une prestation de location de wagons amenés à circuler sur le RFP, de tous les documents permettant de justifier par wagon :
 - De leur conformité réglementaire vis-à-vis de la marchandise transportée ;
 - De leur suivi technique réglementaire et contractuel ;
 - De leur suivi technique actualisé sur la base de leur taux d'utilisation défini en tonne.kilomètre.

Par conséquent, sur la base des éléments fournis, le GPMLR se réserve le droit d'interdire l'accès au RFP à certains matériels roulants ou d'imposer des consignes particulières afin de s'assurer qu'ils ne soient pas à l'origine d'incident sur le RFP.

D'une manière générale, dans le cadre de l'accès au RFP, l'OF s'engage à fournir au GPMLR les fiches techniques des matériels qu'il est amené à tracter, ou qu'il tracte déjà. Ces données seront mises à disposition du GDILR afin que celui-ci :

- Ait la connaissance des différents types de matériels qui circulent sur le RFP ;
- Puisse prévoir et définir les moyens de relevage qu'il est susceptible de mettre en œuvre en cas de déraillement.

2.6.2 Matériels roulants des OF non autorisés sur le système ferroviaire

Des matériels roulants non autorisés sur le système ferroviaire peuvent être autorisés sur le RFP par le GPMLR. Cette possibilité ne concerne que des engins de traction dédiés au RFP.

Préalablement à la mise en service d'un nouvel engin de traction spécifique aux voies ferrées du RFP ou d'un engin substantiellement modifié dédié au RFP :

- Si l'engin de traction est susceptible de circuler sur des voies du système ferroviaire, l'OF transmet la demande à l'EPSF pour traitement par cet organisme selon les procédures en vigueur sur le système ferroviaire. L'agrément obtenu pour circuler sur le système ferroviaire est réputé valable pour le RFP aux conditions présentées ci-dessus.
- Si l'engin de traction est par nature dédié au seul RFP, l'OF devra fournir au GPMLR un dossier contenant les documents, ou les méthodes, prouvant que l'engin employé pour le service est apte à circuler sur le RFP. Le dossier devra être élaboré selon les mêmes conditions techniques que celles en vigueur imposées aux embranchés demandant leur propre agrément par SNCF Réseau sur le système ferroviaire. Ainsi l'OF doit fournir au GPMLR un dossier comprenant pour chaque engin :
 - Un document reprenant les caractéristiques de l'engin ;
 - Un schéma de maintenance de son engin, notamment pour les organes liés à la sécurité des circulations. Pour ce faire, il peut se baser sur les prescriptions du constructeur. Celui-ci doit donner le cycle des opérations de visite et de révision, ainsi que la liste succincte des travaux afférents à chaque niveau d'intervention, et leur consistance ;
 - Un avis de conformité de l'engin aux prescriptions techniques du chapitre 2 de la règle d'exploitation particulière définie par SNCF Réseau pour l'agrément du matériel roulant des embranchés (Ref. : RFN-CG-MR 03 A-00-n°002 consultable sur le site de SNCF Réseau). Cet avis doit être formulé par une entité compétente :
 - OQA, pour le domaine du matériel roulant (la liste des OQA est disponible sur le site internet de l'EPSF) ;
 - Entreprise de construction ou de maintenance de matériel roulant reconnue compétente par SNCF Réseau dans le domaine ferroviaire pour le type de

matériel roulant considéré (La liste de ces entreprises est disponible auprès de SNCF Réseau).

Une fois reçu le dossier complet, le GPMLR délivre une autorisation de circulation sur le RFP par l'engin concerné. Cette autorisation est valable 12 mois et peut être prolongée par le GPMLR par période de 12 mois à réception d'une attestation annuelle par l'OF du maintien de la conformité de son matériel roulant. A défaut de réception de l'attestation annuelle, l'autorisation de circulation de l'engin concerné devient caduque à l'échéance des 12 mois autorisés. Cette attestation doit être établie suite à des contrôles et vérifications réalisés par une entité compétente reconnue comme définie ci-dessus. L'entité compétente procédera, entre autres à :

- Une visite du matériel roulant comprenant au minimum les vérifications prévues à l'annexe 2 de la règle d'exploitation particulière définie par SNCF Réseau pour l'agrément du matériel roulant des embranchés ;
- Une vérification de la réalisation de la maintenance. Cette vérification impose que chaque engin dispose d'un livret de maintenance traçant toutes les opérations d'entretien réalisées ;
- Un examen des événements mettant en cause le matériel roulant.

2.6.3 Matériels roulants pour travaux d'infrastructure sur le RFP

Dans le cadre de la réalisation de travaux sur l'infrastructure ferroviaire, le matériel roulant de traction, ou remorqué, doit être capable d'assurer un service dans le respect des règles mentionnées au RGSE Ferroviaire du GPMLR et être compatible avec les spécifications techniques du RFP définies dans le DRR du GPMLR. Notamment, l'entreprise en charge des travaux devra justifier de la capacité de ces 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 sécurité, celui-ci devra utiliser un moyen roulant de traction ou remorqué agréé par l'EPSF sur le système ferroviaire.

2.7 DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES OPERATEURS FERROVIAIRES

2.7.1 Opérateurs ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité

Pour les entreprises autorisées sur le RFP disposant d'un certificat de sécurité sur le système ferroviaire, le personnel de conduite des trains doit répondre aux dispositions du décret 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains et à l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train. De même, le personnel au sol de ces entreprises assurant des tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains doit répondre aux dispositions de l'arrêté du 7 mai 2015 modifié par l'arrêté du 13 juillet 2017.

Une entreprise autorisée sur le RFP disposant d'un certificat de sécurité sur le système ferroviaire peut prévoir dans son organisation interne des postes de travail dédiés au périmètre géographique du RFP. Pour ces postes de travail dédiés au périmètre géographique du RFP et comportant des missions de conduite d'engin de traction ou de tâches essentielles de sécurité autres que la conduite, le personnel concerné devra répondre aux dispositions du décret 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains et à l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train, et pour le personnel au sol de ces entreprises assurant des tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains doit répondre aux dispositions de l'arrêté du 7 mai 2015 modifié par l'arrêté du 13 juillet 2017. Pour ces postes de travail dédiés au périmètre géographique du RFP et comportant des missions de conduite d'engins de traction ou de tâches essentielles de sécurité autres que la conduite, l'entreprise autorisée devra tenir à jour la liste nominative des agents amenés à assurer ces postes de travail. Cette liste nominative devra comporter les dates d'habilitation à jour en matière d'aptitude physique et professionnelle et devra être communiquée à tout instant au GPMLR en cas de demande formalisée de sa part.

2.7.2 Opérateurs ferroviaires ne disposant pas d'un certificat de sécurité

Pour les OF ne disposant pas de leur certificat de sécurité en propre, l'exigence minimale pour la formation du personnel des OF exerçant des missions de sécurité de Chef de manœuvre et de Conducteur d'engin est fixée à l'Article 20 du décret 92-352 du 01 avril 1992 modifié par l'Arrêté du 21 juillet 1998, et de l'Arrêté du 4 décembre 1992 relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

Pour les OF ne disposant pas de leur certificat de sécurité en propre et autorisés à circuler sous couvert du certificat de sécurité d'une EF, cette exigence minimale est complétée des éventuelles exigences spécifiques en matière d'aptitude physique et professionnelle et de procédure d'habilitation fixées par l'entreprise ferroviaire autorisant sous couvert de son certificat de sécurité l'OF à circuler sur le RFP du GPMLR.

Les OF ne disposant pas de leur certificat de sécurité en propre devront tenir à jour la liste nominative de leurs agents amenés à assurer des missions de sécurité de Chef de manœuvre et de Conducteur d'engin sur le RFP du GPMLR. Cette liste nominative devra comporter les dates d'habilitation en matière d'aptitude physique et professionnelle conformément d'une part aux exigences minimales fixées ci-dessus relatives au décret 92-352 modifié et à l'arrêté du 4 décembre 1992, et d'autre part aux éventuelles exigences spécifiques en matière d'aptitude physique et professionnelle et de procédure d'habilitation fixées par l'entreprise ferroviaire autorisant sous couvert de son certificat de sécurité l'OF à circuler sur le RFP du GPMLR. Cette liste devra être tenue à jour et être communiquée à tout instant au GPMLR en cas de demande formalisée de sa part.

2.8 PREPARATION ET CIRCULATION DES VEHICULES FERROVIAIRES

L'ensemble des règles applicables aux véhicules ferroviaires autorisés à circuler sur le RFP, ainsi que le détail des règles de conduite et de circulation sont précisés dans la documentation du RFP et en particulier dans le RGSE, le DRR et l'ILE Manœuvres du GPMLR.

2.8.1 Préparation et composition des trains à destination de SNCF Réseau

Les prescriptions et vérifications à appliquer avant le départ du RFP vers l'infrastructure de SNCF Réseau incombent aux OF conformément aux règles propres du système ferroviaire.

Pour des raisons sociétales de limitation de nuisances envers les riverains du faisceau de Vaugouin, la composition et la préparation des trains doivent se faire :

- Soit sur des voies désignées comme adaptées car éloignées des habitations ;
- Soit directement sur l'ITE de départ ;
- Soit sur les terminaux portuaires.

En cas d'impossibilité technique, ces opérations pourront être réalisées exceptionnellement sur le faisceau de Vaugouin.

2.8.2 Conduite

➤ Autorisation de conduite :

Aucun Conducteur ne peut conduire un engin moteur s'il n'est pas qualifié pour remplir la fonction de Conducteur et s'il n'est pas en possession de son titre d'habilitation correspondant.

➤ Connaissance du RFP :

Sur le RFP, toutes les circulations sont obligatoirement assurées en marche en manœuvre, à l'exception des circulations en lien avec le système ferroviaire qui disposent d'un sillon tracé jusqu'à l'arrivée sur une voie du faisceau de Vaugouin ou depuis le départ d'une voie de ce faisceau.

En marche en manœuvre, les Conducteurs n'ont donc pas obligation de connaître le RFP. Le Conducteur se conforme aux indications du Chef de la manœuvre, assisté si besoin des agents d'accompagnement et de desserte. Le Chef de la manœuvre qui le guide a autorité sur le

Conducteur qui reste toutefois entièrement responsable de la conduite de son matériel, tant sur le plan de son comportement que sur celui de l'application des règlements de sécurité. 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 au Chef de la manœuvre.

Chaque OF détermine le nombre d'agents (Chef de la manœuvre, Agent de desserte, Agent d'accompagnement, etc.) qui devront acquérir la connaissance du RFP compte tenu du service à y assurer.

La connaissance du RFP par le Chef de la manœuvre ou l'Agent de manœuvre doit porter tout particulièrement sur les itinéraires et l'ITE qu'emprunte normalement le trafic à assurer. En outre, les OF doivent prendre toutes les dispositions utiles pour maintenir cette connaissance tant que le besoin le justifie.

➤ **Documents et agrès dont le Conducteur doit disposer pour l'exécution du service de la sécurité sur le RFP :**

Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité de la circulation, le Conducteur doit disposer sur l'engin moteur des documents de sécurité ou autres lui permettant d'exercer l'ensemble des missions dont il a la charge :

- Documents ou guides nécessaires au dépannage ;
- Imprimés (Pour les échanges de dépêches, les autorisations de franchissement de certains signaux, toute demande de secours, etc.).

Certains des documents cités ci-dessus peuvent être placés à demeure sur chaque engin moteur.

➤ **Vérifications avant de circuler sur le RFP :**

Le Conducteur doit procéder aux essais des équipements et des dispositifs de sécurité de sa circulation, conformément à ses « documents de métier » (Manuel de conduite, etc.).

2.8.3 Mise en marche

La mise en mouvement de véhicules ferroviaires ne peut être autorisée que lorsque la sécurité des circulations et des personnes est assurée. Aucun train ou manœuvre ne doit partir sans que le Conducteur y soit autorisé par l'Agent de Circulation.

2.8.4 Accompagnement

La présence d'un Agent d'accompagnement sur un train à destination du système ferroviaire 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, sauf si le poste de conduite en service n'est pas en tête. L'Agent d'accompagnement doit se tenir dans la cabine de conduite ou à proximité immédiate d'où il peut directement accéder au poste de conduite ;
- D'utilisation d'une machine de pousse non attelée, sauf si elle est équipée des automatismes embarqués permettant l'arrêt des circulations en cas de défaillance du Conducteur.

2.8.5 Traitement des anomalies liées aux circulations

Le Conducteur est responsable des mesures à prendre en cas d'incident compte tenu notamment des instructions et avis qu'il peut ou a pu recevoir des autres personnels. 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 de son engin moteur et de reprise de circulation en mode dégradé.

Suivant les principes présentés dans le **RGSE Ferroviaire du GPMLR**, les anomalies susceptibles 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 doivent faire l'objet d'une

mise en œuvre des mesures adaptées pour garantir la sécurité des personnes et préserver l'intégrité des infrastructures et être signalées sans délai à l'Agent de circulation qui mettra en œuvre les mesures d'exploitation appropriées suivant les dispositions du **Plan d'Intervention Sécurité (PIS)** et de **l'ILE Manœuvres**.

Lorsqu'un Conducteur n'est plus en mesure de poursuivre l'acheminement de sa circulation, les procédures à la disposition du Chef de la manœuvre et des Agents d'accompagnement et 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 d'absence de la signalisation d'une circulation, celle-ci doit être rétablie. Des mesures doivent alors être prises pour pallier les risques engendrés par cette absence dès sa découverte et jusqu'au rétablissement de la signalisation.

2.9 IMMOBILISATION DES VÉHICULES ET DES RAMES

Le Chef de la manœuvre et les agents participants (Desserte et accompagnement) doivent prendre les mesures pour que les véhicules seuls, les rames ou les parties de train en stationnement au cours d'une manœuvre ou après une manœuvre, ne puissent être mis accidentellement en mouvement, par leur propre poids sur une pente, par l'action du vent, par un choc, etc.

Les Instructions Locales d'Exploitation fixent, compte tenu du profil, la proportion des essieux qui doivent être immobilisés. Elles peuvent prescrire des mesures plus rigoureuses, par exemple dans les zones exposées aux vents violents.

Les dispositions de cet article sont applicables sur toutes les voies, y compris celles qui comportent un heurtoir ou un dispositif de protection (Taquet, dérailleur, etc.) contre les dérives.

3 INFRASTRUCTURE

Les limites de responsabilité concernant la description des éléments essentiels du RFP sont mentionnées au § 1.4.

3.1 PRÉSENTATION DU RFP

3.1.1 Description du RFP

Le RFP du GPMLR comprend toutes les installations ferroviaires situées après le point de raccordement SNCF Réseau / RFP, localisé au PK 4+531 de la ligne La Rochelle Ville à La Rochelle Pallice, à l'exception :

- De la caténaire qui reste la propriété de SNCF Réseau jusqu'au Cv3 ;
- Des ITE raccordées au RFP.

Le RFP du GPMLR comporte 27 km de voie, dont 9,5 Km sont électrifiées en 25 kV courant alternatif, accessibles aux OF.

Il est desservi à partir de la gare de La Rochelle Ville par une voie unique banalisée, sur laquelle se trouve le point de raccordement RFP/SNCF Réseau. Elle constitue donc la seule voie pour accéder au RFP depuis la gare de La Rochelle Ville, connectée aux grands axes du système ferroviaire vers Nantes, Bordeaux et Poitiers.

Cette voie unique est également utilisée par un TER pour desservir en passagers la station de la Porte Dauphine, située à mi-chemin entre le RFP et la gare de La Rochelle Ville. L'Agent Circulation du Poste 1 SNCF Réseau à la Rochelle Ville gère les entrées et les sorties de trains du RFP en communication avec les OF et le GDILR.

Le RFP comporte uniquement des voies de circulation et de service gérées par l'Agent Circulation (AC) du Poste P, et exploitées sous le régime de la marche en manœuvre. Certaines voies sont autorisées au stationnement (voir § 5.3.).

Le RFP comprend différentes zones d'activité : des terminaux portuaux, des Installations Terminales Embranchées (ITE), un faisceau d'échanges (Arrivées - départs), des voies de service, et des voies de circulation :

- **Faisceau de Vaugouin** : Le faisceau de Vaugouin est un faisceau d'échanges qui assure l'interface avec le système ferroviaire auquel il est relié par la voie unique La Rochelle Ville - La Rochelle Pallice.
- **Voie de Desserte Nord** : La voie de circulation Desserte Nord, réalise un bouclage constitué de la voie du quai nord et la voie des usines. Cette boucle dessert plusieurs terminaux : Quai Nord, Anse Saint Marc, la Repentie, et des ITE (voir annexe 5).
- **Voie de Desserte Sud** : La voie de circulation Desserte Sud, structurée en antenne, dessert plusieurs terminaux : Quai Sud, Chef de Baie, et des ITE (voir annexe 5). Cette voie dispose d'un faisceau d'échanges permettant également la livraison de rames en refoulement sur le Terminal de Chef de Baie.
- **Voies de Desserte ZI Chef de Baie** : Cette voie de service dessert la Zone Industrielle de Chef de Baie dont la particularité est de se trouver hors des limites administratives du GPMLR. Elle permet d'accéder à l'ITE de l'usine SOLVAY.

Le RFP ne comporte pas d'équipements assurant l'espacement du trafic ferroviaire sur ses voies. Cet espacement est assuré par le biais d'un découpage en secteurs sur lesquels la circulation est conditionnée à l'autorisation de l'AC et coordonnée par celui-ci (voir § 3.3).

Le plan de l'annexe 1 présente le RFP avec les limites domaniales du GPMLR, les ITE ainsi que le point de raccordement entre RFP et système ferroviaire.

3.1.2 Points d'interface

Le RFP est connecté au système ferroviaire en 1 seul point : point de raccordement RFP/SNCF Réseau. Il donne également accès à des ITE à usage privatif (voir annexes 1 et 5).

3.1.3 Interfaces opérationnelles des OF

Les interfaces opérationnelles des OF pour accéder (Origine/destination) et circuler sur le RFP sont :

- Le point physique d'entrée du RFP en provenance du système ferroviaire au PK 4+531 de la ligne n°539000 « La Rochelle Ville - La Rochelle Pallice » ;
- Les points physiques d'entrée et de sortie des ITE ;
- Les échanges de données et d'informations avec le Poste du GPMLR (Poste P de Vaugouin), le Poste 1 SNCF Réseau de La Rochelle Ville, entre ces Postes et les trains, ainsi que les contacts opérationnels avec le GDILR.

3.1.4 Documentation

Les documents établis par le GPMLR comme le Règlement de Gestion Sécurité Environnement (RGSE) Ferroviaire, le Document Référence Réseau (DRR) et les Instructions Locales d'Exploitation (ILE) permettent aux OF de décliner en Instructions Locales Opérationnelles (ILO) les différents principes et règles appliqués sur le RFP. Ces documents, à disposition des OF, décrivent :

- Les principales caractéristiques d'exploitation du RFP ;
- Les principales caractéristiques techniques du RFP.

Les OF peuvent contacter le GPMLR afin d'obtenir tout autre renseignement technique souhaité.

3.2 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU RFP

3.2.1 Types de voies

- Voies en site propre : Plancher ballast ; traverses bois, béton bi-bloc et plus rarement métalliques.
- Voies encastrées : Soit incorporées en dalle béton, soit plancher ballast et travelage bi-bloc béton incorporé à la chaussée.

Les types de rails sont extrêmement hétérogènes (Vignoles U50 ; RAG etc.).

3.2.2 Ecartement des rails

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

3.2.3 Caténaire

Le réseau de traction électrique du GPMLR est alimenté en 25 kV alternatif par la Sous-Station de La Jarne via une caténaire principale (SEL 3372), propriété de SNCF Réseau.

Cette caténaire alimente ensuite des caténaires du RFP GPMLR par l'intermédiaire d'une herse de distribution située sur le RFP au PK5+100. Le point d'interface entre le RFP et le système ferroviaire étant situé au PK4+531, la caténaire n°3372 chemine au-dessus de la voie d'entrée n°2 du RFP.

Il n'existe à ce jour aucun dispositif de séparation électrique au droit de la limite de propriété située au PK 4+531 de la ligne n°539000. Cette section élémentaire de caténaire est en conséquence propriété de SNCF Réseau qui a la charge de son exploitation et de sa maintenance.

Ces éléments sont décrits dans l'ILE « Gestion de l'interface entre SNCF Réseau et le RFP du GPMLR », dite « ILE Interface » (ref.INT090).

Les coupures d'alimentation électrique de la caténaire n°3372, et par conséquent des caténaires du RFP qui y sont rattachées, sont assurées par un Agent de sécurité électrique, dit « Agent E », dépendant de SNCF Réseau situé à La Rochelle Ville qui est le seul autorisé à la manœuvre des appareils d'interruption.

Les sections de caténaire situées en aval, ayant pour point de départ la herse de sectionnement située à proximité du Poste P sont propriété du GPMLR qui a donc, à ce titre, la charge de leur exploitation et de leur maintenance.

Les caténaires portuaires sont exploitées par des agents du GDI habilités à cette tâche.

Le faisceau des caténaires du RFP est composé de approximativement de 5120 mètres de ligne simple de contact non régularisé et de 4380 mètres de caténaire non régularisée.

Le réseau RFP comprend des voies de circulation et de service électrifiées normalement alimentées (en permanence) dans la zone d'action du Poste P (voies du Faisceau de Vaugouin). Ces voies sont les voies 7, 4, 6, 8, 10 et 12, ainsi que la voie 2 de desserte principale du PK 4+531 jusqu'au PN21. Les autres voies ne sont pas électrifiées.

Certaines de ces voies présentent localement des linéaires de caténaire classés en zone bleue. Les zones sont identifiées sur site par un marquage bleu sur les poteaux de la caténaire.

Des téléphones d'alarme sont disposés le long des voies électrifiées et à disposition pour les appels d'urgence.

3.2.4 Gabarit des obstacles hauts

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.

Le gabarit accepté sur les voies du RFP du GPMLR est le gabarit GA.

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

Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus, son acheminement constitue un Transport Exceptionnel (TE). Une OF souhaitant réaliser une circulation avec TE doit obligatoirement transmettre par écrit une demande d'autorisation auprès du GDILR (Voir § 2.4).

3.2.5 Charge à l'essieu

Certaines voies du RFP sont aptes à accepter des charges maximales par essieu de catégorie UIC D (22,5 t à l'essieu et 8 t par mètre linéaire). Les autres voies sont de catégorie C (20 t à l'essieu). L'annexe 2 donne pour chacune des voies de RFP la catégorie à laquelle elle appartient.

3.2.6 Déclivités et courbes

Les déclivités sur le RFP sont les suivantes :

- Tiroir 7 du plateau de Vaugouin : Entre 2 et 5 mm/m vers Poitiers ;
- Voie d'évitement Chef de Baie : Entre 2 et 5 mm/m vers le Poste P ;
- Montée Voie des Usines (Entre le BS n°121 et le P.N. 31) : 13.5 mm/m maxi ;
- Voie de desserte Nord (Entre P.N. 24 et P.N. 37) : 6 mm/m maxi ;
- Accès SOLVAY (Entre le BS n°201 et le P.N. 2) : 19 mm/m maxi.
- Voies 7, 9, 4 à 24 du plateau de Vaugouin, ainsi que toutes les autres voies ou linéaire de voies du RFP non citées précédemment : Inférieure à 2 mm/m.

Certaines voies du RFP présentent des courbes de faible rayon (< 150m).

Les zones dans lesquelles se situent ces courbes sont :

- Entre PN 23 et PN 24 (Voie de desserte nord) : Valeur rayon comprise entre 140 m et 150 m ;

Ces tronçons de voie sont indiqués dans l'**Instruction Locale d'Exploitation (ILE) « Manœuvres »**.

3.2.7 Vitesses limites

Les circulations ferroviaires sur le RFP sont réalisées en marche en manœuvre, à la vitesse maximale de 15 km/h (A partir du carré 2) sur les voies de desserte principale ainsi que toutes les voies du faisceau de Vaugouin, et de 6 km/h sur les voies de service sauf dérogation (Voir annexe 7 - Glossaire).

Cependant, compte tenu de la présence de PN automatisés sur la voie du quai nord dont le but est de permettre des gains de productivité pour les OF quand elles assurent des dessertes sur la partie nord du RFP, la vitesse sur cette portion de voie est fixée à 30 km/h.

Ces vitesses sont reprises et précisées pour chaque voie du RFP dans l'**Instruction Locale d'Exploitation (ILE) « Manœuvres »**.

Des limitations temporaires de vitesse peuvent être déterminées pour des raisons de sécurité ou dans le cadre de travaux planifiés ou inopinés. Ces limitations font l'objet d'une communication contrôlée auprès des OF par le GDILR sous la forme d'une consigne d'exploitation temporaire (CET).

Par ailleurs, la portion de voie située entre le PK 4+531 (Point limite RFP/SNCF Réseau) et le PK 5+000 est équipée de balises KVB transmettant des informations aux engins moteurs équipés des matériels de réception appropriés.

3.2.8 Aptitude des voies à la circulation des Marchandises dangereuses (MD)

Certaines des voies du RFP sont aptes à la circulation des Matières Dangereuses. Celles-ci sont identifiées dans le tableau de l'annexe 2.

3.2.9 Composition et longueur des trains

Le tableau présenté en annexe 2 précise la longueur utile ainsi que la numérotation de chacune des voies.

3.3 SYSTÈME DE SÉCURITÉ

3.3.1 Concomitance d'activités

Le GDILR est responsable de la gestion de la concomitance d'exploitation sur le RFP. Pour cela, il organise la gestion de la concomitance d'exploitation sur le RFP, à l'exclusion de tout embranchement particulier (ou ITE), sur la base d'une sectorisation du RFP.

Cette sectorisation est matérialisée par la présence de points limite qui jalonnent le RFP. Le franchissement de ces points limite est conditionné à l'accord préalable de l'AC du Poste P. Le Chef de la manœuvre de chaque Opérateur Ferroviaire autorisé à circuler sur le RFP doit obtenir l'autorisation de l'Agent Circulation pour accéder à chacune des zones du RFP délimitées par ces points limite. Les échanges d'informations se font sur la base de conversations téléphoniques et/ou radio.

A cet effet, avant chaque séance de travail qui regroupe l'ensemble des opérations de manœuvres et de desserte prévues par un OF sur un laps de temps donné, le Chef de la manœuvre de l'OF demande l'autorisation de manœuvrer en indiquant le déroulé sommaire de son activité ainsi que les contraintes à respecter. Avant accord à l'OF, l'AC du Poste P s'assure de l'inscription de cette demande dans les séances de travail déjà programmées (voir § 4.2.2.), et prend toutes les mesures de sécurité concernant les protections en vérifiant notamment le programme des autres intervenants, ainsi que les risques particuliers et les incompatibilités.

Les règles de gestion de la coactivité sont décrites dans le SGS et précisées dans l'**ILE «Manœuvres»** (Par exemple : Traitement d'une manœuvre non prévue).

3.3.2 Postes d'aiguillage

- **Poste P de Vaugouin** : Ce poste est localisé au PK 5+450 sur le faisceau de Vaugouin. Il s'agit d'un poste à Manettes de Voie (PMV) et à Verrous Commutateurs à manettes (VCM) qui commande notamment l'accès au faisceau de réception de Vaugouin et l'accès à la voie unique vers La Rochelle.

Certaines installations sont manœuvrées directement depuis le Poste P, et d'autres en campagne (Soit des appareils de voie libres, soit par l'intermédiaire de jeux de clés enclenchées par serrures « S » = point RV et point V). Ce Poste d'aiguillage est tenu actuellement par un Agent de Circulation (AC). L'annexe 3 présente l'amplitude de tenue du Poste P du RFP. L'AC assure les missions de responsable réception et de coordinateur des manœuvres sur son secteur (Faisceau de Vaugouin). L'organisation du service de circulation ainsi que les conditions de réception des trains dans la zone d'action de ce Poste sont définies dans des ILE.

- **Poste de Gare La Pallice** : Il s'agit d'un Poste temporaire désigné comme tel dans l'**Instruction Locale d'Exploitation « Installations de sécurité »** dite « **Consigne Rose** ». Son ouverture n'est plus justifiée du fait des conditions d'exploitation actuelles. L'organisation du service de circulation dans la zone d'action de ce Poste est réalisée conformément à l'**ILE « Manœuvres »**. Les conditions d'une éventuelle remise en service de ce Poste feront l'objet d'une ILE.

3.3.3 Installations de sécurité

Le domaine portuaire comprend en particulier les installations de sécurité suivantes :

- Les signaux et leurs dispositifs de répétition (Type CV, signalisation automatique lumineuse aux PN/TCH,...) ;
- Les appareils de voie du poste P (Aiguilles, verrous, taquets) et leurs organes de commande ;
- Les appareils de voie en campagne manœuvrables à pied d'œuvre ;
- Tout dispositif de commande ou de réarmement (Enclenchements et dispositifs de contrôle, circuits de voie, compteurs d'essieux, pédales...) ;
- Les installations électriques spécifiques du Poste P, ainsi que les armoires électriques de commande et les armoires de distribution des tarifs bleu et jaune ;
- Les installations téléphoniques (Du poste P, de la Gare de La Pallice et en campagne).

Le fonctionnement de ces installations est décrit dans les schémas de signalisation et les plans techniques correspondants.

A l'exception des installations PMV et VCM du Poste P, y compris les points V et RV, toutes les installations de sécurité, aiguilles à pied d'œuvre, taquets dérailleurs, transmetteurs, sont manœuvrables par les agents des OF dûment formés et habilités à cette tâche. Les conditions dans lesquelles doivent être utilisées ces installations ainsi que les mesures à prendre aux Passages à Niveaux (PN/TCH) sont détaillées dans l'**ILE « Manœuvres »**.

3.3.4 Passages à Niveau (PN) et Traversées Charretières (TCH)

Les PN et les TCH constituent des points singuliers spécialement équipés pour assurer la sécurité des circulations aux intersections ferroviaires et routières.

Chaque intersection routière / ferroviaire répond à une identification « PN » ou « TCH » selon son statut domanial, complété par un numéro d'ordre généralement issu d'une dénomination historique antérieure à la constitution du RFP, son point kilométrique (PK), et sa catégorie (Voir annexe 4).

Sur le RFP, il existe deux statuts domaniaux distincts :

- Les intersections situées en dehors de la domanialité du GPMLR ont le statut « PN ». Le niveau d'équipement de sécurité (Catégorie) de ces intersections, ainsi que la répartition des responsabilités entre le gestionnaire de la voirie et le GPMLR sont dictés par l'application de l'Arrêté

du 18 mars 1991 modifié par l'arrêté du 19 avril 2017, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des PN, et précisé par convention entre la Ville de La Rochelle et le GPMLR.

- Les intersections situées sur la domanialité du GPMLR ont le statut « PN » ou « TCH », hérité de l'évolution historique du réseau. Le Gestionnaire de l'Infrastructure routière et ferroviaire est le GPMLR qui assure seul la sécurité des circulations routières et ferroviaires. Le niveau d'équipement de sécurité de ces intersections a été déterminé par le GPMLR qui a évalué le niveau de dangerosité de chacune d'entre elles. Ce niveau de dangerosité tient compte notamment du niveau de trafic portuaire (Ferroviaire et routier) ainsi que de leur environnement.

Le niveau de sécurisation des PN/TCH du GPMLR se déclinent en différentes catégories :

- GSB = La traversée est considérée gardée sans barrières, mais protégée par les Agents de manœuvre. L'intersection est signalée par une signalisation routière fixe.
- SAL 0 FC = L'intersection routière ferroviaire est protégée par une signalisation lumineuse et sonore spécifique aux PN/TCH, mais n'est pas équipée de barrières. Le signal de franchissement conditionnel (FC), lorsqu'il existe, contrôle l'allumage des feux routiers (En l'absence de signal FC par la constatation de visu de l'allumage des feux routiers). Il est :
 - Soit manœuvré à distance par radio par les Agents de manœuvre. Un signal FC ou voyant de contrôle s'adressant aux circulations ferroviaires et donnant l'assurance que la signalisation lumineuse et sonore (Sauf cas particuliers spécifiés dans l'**Instruction Locale d'Exploitation « Manœuvres »**) a bien obéi à la commande de fermeture, autorise le franchissement du PN ;
 - Soit manœuvré à pied d'œuvre après arrêt du train et action sur un commutateur ou un bouton poussoir, et équipé ou non d'un contrôle de présentation des feux routiers ou tricolores.
- SAL 1 FC = L'intersection routière ferroviaire est protégée par une signalisation lumineuse et sonore spécifique aux PN/TCH complétée par une demi-barrière (Sauf cas particuliers spécifiés dans l'**Instruction Locale d'Exploitation « Manœuvres »**), et par une signalisation routière fixe. Le signal FC, lorsqu'il existe, contrôle l'abaissement effectif des barrières (En l'absence de signal FC par la constatation de visu de l'abaissement des barrières).
- SAL 2 FC = L'intersection routière ferroviaire est protégée par une signalisation lumineuse et sonore spécifique aux PN/TCH complétée par deux demi-barrières (Sauf cas particuliers spécifiés dans l'**Instruction Locale d'Exploitation « Manœuvres »**), et par une signalisation routière fixe. Le signal FC, lorsqu'il existe, contrôle l'abaissement effectif des barrières (En l'absence de signal FC par la constatation de visu de l'abaissement des barrières).

Les circulations ferroviaires ont la priorité sur les circulations routières.

Les PN/TCH du RFP, leurs équipements ainsi que leurs modes de fonctionnement sont indiqués dans l'**ILE « Manœuvres »** et repris à l'annexe 4 du présent document.

3.3.5 Ouvrages d'art et ouvrages sur voie ferrée portuaire

Les ouvrages d'art et les ouvrages sur voie ferrée portuaire présents sur le RFP sont :

- Un pont-rail maçonné ; ouverture 4 mètres ; situé au PK 5+030 sous la voie mère à l'Est du faisceau de voies Vaugouin et enjambant la rue des Quatrefoies ; propriété et entretien GPMLR ;
- Un pont-rail à tablier poutrelles enrobés ; ouverture 6 mètres ; situé au PK 5+828 sous le faisceau de voies Vaugouin et enjambant la rue Meschinot de Richemond ; propriété et entretien GPMLR ;
- Un pont route en béton armé situé au PK 6+170 supportant la RN 2537 (Ou rue de l'Ile au Soleil) enjambant les voies à l'Ouest du faisceau de voies Vaugouin ; propriété et entretien DIR Atlantique ;
- Un pont route arc surbaissé en maçonnerie ouverture 15,40 mètres situé au PK 6+588 supportant la rue du Québec enjambant les voies V2 et V4 ; propriété et entretien ville de La Rochelle ;
- Un pont rail en béton armé situé au PK 0+400 ; pont de Jeumont entre P.N. 31 et BS 121 enjambant la RN 537 (Ou rue Roberval) ; propriété et entretien GPMLR ;

- Une Grue portuaire Caillard ; ouverture maximum de 9 mètres et tirant d'air de 5 mètres maximum ; située au niveau du port de service entre le P.N. 24 et le P.N. 23 ; propriété et entretien GPMLR.
- Un « grainoduc » support de bandes transporteuses pour le convoyage de céréales ; distance entre rail et la génératrice de la pile support du grainoduc la plus proche égale à 6,50 m et tirant d'air de 11,00 mètres maximum ; situé sur la voie Port Quai Nord entre le PN24 et le PN40bis ; propriété et entretien SICA Atlantique.
- Un portique métallique support de pipes ; ouverture maximum de 15 mètres et tirant d'air de 5,1 mètres maximum ; situé sur la voie des usines au PK 1+467 ; propriété et entretien PICOTY SA.

3.3.6 Enregistrement des conversations téléphoniques et radio

Dans le but de rendre encore plus sûr le RFP, le GPMLR a mis en place un système d'enregistrement des conversations téléphoniques et radio entre l'AC du Poste P, le Chef de la Manœuvre et le Conducteur afin de pouvoir lever tout doute, malentendu ou incompréhension dans le cas d'un événement sécurité.

Les enregistrements sont conservés pendant un mois et ne sont écoutés qu'en cas d'évènement sécurité. Aucune autre raison ne peut justifier leur utilisation. Le GPMLR désigne les personnes autorisées à accéder à la base de données de ces enregistrements.

En cas d'évènement sécurité nécessitant le recours aux enregistrements audio des conversations, le GPMLR tient à disposition des parties mises en cause, ces enregistrements qui peuvent être écoutés dans les locaux du Port en présence d'un agent du Port. Lors de ces écoutes, aucun enregistrement à l'aide d'un moyen d'enregistrement quel qu'il soit n'est autorisé. Ces enregistrements, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de l'analyse de l'évènement, sont conservés pendant une année.

3.3.7 Liaison avec manœuvres – Systèmes de communication

Il n'existe pas de « radio sol - train » sur l'ensemble des voies ferrées portuaires.

Le RFP du GPMLR dispose de plusieurs systèmes de communication à savoir :

➤ Les téléphones fixes des Postes :

Le réseau de téléphonie ferroviaire du GPMLR comporte des liaisons principales entre le Poste P et :

- Les points de manœuvre des installations de sécurité en campagne (Point RV et V) ;
- Certains signaux (V et RV) ;
- Les têtes de faisceau des voies paires et impaires de Vaugouin situées côté La Rochelle.

L'AC du Poste P dispose également d'un téléphone fixe : **05 46 30 81 54**.

Pour les zones en interface, SNCF Réseau dispose de son propre réseau de téléphonie qui comprend différentes liaisons (Entre les gares et les postes, avec les PN/TCH, les signaux, le régulateur, le régulateur sous station, la pleine voie,...).

Ces réseaux doivent être utilisés en priorité.

A défaut et notamment en cas d'urgence, des téléphones publics fixes ou les téléphones d'alarme (Disposés le long des voies électrifiées) ou les téléphones mobiles peuvent être utilisés.

➤ Les liaisons par radios de manœuvre :

Ce sont les liaisons, à courte ou à moyenne distance, qui permettent la transmission d'ordres ou informations entre agents à point fixe et agents se déplaçant, ou entre agents se déplaçant.

Les caractéristiques des liaisons par radio de manœuvre (Fréquences, postes portatifs, postes portatifs installés dans un portage, engins équipés de postes mobiles de manœuvre) utilisées sur les VFP du GPMLR sont décrites dans l'**ILE « Manœuvre »**.

➤ **La télécopie :**

Le Poste P est équipé d'un télécopieur : **05 46 51 72 14.**

Les systèmes de communication mis en œuvre sur le RFP et leur fonctionnement sont décrits dans l'**Instruction Locale d'Exploitation « Gestion des communications »**.

3.4 PARTICULARITÉS D'EXPLOITATION

3.4.1 Nature des circulations

Les circulations autorisées sur le RFP sont celles en lien avec l'activité portuaire et l'activité des embranchés. Elles peuvent être de différents types :

- Trains commerciaux ;
- Trains de travaux ;
- Evolutions et manœuvres.

Les trains avec passagers ne sont pas autorisés à circuler sur le RFP.

3.4.2 Environnement

D'une manière générale, les règles suivantes sont appliquées sur le RFP et sur les terre-pleins et voiries attenantes :

- Le dépôt de déchets ou de produits (Liquides ou solides) présentant un risque pour l'environnement est interdit ;
- Le feu et le brûlage sont interdits.

Les exigences environnementales relatives au matériel roulant sont décrites dans l'arrêté du 19 mars 2012.

Concernant des opérations spécifiques comme la maintenance réalisée sur du matériel roulant ou l'avitaillement en carburant, les exigences environnementales sont précisées dans les documents associés à ces opérations (voir § 5.3).

3.5 DISPONIBILITÉ DE L'INFRASTRUCTURE

Les voies du RFP du GPMLR sont normalement ouvertes en fonction des programmes journaliers transmis à l'AC du Poste P par les OF et des sillons à destination / provenance du RFP commandés par les OF.

L'annexe 3 précise aux OF l'amplitude de tenue du Poste P du RFP.

L'utilisation de certaines voies pour le stationnement des wagons est subordonnée à l'accord préalable du GPMLR (voir § 5.3).

4 GESTION DES CIRCULATIONS SUR LE RFP

4.1 PRINCIPE

L'ordonnancement des circulations est effectué par le GDILR au travers d'un programme trimestriel théorique. Ce programme est établi sur la base des informations mises à disposition par SNCF Réseau via les systèmes d'information qu'il a développés et des programmes prévisionnels trimestriels d'activité des OF (Voir § 4.2.2.). Il assure la cohérence entre les demandes de sillons à l'origine ou à destination du RFP (Demandés directement par les OF à SNCF Réseau) et la capacité de réception du faisceau de Vaugouin. Il couvre donc les circulations en provenance ou à destination du système ferroviaire, et les circulations internes au RFP. Ce programme théorique et les outils de planification correspondants (Graphique d'occupation des Voies par exemple) sont réalisés dans le respect des principes d'indépendance et de non-discrimination par rapport aux OF.

Chaque demandeur souhaitant obtenir des sillons sur le système ferroviaire pour des convois à l'origine ou à destination du Port de La Rochelle doit présenter sa demande à SNCF Réseau ou à tout autre guichet unique de RailNetEurope en utilisant les outils mentionnés au chapitre IV du Document de Référence du Réseau de SNCF Réseau. La limite des installations prises en compte pour le tracé des sillons SNCF Réseau est la Gare La Rochelle Pallice dont le code gare est 485011.

4.2 PROGRAMMATION DE L'EXPLOITATION

4.2.1 Programmation de l'exploitation du faisceau de Vaugouin

Compte tenu du fonctionnement du transport ferroviaire en mode programmé et des nécessités commerciales des OF, les réceptions sur le faisceau de Vaugouin sont attribuées essentiellement sur la base des programmes prévisionnels trimestriels d'activité fournis par les OF.

Les règles de montage de service et d'adaptation applicables sur le système ferroviaire ne changeant pas, il est demandé aux OF d'annoter la fiche sillon en précisant que la destination finale est le GPMLR identifié comme « Gare La Rochelle Pallice » dont le code gare est : 485011.

Cette information permet de faciliter la coordination entre SNCF Réseau et le GDILR.

4.2.2 Programme d'activité des Opérateurs Ferroviaires

Afin d'organiser au mieux l'activité de chacun des OF sur le RFP ainsi que la maintenance du RFP, chaque OF fait parvenir au GDILR au plus tard dans la dernière semaine du mois M le programme prévisionnel mensuel du mois M+1 des opérations qu'il souhaite réaliser à l'intérieur du RFP : Dessertes, manœuvres, voies et temps nécessaires. Ce programme d'activité est mis à jour mensuellement.

Pour un train ou une desserte donnée, ce programme doit préciser au minimum les indications suivantes :

- L'heure d'arrivée prévisionnelle sur le RFP ;
- La constitution du train ;
- Les thèmes élémentaires de manœuvres envisagées ;
- Le déroulé sommaire des opérations ;
- Le nombre de voies nécessaires au déroulé des opérations ;
- La durée nécessaire au déroulé des opérations ;
- L'heure de départ prévisionnelle.

En complément, chaque OF transmet à l'AC du Poste P un programme journalier du jour J au plus tard à J-1 17h00 (Fax, note datée et signée, etc). L'OF précise alors les éventuels changements par rapport au programme prévisionnel mensuel d'activité et donne toute information susceptible d'amener le GDILR à prendre des dispositions spécifiques.

Tout recours à des sillons de dernière minute (SDM) doit également être confirmé au plus tard à J-1 avant 17h afin d'être intégré dans les outils de planification du GDILR, de manière à pouvoir adapter en conséquence les plannings de maintenance préventive et corrective préalablement établis.

Toute modification dans les 3 mois glissants des besoins initialement exprimés doit faire l'objet d'une information écrite auprès du GDILR au plus tard 10 jours avant application pour prise en compte dans les outils de planification.

En cas de modification inopinée (Retard d'un train par exemple), l'OF concerné doit immédiatement aviser l'AC du Poste P, qui gèrera au mieux la situation tout en préservant les autres OF des conséquences de ces aléas.

Les demandes des OF formalisées dans le programme prévisionnel d'activité sont traitées dans leur ordre de réception.

4.3 SUPPRESSION OU MODIFICATION D'UNE CIRCULATION PROGRAMMÉE SUR LE RFP

Le GPMLR se réserve le droit de supprimer ou de modifier tout ou partie d'une programmation journalière ou trimestrielle pour permettre la réalisation de travaux d'entretien non prévus et urgents de l'infrastructure ferroviaire (Voir § 4.4. ci-dessous).

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 GDILR prendra toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Le GDILR et le personnel des OF désigné à cet effet sont tenus de s'informer mutuellement de tout incident pouvant affecter le trafic sur, 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 circulation programmée peut être supprimée par le GPMLR sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

Le GPMLR par l'intermédiaire de son GDILR exigera des OF dont une circulation est en panne, qu'ils mobilisent les moyens appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

Une circulation en panne sur le RFP est considérée comme une occupation de voie de type « stationnement simple » et est facturée au tarif en vigueur (voir document GPMLR « Prestations de service »). Le préjudice financier subit par le port est facturé à l'OF concerné.

Au-delà de 24h, et si la voie occupée par le convoi en panne est une voie de desserte principale, une franchise de 5 000,00 €HT/jour sera appliquée par tranche de 24h.

En cas de défaillance caractérisée de l'OF, le GPMLR peut prendre toutes les mesures pour rétablir l'exploitation normale sur le RFP.

4.5 MESURES PARTICULIÈRES EN CAS DE RELEVAGE

En cas d'évènement sécurité sur le RFP, notamment de déraillement, le GDILR diligente immédiatement une enquête de 1^{er} niveau sous la forme d'un Relevé de Constations Immédiates (RCI) comprenant un rapport d'évènement complet.

Le RCI permet donc de synthétiser :

- Les observations relevées sur les matériels roulants ainsi que les infrastructures ferroviaires et/ou routières ;

- Les éléments récupérés auprès des agents de l'OF ;
- Les éléments récupérés auprès des agents du GDILR ;
- Les éléments relevés auprès de tiers éventuels.

Dans le cadre de la constitution du RCI, le GDILR doit prendre lui-même toutes mesures conservatoires immédiates nécessaires, telles que :

- 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 , etc. ;
- La rétention provisoire du personnel présent sur les lieux de l'événement de façon à permettre leur audition ;
- La sauvegarde des différents enregistrements (Bande graphique, etc.) ;
- La rédaction et diffusion de la documentation temporaire d'exploitation éventuelle rendue nécessaire par la situation.

L'opération de relevage est réalisée dans le contexte décrit aux paragraphes 4.5.1 et 4.5.2.

Dans tous les cas, les moyens de relevage à utiliser sont définis en tenant compte des éléments suivants :

- La situation ;
- Les compétences et matériels que requiert la situation ;
- Le retour à la situation nominale dans des délais les plus brefs ;
- La limitation au strict nécessaire de la gêne occasionnée.

Les opérations de relevage font l'objet d'une analyse de risques liée à la coactivité entre l'opération de relevage et l'exploitation sur le RFP et sur le Port. Cette analyse est formalisée dans un plan de prévention établi entre le GPMLR et l'OF concerné et signé par l'ensemble des parties prenantes de l'opération, sous-traitants et GDILR compris.

4.5.1 RCI conclusif

Le RCI est dit « conclusif » dès lors qu'il identifie clairement dans sa conclusion les causes à l'origine de l'événement et la répartition des responsabilités, et qu'il est signé par toutes les parties concernées. Les éléments le constituant deviennent alors opposables.

La (les) partie(s) responsable(s) prend (prennent) en charge les coûts de relevage sur la base d'un devis établi par l'OF dont le matériel est concerné par le déraillement en faisant intervenir ses propres moyens ou ceux d'un prestataire intervenant pour son compte, selon des prix du marché.

Si les prix ne sont pas conformes à ceux du marché, le GPMLR se réserve le droit de demander à l'OF un deuxième devis, ou de consulter la Plateforme de Sécurité pour les Entreprises Ferroviaires (PSEF) pour réaliser l'opération.

L'opération de relevage est réalisée sous l'autorité de l'OF. Le GDILR assure la mise en sécurité de la zone de l'opération, établit et diffuse toutes consignes temporaires nécessaires.

En cas de défaillance caractérisée de l'OF, le GPMLR peut prendre toutes les mesures pour rétablir l'exploitation normale sur le RFP.

Il appartient ensuite aux OF de procéder sur leurs matériels roulants, à leurs frais et quelle que soit l'importance du déraillement, à tous les contrôles postérieurs au relevage réalisés par les services compétents avant que le matériel roulant concerné puisse de nouveau circuler sur le RFP. Sur demande

express du GPMLR, l'OF devra être en mesure de justifier les résultats des contrôles effectués garantissant que le matériel roulant est en capacité de circuler en sécurité sur le RFP.

4.5.2 RCI non conclusif

Le RCI est dit « non conclusif » dès lors que les causes à l'origine de l'évènement ne sont pas clairement identifiées et/ou qu'elles ne font pas consensus auprès des parties prenantes.

Deux cas sont envisageables :

- Cas n°1 : les parties prenantes décident d'un commun accord, compte tenu des constats et préjudices subis estimés, de ne pas engager une enquête complémentaire, enquête de 2^{ème} niveau. Elles renoncent à définir clairement l'origine des causes de l'évènement, mais concluent formellement à une prise en charge financière par chaque partie de ce qui la concerne.

L'opération de relevage est réalisée sous la responsabilité de l'OF et à sa charge financière dans les conditions décrites au § 4.5.1.

Il appartient aux OF de procéder sur leurs matériels roulants, à leurs frais et quelle que soit l'importance du déraillement, à tous les contrôles postérieurs au relevage réalisés par les services compétents avant que le matériel roulant concerné puisse de nouveau circuler sur le RFP. Sur demande express du GPMLR, l'OF devra être en mesure de justifier les résultats des contrôles effectués garantissant que le matériel roulant est en capacité de circuler en sécurité sur le RFP.

- Cas n°2 : une des parties prenantes demande un complément d'enquête, enquête de 2^{ème} niveau, qui prend la forme d'une expertise contradictoire dont l'objectif est de déterminer l'origine des causes de l'évènement, le niveau de responsabilité des uns et des autres et les préjudices subis par les différentes parties. Chaque partie peut missionner une entité tierce compétente qui prend part à l'enquête de 2^{ème} niveau.

Chaque partie et/ou les entités tierces qui les représentent procèdent de manière contradictoire et dans les délais les plus courts à la collecte de l'ensemble des données et informations jugées nécessaires à l'enquête. Le RCI fait partie des données à prendre en compte. Dans la mesure où la situation impacte l'exploitation de tout ou partie du RFP, les parties doivent s'accorder pour procéder aux opérations de dégagement du matériel et de l'infrastructure dans les délais les plus courts afin de remettre en service l'infrastructure et le cas échéant de réaliser les travaux nécessaires pour atteindre cet objectif.

L'opération de relevage est réalisée par l'OF concerné.

Il appartient aux OF de procéder sur leurs matériels roulants, quelle que soit l'importance du déraillement, à tous les contrôles postérieurs au relevage réalisés par les services compétents avant que le matériel roulant concerné puisse de nouveau circuler sur le RFP. Sur demande express du GPMLR, l'OF devra être en mesure de justifier les résultats des contrôles effectués garantissant que le matériel roulant est en capacité de circuler en sécurité sur le RFP.

A l'issue de l'enquête de 2^{ème} niveau soit :

- L'enquête aboutit à la publication d'un rapport signé par l'ensemble des parties prenantes présentant la répartition des responsabilités entre les différentes parties et le décompte des préjudices subis par chacune d'entre elles. Le sinistre est soldé avec règlement par chaque partie de ce qui lui revient.
- Une des parties mise en cause refuse de signer le rapport d'enquête ou de valider la répartition des causes définies. Dans ce cas, les autres parties se réservent la possibilité de faire régler le litige devant les tribunaux.

4.5.3 Cas du non dégagement des voies par l'OF

Dans le cas où il est constaté que l'OF en cause ne met pas tous les moyens en œuvre pour réaliser les opérations de relevage dans les plus brefs délais, le GPMLR mettra en demeure l'OF par courriel et lui appliquera une pénalité forfaitaire de 1 000,00 €HT/heure à partir de la date et de l'heure de la mise en demeure et jusqu'à dégagement des voies.

En cas de défaillance caractérisée de l'OF, le GPMLR peut prendre toutes les mesures pour rétablir l'exploitation normale sur le RFP.

Les frais engagés par le GPMLR pour réaliser le relevage sont pris en compte dans les montants versés au dossier, et les parties mises en causes prennent en charge la part qui leur revient.

4.5.4 Remise en état de l'infrastructure

Concernant la remise en état de l'infrastructure, les frais relatifs aux travaux seront engagés par le GPMLR. Suivant l'ampleur des travaux et/ou le caractère stratégique de la voie sinistrée, le GPMLR procède à la remise en état de l'infrastructure ferroviaire endommagée lors de l'accident soit par un marché public de travaux, soit par une commande auprès du GDILR sur la base du bordereau des prix du marché en cours. Le GDILR organise et réalise en sécurité les travaux en les intégrant dans l'exploitation du RFP.

Sur la base des éléments du RCI établi par le GDILR ou des conclusions de l'enquête de 2^{ème} niveau les parties mises en causes s'engagent à prendre en charge la part qui leur revient.

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'OF concerné qui appliquera la procédure disciplinaire en vigueur dans l'entreprise ou toute autre procédure appropriée.

5 PRESTATIONS

Les prestations fournies par le GPMLR aux OF lors de l'utilisation du RFP se répartissent dans les 3 catégories ci-dessous.

5.1 PRESTATIONS MINIMALES DU GPMLR

Ce sont les prestations auxquelles peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, l'ensemble des OF.

Ces prestations comprennent :

- Le traitement des demandes de capacité de réception ou de départ d'une voie sur le faisceau de Vaugouin en relation avec SNCF Réseau ;
- L'utilisation des voies ferrées, 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 ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS FOURNIS PAR LE GPMLR

Le GPMLR assure aux OF l'accès à l'ensemble des voies composant le RFP : Voies de circulation et de service, voies de chargement-déchargement, etc.

La demande d'accès à ces voies doit être effectuée par les OF auprès du GDILR, au plus tard au moment de la fourniture de leur programme prévisionnel mensuel d'activité.

5.3 PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

Le GPMLR peut fournir aux OF les prestations complémentaires suivantes :

5.3.1 Stationnement et séjour temporaire

Afin de prendre en compte le besoin spécifique des OF ou des clients du port pour le stationnement de wagons ou autres matériels, le GPMLR a identifié des voies destinées au stationnement et au séjour temporaire. Le GPMLR a donc défini, pour cette prestation, un mode de gestion mis en œuvre et suivi par le GDILR.

Seuls les wagons vides et inertes au regard des Marchandises Dangereuses sont autorisés au stationnement.

Les modalités relatives à l'utilisation des voies dédiées au stationnement et au séjour temporaires de wagons ou autre matériel sur le RFP sont définies dans le « **Règlement d'occupation des voies du RFP** » (DREF203) édité par le GPMLR et disponible sur le site internet du Port :

<http://www.larochele.port.fr/pratique/textes-applicables>

Le stationnement et le séjour temporaire de matériel sur le RFP est soumis à tarification suivant les modalités présentées au § 6.

Le GDILR tient à jour un graphique d'occupation des voies (GOV) identifiées et autorisées par le GPMLR pour du stationnement ou du séjour temporaire, et transmet mensuellement au GPMLR en vue de facturation un état pour les occupations avec Marchandises Dangereuse (MD) et sans Marchandises Dangereuses (non MD) comprenant :

- un listing récapitulatif d'occupation de ces voies ventilé par OF et par jour ;
- un tableau de synthèse par OF précisant pour chaque occupation facturable :
 - o la voie occupée et sa longueur ;

- o la date et heure d'arrivée et de départ ;
- o la durée de l'occupation de voie retenue ;
- o le client pour les séjour temporaire de MD ;
- o la nature du stationnement pour les non MD ;
- o le calcul du prix facturable par occupation sur la base du barème des tarifs du GPMLR (voir §6) ;

5.3.2 Utilisation des voies dédiées au stationnement de wagons pour la maintenance de matériel roulant

Certaines des voies ouvertes au stationnement peuvent être utilisées par les OF pour des opérations de maintenance de matériels roulants. Ces voies sont identifiées dans l'ILE « Manœuvres ».

En outre, la voie 7 située sur la zone « Gare La Pallice » est équipée d'une fosse technique pour l'entretien des matériels roulants. Les caractéristiques techniques de cette fosse sont :

- Longueur : 27 ml ;
- Largeur intérieure : 1.22 ml ;
- Hauteur : 1,50 ml (Hauteur entre le caillebotis en fond de fosse et la platine du rail) ;
- Charge acceptée : 130 tonnes maximum ;

Cette fosse est équipée de points d'éclairage, d'un accès à l'eau douce et d'une unité de traitement des eaux de ruissellement.

Les modalités relatives à l'utilisation des voies dédiées au stationnement de wagons et de la fosse pour la maintenance du matériel roulant sont définies dans le « **Règlement d'occupation des voies du RFP** » (DREF203) disponible sur le site internet du Port :

<http://www.larochelle.port.fr/pratique/textes-applicables>,

et dans l'ILE « Manœuvres ».

5.3.3 Biens fonciers et immobiliers

Le GPMLR est propriétaire de divers biens fonciers et immobiliers (terrains ou bâtiments) qui, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à d'autres utilisations, peuvent intéresser les OF. Ces biens peuvent être mis à disposition des OF, selon des conditions à convenir avec le GPMLR, en particulier sous la forme de convention d'occupation temporaire.

5.3.4 Ravitaillement en carburant

Il n'existe pas de station de service permettant le ravitaillement en carburant des engins techniques de traction. Il est toutefois possible de réaliser une telle opération à partir d'un camion citerne dans deux zones du RFP identifiées à cet usage, à savoir :

- Voie 31 Quai Sud partie 1, entre l'ADV n°315 et la TCH 12 ;
- Voie Terre de la Repentie.

Les conditions de ravitaillement sont explicitées dans un protocole sécurité établi entre le GPMLR, l'OF et son prestataire qui réalise l'opération.

6 TARIFICATION

La tarification des prestations ferroviaires est présentée au chapitre « Services ferroviaires » du document « **Prestations de services** » de l'année en cours édité par le Port et publié sur son site internet :

<http://www.larochelle.port.fr/pratique/tarifs-et-droits-de-port>

Cette tarification concerne en particulier l'occupation des voies est révisable annuellement, sur décision du Directoire du GPMLR.

6.1 Accès au RFP

L'utilisation du RFP pour le transport, le chargement et/ou le déchargement de marchandises portuaires sur le RFP ou à destination ou en provenance d'une ITE raccordée au RFP, est facturée au tarif de :

0,00 €HT

Les circulations de trains n'assurant pas le transport, le chargement et/ou le déchargement de marchandises portuaires sur le RFP, ou de marchandises à destination ou en provenance d'une ITE raccordée au RFP : Trains de marchandises non-portuaires ; rames de transports de passagers - AGV, TGV, Corail, trains de banlieue, tramways, etc... ; rames de chantier ; etc..., sont facturées au tarif de :

Montant forfaitaire présenté dans le chapitre « Services ferroviaires » du document « **Prestations de services** » de l'année en cours édité par le Port et publié sur son site internet :

<http://www.larochelle.port.fr/pratique/tarifs-et-droits-de-port>

6.2 Accès à l'énergie électrique de traction

La consommation d'énergie électrique de traction n'est pas refacturée aux OF qui circulent sur le RFP quelque soit le type de circulation.

6.3 Occupation de voie

L'occupation des voies du réseau ferré portuaire : séjour temporaire, stationnement simple ou longue durée, dont les modalités précises sont déterminées dans le « Règlement d'occupation des voies du Réseau Ferré Portuaire – DREF203 » édité par le Port et publié sur son site internet à l'adresse suivante :

https://www.larochelle.port.fr/media/dref_203_reglement_occupation_des_voies_rfp.pdf

fait l'objet d'une facturation suivant les tarifs et les modalités présentés dans le chapitre « Services ferroviaires » du document « **Prestations de services** » de l'année en cours édité par le Port et publié sur son site internet :

<http://www.larochelle.port.fr/pratique/tarifs-et-droits-de-port>

L'occupation d'une voie du RFP autorisée par le GPMLR ou son GDILR fait l'objet d'une facturation forfaitaire de : **50 €HT/ml/jour**.

Le linéaire concerné n'est pas celui du matériel présent sur la voie mais le linéaire de la voie engagée par l'occupation non autorisée.

6.4 Non respect d'une règle d'exploitation

Dans le cas du non respect d'une règle d'exploitation du RFP par un organisme, le GPMLR se réserve le droit d'appliquer une pénalité forfaitaire d'un montant de **1000,00 € HT** au dit organisme. La prise de décision du GPMLR est conditionnée à la réalisation d'une analyse de l'évènement.

6.5 Modalités de facturation

Les modalités de facturation sont :

- Toutes les factures comportent l'indication des montants hors taxes. La TVA applicable est celle correspondant au taux en vigueur à la date de facturation.
- Une facturation est émise par le GPMLR en fin de mois avec paiement attendu sous 30 jours fin de mois. Tout frais supporté par le GPMLR par manquement de l'OF, et répercuté à l'OF, se verra majoré de 15 % de frais de gestion.
- En cas de recouvrement par voie de justice ou autre, les frais y afférents seront mis à la charge de l'OF.



**DOCUMENT DE REFERENCE RESEAU (DRR)
DU RESEAU FERRE PORTUAIRE DU
GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE
(DREF-201)**

ANNEXES



ANNEXES

ANNEXE 1	: DESCRIPTION DU RESEAU FERRE PORTUAIRE	3
ANNEXE 2	: LISTE DES VOIES, LONGUEURS UTILES ET APTITUDES (CHARGE, MARCHANDISES DANGEREUSES)	5
ANNEXE 3	: AMPLITUDE DE TENUE DU POSTE P DU RFP	8
ANNEXE 4	: LISTE ET TYPE DES PASSAGES A NIVEAU (PN) ET DES TRAVERSEES CHARTIERES (TCH) SUR LE RFP	10
ANNEXE 5	: LISTE DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHEES (ITE)	13
ANNEXE 6	: FORMULAIRE DE DECLARATION DES CONTACTS DOCUMENTATION DE L'OF ...	15
ANNEXE 7	: GLOSSAIRE	17

Historique des mises à jour des annexes		
Date	Objet de la mise à jour	
07/11/2017	Annexe 1 : Mise à jour du plan général du RFP. Annexe 2 : Précision concernant le tronçon de la V15 classé charge D ; réorganisation du faisceau de voie de Chef de baie ; suppression du triangle de retournement. Annexe 3 : Modification de l'amplitude horaire de tenue du poste P. Présentation des conditions et de la procédure de demande d'ouverture du poste P en dehors de l'amplitude horaire de tenue du poste P et lors de jours fériés. Annexe 4 : Suppression des PN 39, PN39ter et TCH101. Ajout des PN1bis, PN15 et PN Port de Service. Annexe 5 : Changement de nom des ITE SOLVAY et BOREALIS ; déclaration de l'ITE PCE en « Non active » et de l'ITE SEA en « Active ».	
3/06/2020	Annexe 1 : Mise à jour du plan général du RFP. Annexe 2 : Intégration des évolutions techniques et organisationnelles du réseau. Annexe 3 : Changement des contacts GPMLR. Annexe 4 : Modification du type et des équipements de sécurité des PN37 et 38 suivant arrêté préfectoral du 29/10/2018. Annexe 5 : Intégration de l'ITE SOCOMAC Chef de Baie Annexe 7 : Intégration de la définition de voie ferrée locale (VFL).	
8/11/2021	Annexe 1 : Mise à jour du plan général du RFP. Annexe 2 : Intégration des évolutions techniques et organisationnelles du réseau. Annexe 3 : Changement des contacts GPMLR. Annexe 4 : Placement de certains PN en mode « Neutralisé ». Annexe 5 : Suppression des ITE déconnectées du RFP. Annexe 7 : Mise à jour	
	Mise à jour réalisée par :	Michel SOLDAT 

ANNEXE 1 : Description du Réseau Ferré Portuaire

- Limite administrative du GPMLR
- Point d'entrée sur le RFP
- Localisation du Poste P
- Voies Ferrée Portuaires
- Voies des ITE
- Localisation des P.N. – TCH

Référence du plan :

VFP-SIG-PDS-Plan Général du Réseau Ferré Portuaire (RFP)

(Une carte en pleine résolution est disponible sur le site internet du GPMLR)

Date dernière mise à jour :	8/11/2021
Objet de la mise à jour :	Mise à jour du plan général du RFP.
Auteur de la mise à jour :	M SOLDATI

ANNEXE 2 : Liste des voies, longueurs utiles et aptitudes

Date dernière mise à jour :	8/11/2021
Objet de la mise à jour :	Intégration des évolutions techniques et organisationnelles du réseau.
Auteur de la mise à jour :	Michel SOLDATI

Voie	Délimitation de la voie	Longueur utile en mètre	Ch.D	M.D.	Electrifiée	Affectation ⁽¹⁾	Vitesse	Piste piétonne contigüe, D (droite) ou G (gauche)	Usage de la voie
Zone Vaugouin Sud (VAS)									
2 "Interface"	entre C2 et ADV 5a	510	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h		
2 "Vaugoin"	entre ADV 5a et ADV 52	952	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h		
7 "Vaugoin"	entre ADV 7 et ADV 50	832	Oui	Oui	Oui	RE-EX	15km/h		
9 "vaugoin"	entre ADV 51 et Croix St André	550	Oui	Oui	Non	RE-EX	15km/h		
Tiroir 7	entre ADV 5b et heurtoir	519	Oui	Non	Oui	Vs	6km/h		
Zone Vaugouin Nord (VAN)									
Bosse	entre ADV 3a et ADV 101	300	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h	D	
tête de faisceau 4/6	entre ADV 95 et ADV 99	170	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h		
Contournement bosse	entre ADV 100 et heurtoir	153	Oui	Oui	Oui	Vs	6km/h		interdite
4 "Vaugoin"	entre ADV 95 et ADV 118	712	Oui	Oui	Oui	RE-EX	15km/h	G	
6 "Vaugoin"	entre ADV95 et ADV 112	635	Oui	Oui	Oui	RE-EX	15km/h	D et G	
8 "Vaugoin"	entre ADV 111 et ADV 106	465	Oui	Oui	Oui	RE-EX	15km/h	D et G	
10 "Vaugoin"	entre ADV 111 et ADV 102	436	Oui	Oui	Oui	RE-EX	15km/h	D et G	
12 "Vaugoin"	entre ADV 103 et ADV 102	460	Oui	Oui	Oui	RE-EX	15km/h	D	

Voie	Délimitation de la voie	Longueur utile en mètre	Ch.D	M.D.	Electrifiée	Affectation (1)	Vitesse	Piste piétonne contigüe, D(droite) ou G(gauche)	Usage de la voie
16 "Vaugoin"	entre ADV 107 et ADV 108	442	Non	Oui	Non	RE-EX	15km/h	D	-
18 "Vaugoin"	entre ADV 113 et ADV 114	454	Non	Oui	Non	RE-EX	15km/h		interdite jusqu'à rehabilitation
20 "Vaugoin"	entre ADV 110 et Croix St André	124	Non	Oui	Non	Vs	6km/h		ouverte au stationnement longue durée
22 "Vaugoin"	entre ADV 104 et Croix St André	163	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		ouverte au stationnement longue durée
24 "Vaugoin"	entre ADV 115 et ADV 104	394	Oui	Non	Non	RE-EX	15km/h		Interdite
Zone Jeumont									
2 "Jeumont"	entre ADV 52 et ADV 41	310	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h		
9bis	entre ADV 51 et ADV 42	475	Oui	Non	Non	Vs	6km/h	G	
4 "Jeumont"	entre ADV 124 et ADV 54	223	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h		
28	entre ADV 47 et heurtoir	204	Non	Non	Non	Vs	6km/h		ouverte au stationnement longue durée
30	entre ADV 49 et heurtoir	162	Non	Non	Non	Vs	6km/h		ouverte au stationnement longue durée
32	entre ADV 49 et heurtoir	162	Non	Non	Non	Vs	6km/h		ouverte au stationnement longue durée

Voie	Délimitation de la voie	Longueur utile en mètre	Ch.D	M.D.	Electrifiée	Affectation (1)	Vitesse	Piste piétonne contigüe, D(droite) ou G(gauche)	Usage de la voie
Accès Principal Nord	entre ADV 54 et ADV 55	36	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h		
Accès Principal Sud	entre ADV 41 et ADV 61	70	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Zone Gare (GAR)									
2 "Gare"	entre ADV 55 et ADV 207	310	Oui	Oui	Oui	VDP	15km/h		
1 "Gare" électrifiée	entre ADV 75 et ADV 79	32	Oui	Oui	Oui	Vs	6km/h		remisage locomotives
1 "Gare" non-électrifiée	entre ADV 79 et heurtoir	58	non	non	non	Vs	6km/h		remisage locomotives
3/5 "Gare"	entre ADV 77 et heurtoir	39	Non	Non	Non	Vs	6km/h		remisage locomotives
7 "Gare"	entre ADV 77 et heurtoir	90	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		opération maintenance
11 "Gare"	entre ADV 59 et heurtoir	200	Non	Non	Non	Vs	6km/h	-	interdite jusqu'à réhabilitation
13 "Gare"	entre ADV 65 et heurtoir	220	Oui	Non	Non	Vs	6km/h		opération maintenance
15 "Gare"	entre ADV 67 et heurtoir	210	Oui entre ADV 67 et PN15	Non	Non	Vs	6km/h		remisage locomotives avec avitaillement
Mère Chef de Baie	entre ADV 55 et ADV 71	185	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		

Voie	Délimitation de la voie	Longueur utile en mètre	Ch.D	M.D.	Electrifiée	Affectation (1)	Vitesse	Piste piétonne contigüe, D(droite) ou G(gauche)	Usage de la voie
Zone Hangar 17 (H17)									
19	entre ADV 43 et heurtoir	60	Oui	Non	Non	Vs	6km/h		Interdite - Réservee Maintenance
ZONE PORT SUD									
Zone Chef de Baie ZI (CBI)									
Mère ZI Chef de Baie	entre ADV 201 et Tdr158ter	1648	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		
Zone Chef de Baie Ouest (CBO)									
Chef de Baie Ouest	entre ADV 71 et ADV 519	230	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Accès PCE	entre ADV 521 et ADV 525	103	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		
Zone Chef de Baie (CBP)									
Mère Chef de Baie	entre ADV 71 et ADV 503	353	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Directe	entre ADV 503 et ADV 502	495	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Evitement 1	entre ADV 503 et ADV 502	493	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h	D et G	
Evitement 5	entre ADV 505 et ADV 504	495	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h	D et G	
Port Chef de Baie	entre ADV 504 et ADV 511	122	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Voie Jetée Chef de Baie	entre ADV 510 et Tdr510	50	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		

Voie	Délimitation de la voie	Longueur utile en mètre	Ch.D	M.D.	Electrifiée	Affectation (1)	Vitesse	Piste piétonne contigüe, D(droite) ou G(gauche)	Usage de la voie
55	entre ADV 511 et heurtoir	360	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		opérations de chargement/déchargement de wagons
57	entre ADV 511 et heurtoir	130	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		opérations de chargement/déchargement de wagons
Zone Port Quai Sud (PQS)									
29 Quai Sud "Partie 1"	entre ADV 315 et TCh12	100	Oui	Non	Non	Vs	6km/h		opération maintenance
29 Quai Sud "Partie 2"	entre Tch12 et Heurtoir	330	Oui	Non	Non				voir § 6.2.3
31 Quai Sud "Partie 1"	entre ADV 315 et TCh12	150	Oui	Non	Non	Vs	6km/h		remisage locomotives avec avitaillement
31 Quai Sud "Partie 2"	entre Tch 12 et Heurtoir	350	Oui	Non	Non	Vs	6km/h		opérations de chargement/déchargement de wagons
ZONE PORT NORD									
Zone Port Quai Nord (PQN)									
2 Port Quai Nord "Partie 1"	entre ADV 207 et ADV 211	350	Oui	Oui	Non	VDP	30km/h		
2 Port Quai Nord "Partie 2"	entre ADV 211 et ADV 230	390	Oui	Oui	Non	VDP	30km/h		

Voie	Délimitation de la voie	Longueur utile en mètre	Ch.D	M.D.	Electrifiée	Affectation (1)	Vitesse	Piste piétonne configulée, D(droite) ou G(gauche)	Usage de la voie
4 Port Quai Nord "Partie 1"	entre ADV 207 et ADV 212	380	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		
4 Port Quai Nord "Partie 2"	entre ADV 212 et ADV 230	390	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		opérations de chargement/déchargement de wagons
Port Quai Nord	entre ADV 230 et ADV 239	843	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Zone Voie des Usines (VDU)									
Des Usines	entre ADV 121 et ADV 258	1328	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Directe Des Usines	entre ADV 258 et ADV 251	265	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Evitement	entre ADV 258 et ADV 251	288	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Des Usines	entre ADV 251 et ADV 239	1053	Oui	Oui	Non	VDP	15km/h		
Zone Terminal Repentie (REP)									
Mer	entre ADV 245 et heurtoir	650	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		opération maintenance
Terre	entre ADV 245 et ADV 250	600	Oui	Oui	Non	Vs	6km/h		voir § 6.2.3
Zone Terminal Anse Saint Marc (ASM)									
Anse St Marc									Interdite

(1) RE : voie de Réception ; EX : voie Expédition ; VDP : Voie de Desserte Principale ; Vs : Voie de service

ANNEXE 3 : Amplitude de tenue du Poste P du RFP

Date dernière mise à jour :	8/11/2021
Objet de la mise à jour :	Changement d'amplitude horaire de la tenue du poste
Auteur de la mise à jour :	Michel SOLDATI



L'amplitude horaire théorique d'ouverture du Poste P est définie par le GPMLR dans le tableau suivant :

	Poste P		
	Ouverture	Fermeture	Amplitude (h)
Lundi sauf jour férié	4h	23h59	20
Mardi sauf jour férié	0h	23h59	24
Mercredi sauf jour férié	0h	23h59	24
Jeudi sauf jour férié	0h	23h59	24
Vendredi sauf jour férié	0h	23h59	24
Samedi y compris jour férié	0h	18h00	18
Dimanche y compris jour férié	11h30	16h30	5
Jour ouvré férié (*)	0h	2h	2

(*) : heures de fin de vacation de la journée précédente.

Les horaires présentés ci-dessus sont les horaires en vigueur à la date de publication du présent document. Par conséquent, les OF sont invités à consulter le GPMLR pour obtenir la confirmation des horaires qui leur seront applicables.

Afin de prendre en compte des besoins spécifiques des OF, le GPMLR peut procéder à l'ouverture du poste P en dehors des horaires précisés dans le tableau ci-dessus et lors de jours fériés suite à l'analyse des demandes transmises par les OF suivant la procédure et aux conditions présentées page suivante.

De même, afin de prendre en compte d'éventuelles périodes de moindre activité sur le RFP, le GDILR peut proposer au GPMLR de réduire temporairement l'ouverture du Poste P par rapport à l'amplitude horaire théorique définie ci-dessus. Toutefois, en cas de demande de circulation par un OF dans l'amplitude horaire théorique définie ci-dessus, le GDILR sera tenu d'ouvrir le Poste P sans coût supplémentaire pour le GPMLR, ni pour l'OF, pour traiter la circulation demandée. Dans le cas où l'annulation de la demande est formulée moins de 3 heures avant l'heure demandée pour la circulation, elle donnera lieu à une facturation forfaitaire à l'OF concerné conformément au § 10.3 du document « Prestations de services » de l'année en cours. La formulation de l'annulation de la demande est à faire par l'OF au GDILR non seulement par mail sur l'adresse mail du GDILR (cf (1) en page ci-après) mais surtout par téléphone sur le n° d'astreinte du GDILR (cf (1) en page ci-après).

Procédure de demande et conditions pour l'ouverture du poste P en dehors des horaires d'amplitude du poste P et lors de jours fériés :

Pour toute demande d'ouverture du poste P en dehors des horaires précisés dans le tableau ci-avant et lors de jours fériés, celle-ci doit être formulée par mail sur l'adresse mail du GDILR (1) et confirmée obligatoirement sur le n° d'astreinte du GDILR (1). Les contacts GPMLR (2) sont systématiquement en copie de la demande.

La demande doit être formulée avant 17h à J-1 du jour J prévu de la circulation.

En cas de jour férié à J-1 du jour J prévu de la circulation, la demande doit être formulée avant 17h à J-2 du jour J prévu de la circulation.

A l'issue de la prestation d'ouverture du poste P avec présence de l'AC, une facturation est émise, par le GPMLR, à l'entité à l'origine de la demande, du temps de présence de l'AC (incluant son temps de déplacement) sur le principe que toute heure commencée est due. Cette facturation est établie sur la base du tarif horaire conformément au § 10.3 du document « Prestations de services » de l'année en cours.

En cas d'annulation de la demande de prestation d'ouverture du poste P, celle-ci devra être formalisée par l'entité à l'origine de la demande, non seulement par mail sur l'adresse mail du GDILR (1) et les adresses mail du GPMLR (2) mais surtout par téléphone sur le n° d'astreinte du GDILR (1).

- Dans le cas où l'annulation est formulée au moins 3 heures avant l'heure demandée pour la circulation, elle ne donnera pas lieu à facturation ;
- Dans le cas où l'annulation est formulée moins de 3 heures avant l'heure demandée pour la circulation, elle donnera lieu à une facturation forfaitaire conformément au § 10.3 du document « Prestations de services » de l'année en cours.;

(1) Contacts GDILR :

- adresse mail postep.laroche@europorte.com
- n° d'astreinte : 05 46 69 11 15

(2) Contacts GPMLR :

- N Menard : n.menard@larochelle.port.fr
- F Rambeaud : f.rambeaud@larochelle.port.fr

**ANNEXE 4 : Liste et type des Passages à Niveau (PN)
et Traversées CHartières (TCH) sur le RFP**

Date dernière mise à jour :	8/11/2021
Objet de la mise à jour :	Inscription de PN en mode « Neutralisée ».
Auteur de la mise à jour :	Michel SOLDATI

Liste et type des P.N. et TCH du GPMLR :

N°	PN / TCH	PK	Nom de la ligne	Catégorie	Type	Feux routiers	Demi-Barrieres	Signal sonore
1	PN	-	Voie mère de Chef de baie Ouest	Non classé	GSB	Non	Non	Non
1bis	PN	-	Voie mère de Chef de baie Ouest	Non classé	GSB	Non	Non	Non
2	PN	0,372	Voie mère ZI Chef de baie	2	SAL 0 FC	Oui	Non	Non
2bis	PN	0,407	Voie mère ZI Chef de baie	2	SAL 0 FC	Oui	Non	Non
3	PN	1,084	Voie mère ZI Chef de baie	2	GSB	Non	Non	Non
11	PN	-	Voie Port de Chef de baie	Non classé	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
12	TCH	-	Voie Port Quai Sud	Non classé	GSB	Non	Non	Non
15	PN	-	V15	Non classé	GSB	Non	Non	Non
21	PN	-	Voies Port Quai Nord	Non classé	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
22	PN	-	Voies Port Quai Nord	Neutralisé				
23	PN	-	Voies Port Quai Nord	Non classé	SAL 1 FC	Oui	1	Oui
Port Service	PN	-	Voies Port Quai Nord	Non Classé	Non Gardé	Non	Non	Oui
24	PN	-	Voies Port Quai Nord	Non classé	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
31	PN	0,450	Voie des usines	1	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
32	PN	0,488	Voie des usines	1	SAL 2 FC	Non	2	Oui
33	PN	0,719	Voie des usines	1	SAL 2 FC	Non	2	Oui
34	PN	0,805	Voie des usines	1	SAL 2 FC	Non	1	Oui
35	PN	1,033	Voie des usines	2	Non Gardé	Non	Non	Non
36	PN	1,147	Voie des usines	1	SAL 2 FC	Non	2	Oui
36bis	PN	1.565	Voie des usines	4	GSB	Non	Non	Non
37	PN	1,731	Voie des usines	1	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
38	PN	1,795	Voie des usines	1	SAL 2 FC	Oui	2	Oui

N°	PN / TCH	PK	Nom de la ligne	Catégorie	Type	Feux routiers	Demi-Barrières	Signal sonore
39bis	PN	-	Voie terminal Anse Saint Marc	Neutralisé				
40	PN	-	Voie des usines	Neutralisé				
40bis	PN		Voie des usines	Non classé	GSB	Non	Non	Non
41	PN	-	Voie Port de Chef de baie	Non classé	SAL 0 FC	Oui	Non	Oui
42	PN	-	Voie Port de Chef de baie	Non classé	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
TCH 102	TCH	-	Voies Port Quai Nord	Non classé	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
TCH 103	TCH	-	Voies Port Quai Nord	Non classé	SAL 2 FC	Oui	2	Oui
TCH 104	TCH	-	Voies Port Quai Nord	Non classé	SAL 2 FC	Oui	2	Oui

ANNEXE 5: Liste des Installations Terminales Embranchées (ITE)

Date dernière mise à jour :	8/11/2021
Objet de la mise à jour :	Suppression des ITE déconnectées du RFP ; Changement de titulaire de l'ITE IAA.
Auteur de la mise à jour :	Michel SOLDATI



A la date de parution du présent document

Dénomination	Etat	Zone du RFP	Titulaire
SOCOMAC 1	active	Voie de Desserte Sud	SOCOMAC Quai Sarraill 10400 NOGENT-SUR-SEINE
SOCOMAC Chef de Baie	active	Terminal Chef de Baie	SOCOMAC Quai Sarraill 10400 NOGENT-SUR-SEINE
PICOTY	active	Voie de Desserte Nord	PICOTY SA Rue André et Guy Picoty 23300 LA SOUTERRAINE
Poitou-Charente Engrais	non active	Voie de Desserte Sud	-
SICA Atlantique EFH01	active	Voie de Desserte Nord	SICA ATLANTIQUE 69 rue Montcalm 17000 LA ROCHELLE
SICA Atlantique (2 ITE)	active	Voie de Desserte Nord	SICA ATLANTIQUE 69 rue Montcalm 17000 LA ROCHELLE
Stockage de l'Entrepôt Atlantique (SEA)	active	Voie de Desserte Nord	SISP Rue Marcel Deflandre 17000 LA ROCHELLE
Terminal Agro Alimentaire (TAA)	active	Voie de Desserte Sud	AML 13 rue de la côte d'Ivoire 17000 LA ROCHELLE
SOLVAY	active	Voie de Desserte ZI Chef de Baie	SOLVAY 24 rue chef de baie 17041 LA ROCHELLE Cedex
BOREALIS	active	Voie de Desserte Sud	BOREALIS Boulevard Wladimir Morch BP 154 17005 LA ROCHELLE Cedex 01

ANNEXE 6

FORMULAIRE DE DECLARATION DES CONTACTS OPERATEUR FERROVIAIRE (OF) POUR DIFFUSION DE LA DOCUMENTATION RFP

Date dernière mise à jour :	22/09/16
Objet de la mise à jour :	Changement de contenu de l'annexe : suppression de la liste des gestionnaires d'infrastructures de France et ajout du formulaire de déclaration des contacts OF pour diffusion de la documentation RFP (version du 7/12/2015 référencé F0160)
Auteur de la mise à jour :	Michel SOLDATI 



Documentation du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de La Rochelle

Liste de diffusion des documents Déclaration de l'opérateur ferroviaire

Je, soussigné(e) :

Fonction :

Entreprise :

Déclare que les contacts ci-dessous assureront la gestion des documents d'exploitation et de sécurité du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) pour le compte de(nom de l'entreprise), aussi bien pour la documentation permanente que pour la documentation temporaire :

Prénom / Nom	Adresse postale	Adresse mel

Je m'engage à :

- assurer la diffusion en interne de ces documents aux personnes à qui ils s'appliquent ;
- prendre les mesures nécessaires à la bonne application des règles et consignes par les personnels de mon entreprise et de mes sous traitants ;
- communiquer au GPMLR toutes modifications concernant les contacts du tableau ci-dessus ;
- transmettre au Service Infrastructures Portuaires et Ferroviaires du GPMLR toute information portée à ma connaissance susceptible de valoriser ou de porter à modification le contenu des documents communiqués.

Fait, le à

Nom :

Fonction :

Signature :

Cachet de l'entreprise

ANNEXE 7 : Glossaire

Date dernière mise à jour :	8/11/2021
Objet de la mise à jour :	Référence au glossaire du Règlement de Gestion Sécurité Environnement (RGSE) ferroviaire du GPMLR.
Auteur de la mise à jour :	Michel SOLDATI 

Préambule : Le présent glossaire vient compléter le glossaire présenté en annexe du Règlement de Gestion Sécurité Environnement (RGSE) ferroviaire du GPMLR (ref. DREF200).

Acheminement :

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.

Agent Circulation :

Agent quelles que soient ses autres fonctions responsable de la sécurité des circulations et de l'organisation opérationnelle du mouvement des trains et des manœuvres sur un secteur-circulation.

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 GPMLR 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 programmation des circulations et à la tarification, ainsi que la description des services offerts aux OF.

Embranchement particulier (voir également « 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, commerciaux, etc.

Entreprise réalisant du transport par fer :

Entreprise non titulaire d'un Certificat de Sécurité sur le RFN, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer se limitant aux emprises du Réseau Ferré Portuaire du GPMLR.

Engin moteur :

Véhicule ferroviaire ayant la capacité de se déplacer par ses propres moyens, notamment les machines (locomotives, locotracteurs) et les draisines.

Entreprise Ferroviaire (EF) :

Entreprise Ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE et toute autre Entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ceci englobe également les Entreprises qui fournissent uniquement la traction.

EPSF :

Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (créé par la loi du 5 janvier 2006).

Evolution :

Déplacement de véhicules ferroviaires, sous la responsabilité du Conducteur renseigné sur sa destination, dans le respect de règles particulières publiées par le GDILR applicables à l'intérieur du RFP.

Exploitation :

Ensemble des activités relatives au fonctionnement du système ferroviaire, notamment la maintenance, la préparation, la conduite des véhicules ferroviaires 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.

GDILR - Gestionnaire Délégué Infrastructure du GPMLR :

Entreprise chargée par délégation du GPMLR de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ; comprend également la gestion des systèmes de sécurité de l'infrastructure.

GID SNCF - Gestionnaire d'Infrastructure Délégué :

Entité (SNCF) chargée de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité et des installations techniques du RFN pour le compte du Gestionnaire d'Infrastructure RFF.

GPMLR :

Grand Port Maritime de La Rochelle / Autorité Portuaire / Gestionnaire de l'Infrastructure du Réseau Ferré Portuaire.

Installations de sécurité (IS) :

Ensemble reprenant les installations de signalisation (y compris les dispositifs permettant leur commande et leur contrôle), 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).

Installation Terminale Embranchée (ITE) :

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

Instructions Locales d'Exploitation (ILE) :

Instructions établies pour préciser ou compléter les dispositions du RSE et du RSP à titre permanent ou temporaire.

Instructions Locales Opérationnelles (ILO) :

Instructions établies pour apporter, le cas échéant, des précisions aux ILE.

Manœuvre :

Déplacement de véhicules ferroviaires guidé par signaux de manœuvre, par radio, etc.

Marchandises Dangereuses (MD) :

Matière ou un objet qui, par ses caractéristiques physico-chimiques (toxicité, réactivité ...) peut présenter des risques pour l'homme, les biens et/ou l'environnement. Ces marchandises peuvent être transportées sous forme liquide ou solide. Ces substances ont souvent une concentration et une agressivité supérieures à celles des usages domestiques. Le transport des marchandises dangereuses est réglementé par l'arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (dit « Arrêté RID »).

Marche en manœuvre :

Circulation imposant au conducteur de s'avancer avec prudence et de se tenir prêt à obéir aux signaux qu'il pourrait rencontrer ou qui pourraient lui être faits, sans dépasser la vitesse de 30 km/h.

Matériel Roulant :

Voir « Véhicule ferroviaire ».

Opérateur Ferroviaire (OF) :

Terme désignant à la fois les Entreprises Ferroviaires au sens de la Directive 2001/14/CE, et les Entreprises réalisant du transport par fer.

Passage à niveau (P.N.) / Traversée Charretière (TCH) :

Croisement d'une route et d'une voie de chemin de fer. Est considérée comme route toute voie publique ou privée ouverte à la circulation de personnes ou de véhicules. Les passages à niveau hors domanialité du Port sont classés en quatre catégories (Arrêté du 18 mars 1991).

Les P.N. / TCH sont équipés en fonction de leur dangerosité, cet équipement pouvant être constitué :

- De croix de St André complétées ou non de panneaux imposant l'arrêt des circulations routières du type STOP.

- De dispositifs de signalisation lumineuse et sonore destinés aux usagers de la route, complétés ou non de barrières ou demi barrières, commandés à pied d'œuvre ou par radio à distance.

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.

Relevé de Constatations Immédiate (RCI) :

Document établi par le gestionnaire délégué d'infrastructure et de manière contradictoire avec les parties intéressées : EF, clients, wagonniers ..., suite à un événement sécurité survenu sur le RFP. Il précise la nature de l'événement en cause, ses circonstances et ses conséquences lorsqu'elles sont connues avec une description des faits précise et objective. Ce relevé est signé par chaque représentant des parties intéressées qui peut, le cas échéant, indiquer des réserves motivées sur tout ou partie des éléments du relevé de constatations immédiates.

Répartition :

Affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire d'infrastructure.

Réseau :

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

RFN :

Réseau Ferré National

RFP :

Réseau Ferré Portuaire

RGSE :

Règlement de Gestion Sécurité Environnement. Document décrivant l'organisation sécurité et environnement du GPMLR sur son domaine ferroviaire. Il fait office de Système de Gestion Sécurité (SGS) au sens du décret 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant le transport de marchandises et présente les principes directeurs de sécurité en vigueur sur le RFP du GPMLR.

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 :

Ensemble formé par un ou plusieurs véhicules ferroviaires pour effectuer un service de transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises dans le cadre du droit d'accès (au sens de 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 RFN, et du Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national).

Transport exceptionnel :

Chargement ou véhicule ferroviaire dont les dimensions, la masse ou le conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire

Traversée Charretière (TCH) :

Voir « Passage à niveau ».

Véhicule ferroviaire :

Matériel mobile roulant exclusivement sur rails ; on distingue les engins moteurs, véhicules ayant la capacité de se déplacer par leurs propres moyens (machines, rames automotrices), et les véhicules

remorqués (voitures, remorques d'automotrice, fourgons, wagons, engins moteurs remorqués ne participant pas à la traction).

Voie :

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

Voie Ferrée Locale (VFL) :

Voie ferrée appartenant à un système ferroviaire répondant aux exigences du décret 2017-439 et sur lesquelles circule exclusivement du transport public de marchandises, hors de tout transport public de personnes (article 1).

Voie Ferrée Portuaire (VFP) :

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

Voie de Desserte Principale (VDP) :

Voie permettant de desservir plusieurs ITE ou blocs terminaux.

Voie de Réception (VRE) et Expédition (VEX) :

Voie de circulation réservées à la réception et à l'expédition des trains.

Voie de service (VS) :

Voie réservée aux opérations de tri, de préparation / formation, au stationnement temporaire des wagons, et aux opérations commerciales de chargement / déchargement des wagons.