



NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT



NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

Document de référence
du réseau ferré portuaire
**du Grand Port Maritime
de Nantes Saint-Nazaire**
Capacité portuaire 2019

Document de référence du réseau ferré portuaire

sommaire

Chapitre 1 : Informations générales	4
1.1. Introduction	4
1.2. Objectifs	4
1.3. Cadre juridique général	4
1.4. Statut du Document de Référence du Réseau (DRR)	5
1.5. Structure du document de référence	5
1.6. Période de validité et procédure de mise à jour	5
1.7. Publication	5
1.8. Contacts du GPM NSN	5
1.9. Glossaire	5
Chapitre 2 : Conditions d'accès au RFP	6
2.1. Conditions générales d'accès	6
2.2. Conditions commerciales générales	6
2.3. Règles opérationnelles et échange des informations	7
2.4. Transports exceptionnels	7
2.5. Marchandises dangereuses	7
2.6. Matériel roulant admis sur le RFP	7
2.7. Dispositions concernant le personnel des EA	7
2.8. Préparation et circulation des trains	7
Chapitre 3 : Infrastructure	8
3.1. Introduction	8
3.2. Définition	8
3.3. Description du RFP	8
3.4. Marchandises dangereuses	9
3.5. Disponibilité de l'infrastructure	9
3.6. Autres équipements	9
Chapitre 4 : Attribution de capacité	10
4.1. Introduction	10
4.2. Calendrier	10
4.3. Processus de répartition	11
4.4. Mesures particulières en cas de perturbations	12
4.5. Mesures particulières en cas de relevage	12
4.6. Infraction et carence du personnel dans l'exercice de ses fonctions	12
4.7. Transports exceptionnels et marchandises dangereuses	12

Chapitre 5 : Prestations	13
5.1. Introduction	13
5.2. Prestations minimales du GPM NSN	13
5.3. Accès aux équipements fournis par le GPM NSN	13
Chapitre 6 : Tarification	14
6.1. Principe de tarification	14
6.2. Tarifs	14
Annexes	16
Annexe 1 : Cheviré – Roche-Maurice - Cormerais	16
Annexe 1.1 : Plan général : RFN / RFP / ITE / Limite domaniale / Points d'échange	
Annexe 1.2 : Blocs / Secteurs de stationnement	
Annexe 1.3 : Limites administratives / Voies aptes aux MD	
Annexe 2 : Montoir de Bretagne	22
Annexe 2.1 : Plan général : RFN / RFP / ITE / Limite domaniale / Points d'échange	
Annexe 2.2 : Blocs / Secteurs de stationnement	
Annexe 2.3 : Limites administratives / Voies aptes aux MD	
Annexe 3 : Saint-Nazaire	28
Annexe 3.1 : Plan général : RFN / RFP / ITE / Limite domaniale / Points d'échange	
Annexe 3.2 : Blocs / Secteurs de stationnement	
Annexe 3.3 : Limites administratives / Voies aptes aux MD	
Annexe 4 : Coordonnées des gestionnaires d'infrastructure	31
Annexe 5 : Glossaire	32
Annexe 6 : Liste des points de connexion RFN/RFP	32
Annexe 7 : Amplitude de tenue des postes d'aiguillage du RFN pour l'accès portuaire et horaires d'exploitation du GIDP	33
Annexe 8 : Liste des installations terminales embranchées	33

Chapitre 1

Informations générales

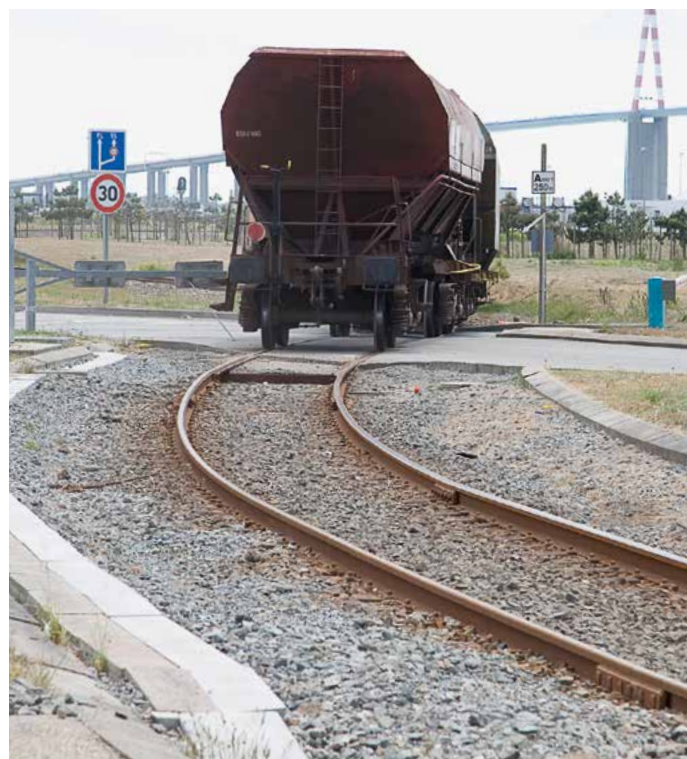
> 1.1. Introduction

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 d'infrastructure qui est désigné GIDP.

Dans le cadre de ce transfert de compétence, le **Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (GPM NSN)** 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 GPM NSN contient les informations nécessaires aux Entreprises Autorisées (EA) qui souhaitent utiliser le Réseau Ferré Portuaire (RFP) pour y assurer des prestations de transport de marchandises.

Les candidats désirants accéder au RFP seront désignés dans ce document en tant que EA.

> 1.3. Cadre juridique général

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

- Code des Ports ;
- Code des Transports ;
- Arrêté du 20/02/2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire ;
- Décret n° 2008-887 du 2 septembre 2008 relatif à l'incorporation dans le réseau ferré national ou au retranschement de voies à la suite de la constitution du réseau des voies ferrées portuaires des grands ports maritimes de La Rochelle, du Havre, de Nantes Saint-Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille ;
- Arrêté du 23 avril 2010 portant règlement général de police des voies ferrées portuaires ;
- Règlement de Sécurité et d'Exploitation du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire ;
- Convention de raccordement du Réseau Ferré Portuaire au Réseau Ferré National ;
- Arrêté du 13 avril 2015 fixant les modalités particulières d'application aux réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

> 1.4. Statut du Document de Référence du Réseau (DRR)

1.4.1. Remarque générale

Tout contrat conclu entre le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (GPM NSN) et chaque Entreprise Autorisée (EA) utilisant le Réseau Ferré Portuaire (RFP) est établi selon les règles définies dans ce document.

1.4.2. Responsabilité

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

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

Les EA sont invitées à consulter le GPM NSN pour toute précision complémentaire, notamment sur l'évolution de l'infrastructure du RFP qui interviendrait entre la publication de ce document et la période de validité de ce présent document.

1.4.3. Recours

En cas de désaccord d'une des parties intéressées avec l'une ou l'autre des dispositions de ce document, un recours peut être effectué auprès du tribunal administratif de Nantes.

> 1.5. Structure du document de référence

Le document de référence comprend :

- des informations générales ;
- la présentation des conditions d'accès au RFP ;
- la description de l'infrastructure ;
- les règles générales d'attribution de capacité ;
- la description des prestations proposées aux EA ;
- les règles générales relatives à la tarification.

> 1.6. Période de validité et procédure de mise à jour

1.6.1. Période de validité

La période de validité de la présente édition du document de référence est du **1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019**.

1.6.2. Procédure de mise à jour

Des changements considérés comme substantiels par le GPM NSN, pourront donner lieu à une actualisation du document de référence.

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

> 1.7. Publication

1.4.1. Remarque générale

Les documents suivants sont établis et publiés par le GPM NSN, en français, sur son site Internet.
<http://www.nantes.port.fr/>

Le présent Document de Référence du réseau ferré portuaire du GPM NSN

Par ailleurs, toute partie intéressée par le transport ferroviaire peut obtenir le document de référence du réseau et le régallement de sécurité et d'exploitation sur CD-ROM, en adressant sa demande à l'adresse figurant ci-après.

> 1.8. Contacts du GPM NSN

Toute EA intéressée, qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur l'ensemble des dispositions contenues dans ce document, doit s'adresser au GPM NSN :

- par courrier :
**Grand Port Maritime
de Nantes Saint-Nazaire,
Direction de la Relation Clients
Service Développement Multimodal
18, Quai Ernest Renaud, BP 18609
44 186 NANTES CEDEX 4**
- par courrier électronique :
dm@nantes.port.fr
- par téléphone :
02 40 44 71 30
02 40 44 21 51

> 1.9. Glossaire

Un glossaire des définitions des termes et sigles utilisés dans ce document de référence figure en annexe 5.

Chapitre 2

Conditions d'accès au RFP

> 2.1. Conditions générales d'accès

Les entreprises autorisées doivent être inscrites comme entreprises extérieures intervenant sur le domaine portuaire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et, à ce titre, doivent être signataires du Plan de Prévention Général du Port.

2.1.1. Conditions pour demander de la capacité

Les demandes d'attribution de capacité sont présentées au GPM NSN ou à son GIDP selon les procédures décrites au chapitre 4.

2.1.2. L'accès au Réseau Ferré Portuaire (RFP) des Entreprises Autorisées (EA) sur le Réseau Ferré National (RFN)

Le RFP est accessible aux EA autorisées à circuler sur le RFN.

Les EA disposant d'un certificat de sécurité au titre de leurs activités sur le RFN sont autorisées à circuler sur les voies ferrées du Port sur la seule production d'une déclaration d'engagement à respecter les règles propres au Règlement de Sécurité et d'Exploitation du GPM NSN approuvé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

2.1.3. L'accès au RFP aux EA non autorisées sur le RFN

L'exercice d'activités ferroviaires sur le RFP est subordonné à l'obtention d'un agrément délivré sur la base d'un dossier

portant sur les conditions de sécurité de l'activité demandée et d'une attestation d'assurance.

L'autorité portuaire transmet la demande à l'EPSF avec avis motivé. Le ministère chargé des Transports délivre l'agrément sur avis conforme de l'EPSF.

Son obtention est subordonnée, d'une part, à des conditions d'honorabilité, de capacité financière et de couverture des risques, d'autre part, à une déclaration d'engagement de l'EA de respecter les règles de sécurité applicables.

L'attestation d'assurance doit couvrir la période pour laquelle l'EA souhaite l'accès au RFP. Son montant couvre notamment les dommages que les activités de l'EA pourraient causer à ses clients, au GPM NSN, au personnel qui travaille sur les installations et infrastructures du réseau, aux autres utilisateurs du réseau et aux tiers.

> 2.2. Conditions commerciales générales

Toute utilisation de l'infrastructure du RFP pour l'exploitation d'un service de transport est soumise à la signature préalable, par le GPM NSN et l'EA, d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure. Ce contrat peut être obtenu auprès du service mentionné à l'article 1.8.

> 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.

Le coordonnateur de site dispose d'un téléphone portable : 06 09 08 44 49.

Pour permettre la gestion des manœuvres sur le RFP, il est nécessaire de disposer d'une relation téléphonique entre l'opérateur responsable de la manœuvre de l'EA et le coordonnateur de site.

L'EA doit identifier auprès du coordonnateur de site du RFP l'opérateur responsable de la manœuvre et le moyen de le joindre au plus tard avant chaque demande de bloc.

2.3.2. Gestion du trafic

La gestion du trafic et des circulations sur le RFP est assurée pendant l'année 2019 par SOCORAIL pour le compte du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et selon les objectifs et principes de gestion définis par celui-ci.

2.3.3. Sûreté

Les EA doivent respecter les principes de sûreté du RFP conformément au RSE du GPM NSN en ce qui concerne le personnel, le contrôle, ou la surveillance du matériel roulant composant les trains et les marchandises transportées.

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

> 2.4. Transports exceptionnels

Les EA doivent préciser dans le dossier technique de demande d'agrément et dans le contrat d'utilisation si le service de transport qu'elles souhaitent exécuter sur le RFP pourra comporter des transports exceptionnels.

L'accès des transports exceptionnels au RFP est soumis au respect, par les EA, des dispositions particulières indiquées aux points 3.3.2, 4.7 ci-après.

> 2.5. Marchandises dangereuses

L'accès des transports exceptionnels au RFP est soumis au respect, par les EA, des dispositions particulières indiquées aux points 3.4, et 4.7 ci-après.

Les EA doivent préciser dans le dossier de demande d'agrément (cf. article 2.1.3) si le service de transport qu'elles souhaitent exécuter sur le RFP pourra comporter le transport de marchandises dangereuses et la nature de celles-ci.

De même, l'EA devra préciser dans le contrat d'utilisation du RFP si le service de transport qu'elle souhaite exécuter l'EA pourra comporter des marchandises dangereuses et les identifier.

> 2.6. Matériel roulant admis sur le RFP

Tous les matériels roulants en exploitation sur le RFP au 16 mai 2011 sont réputés être autorisés à circuler sur le RFP.

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

Concernant les matériels nouveaux à utiliser sur le RFP, y compris les engins rail/route et engins pousse wagon, les EA doivent vérifier leur compatibilité avec l'infrastructure ferroviaire portuaire pour ce qui est de leurs modalités d'utilisation, les aires de déplacement et modalités spécifiques de freinage. L'ensemble du dispositif sera soumis pour avis au GPM NSN avant toute utilisation.

Le GPM NSN se réserve le droit de demander une étude complémentaire de compatibilité du matériel roulant avec le RFP auprès de l'EA. Cette étude est à la charge de l'EA.

> 2.7. Dispositions concernant le personnel des EA

L'exigence minimale pour la qualification du personnel des EA exerçant des missions de sécurité correspond aux critères de l'article 20 du décret 92-352 du 1^{er} 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.

> 2.8. Préparation et circulation des trains

La préparation et la composition des trains peuvent se faire soit sur les points d'échange, sur les zones de stationnement, soit directement sur l'ITE (cf. annexes 1.1, 2.1 et 3.1).

Ces opérations incombent aux EA et sont soumises aux règles propres du Réseau Ferré National (RFN).



Chapitre 3

Infrastructure

> 3.1. Introduction

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

> 3.2. Définition

3.2.1. Consistance du RFP

Le RFP comprend à ce jour 44 km de voies dont 7 km de voies électrifiées en 25000 V, accessibles aux EA.

Les interfaces opérationnelles entre le RFP et les EA sont :

- les points physiques d'entrée et de sortie des Installations Terminales Embranchées (ITE) ;
- les échanges de données et d'information entre les postes d'aiguillage du RFN et le coordonnateur de site du GPM NSN ou de son délégué.

La gestion des manœuvres se fait par l'intermédiaire d'un coordonnateur de site.

Le plan général (RFP/RFN/ITE/ limites domaniales) figure aux annexes 1.1, 2.1 et 3.1.

3.2.2. Points d'interface

Le RFP est connecté au RFN en 6 points identifiant les limites domaniales (Arrêté du 20 février 2010). Des points d'échange entre les deux réseaux sont définis.

Les RFP donne accès également à des ITE à usage privatif.

Les points d'échange et les ITE sont repris aux annexes 1.1, 2.1 et 3.1.

3.2.3. Dessertes au départ/à destination du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire

Pour effectuer les commandes au service annuel dans GESICO, il est nécessaire de rechercher les points remarquables (PR) suivants :

Chantenay

- CI Libellé : 481051 - Chantenay
- CH Libellé : ES/GPM

Le Priory

- CI Libellé : 487900 - Le Priory EP
- CH Libellé : EP

Montoir de Bretagne

- CI Libellé : 481717 - Montoir de Bretagne
- CH Libellé : ES/GPM

Rezé-Pont-Rousseau

- CI Libellé : 481036 - Rezé-Pont-Rousseau
- CH Libellé : ES/GPM

Saint-Nazaire

- CI Libellé : 481705 - Saint-Nazaire
- CH Libellé : ES/GPM

3.2.4. Documentation

Les documents spécifiques établis par le GPM NSN décrivent les principales caractéristiques des voies ferrées :

- les caractéristiques générales d'exploitation : régime d'exploitation, type d'électrification, rattachement aux postes d'aiguillage ;
- les bifurcations, points de transition de vitesse, la description d'une partie des installations techniques et de sécurité dont la connaissance est nécessaire aux EA ;
- les particularités de signalisation et d'exploitation ;
- les équipements et les prescriptions diverses ;
- les limites de charge.

Les EA doivent contacter le GPM NSN afin d'obtenir les renseignements techniques souhaités.

> 3.3. Description du RFP

3.3.1. Description des voies ferrées

Le RFP comporte des voies uniques non orientées et des voies de service.

Toutes les voies du RFP sont à écartement standard de 1,435 mètre (entre bords intérieurs des rails).

3.3.2. Caractéristiques techniques

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.

L'ensemble du RFP présente un gabarit maximum de type GB1.

Les EA doivent s'adresser au GPM NSN pour obtenir toutes les précisions concernant le gabarit, notamment à l'intérieur des nœuds ferroviaires et sur les voies de service.

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

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

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

Charge à l'essieu

La masse maximale admise par essieu pour l'ensemble des voies du RFP appartient à la catégorie D4 soit 22,5 tonnes à l'essieu.

Lorsque les limites définies ci-dessus sont dépassées, tout acheminement constitue un transport exceptionnel. Une demande d'étude de faisabilité de ce transport doit être effectuée au GIDP.

L'admission sur une voie du RFP d'un matériel moteur est aussi fonction de l'armement, du type de rail et éventuellement du rayon de courbure de la voie considérée. Se référer à l'article 2.6 concernant la conformité du matériel roulant.

Déclivités

Les déclivités sont indiquées, le cas échéant, dans les Consignes Locales d'Exploitation de chaque site.

Vitesses limites

La vitesse limite est indiquée dans les Consignes Locales d'Exploitation de chaque site.

La marche en manœuvre est la marche choisie par le GPM NSN compte tenu de ses installations.

Composition et longueur des manœuvres

Les annexes 1.2, 2.2 et 3.2 précisent les longueurs utiles des voies des différents faisceaux.

Lignes électrifiées

Un système d'alimentation électrique par fil caténaire fournit la puissance de traction aux locomotives électriques circulant sur les voies électrifiées du GPM NSN. Le système électrique assure une alimentation en courant alternatif monophasé, 25 Kv, 50 Hz, d'une intensité nominale en régime permanent de 2500 A. Elle permet l'alimentation des locomotives équipées de pantographes adaptés à cette alimentation.

Les annexes 1.2, 2.2, 3.2 indiquent les voies ferrées portuaires électrifiées.

3.3.3. Système de sécurité

Concomitance d'activité

Le RFP est découpé en domaines permettant de dissocier géographiquement les manœuvres.

Les domaines sont attribués aux manœuvres par le GPM NSN pour une durée déterminée.

Le domaine associé à la plage horaire est désigné "bloc" dans les Consignes Locales d'Exploitation (CLE). La demande, l'accord et la restitution des blocs font l'objet de procédures formalisées définies dans les CLE. Les blocs sont repris dans les annexes 1.2, 2.2 et 3.2.

Liaison avec les manœuvres

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

Les communications sont échangées sur le RFP en utilisant :

- les téléphones publics fixes ou mobiles (les CLE les indiquent) ;
- les téléphones implantés à demeure le cas échéant ;
- la radio le cas échéant. Dans ce cas, les EA devront avoir l'accord du GIDP et mettre à disposition de celui-ci les équipements nécessaires.

Les caractéristiques de réseau radio des EA doivent être communiquées au GPM NSN. L'exploitant vérifie la compatibilité avec les réseaux existants utilisés sur le site.

> 3.4. Marchandises dangereuses

En application du Code des Ports, l'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses (MD) à l'intérieur des limites administratives du Grand Port Maritime sont soumis aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2004 qui complète les dispositions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié.

En dehors des limites administratives du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, les utilisateurs doivent se conformer à la réglementation en vigueur sur le transport et la manutention des matières dangereuses (cf. annexes 1.3, 2.3 et 3.3).

Les EA sont invitées à consulter le GPM NSN pour toute demande concernant les possibilités d'utilisation des infrastructures du RFP et de circulation des manœuvres transportant des marchandises dangereuses.

Le stationnement des wagons MD n'est pas autorisé sur les voies du RFP en dehors des limites administratives ou des ITE disposant de règles spécifiques liées aux autorisations d'exploitation. En cas d'impossibilité d'acheminement de tels wagons jusqu'à destination, l'EA doit obtenir l'autorisation du stationnement par le GPM NSN après présentation et validation des mesures de précaution prises.

> 3.5. Disponibilité de l'infrastructure

3.5.1. Heures d'ouverture

Les voies du RFP sont normalement ouvertes en fonction des sillons demandés sur le RFN ou de la capacité portuaire demandée par les EA.

L'annexe 7 précise aux EA les horaires d'exploitation du RFP et les heures d'ouverture des postes du RFN donnant accès au RFP.

> 3.6. Autres équipements

3.6.1. Installations de traction électrique

Les installations de traction électrique portuaires sont alimentées à partir de la caténaire primaire appartenant à SNCF RESEAU et gérée par le Régulateur Sous Station de Rennes.

3.6.2. Biens immobiliers

Le GPM NSN est propriétaire de divers biens immobiliers (terrains ou bâtiments) qui, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à d'autres utilisations, peuvent intéresser les EA.

Toute demande concernant la mise à disposition de ces biens doit être adressée au GPM NSN.

Chapitre 4

Attribution de capacité

> 4.1. Introduction

Le RFP est découpé en domaines qui, associés à une plage horaire, constituent des blocs.

Cette capacité est à demander par les EA au GIDP pour que celui-ci réponde aux besoins des EA.

Cette capacité est allouée selon le principe général «premier demandeur - premier servi» dans le respect des règles décrites ci-après. Si la capacité nécessite une prolongation depuis ou vers le réseau ferré national, une validation conjointe sera nécessaire.

Toute intervention du mainteneur s'inscrit dans le processus de gestion de capacité.

> 4.2. Calendrier

4.2.1. Programmation de la capacité portuaire

Compte tenu du fonctionnement du transport ferroviaire en mode programmé et des nécessités commerciales des EA, la capacité est attribuée essentiellement dans le cadre des opérations de préparation de la capacité portuaire annuelle.

Les règles de montage de service et d'adaptation applicables sur le RFN ne changeant pas, il est demandé aux EA d'annoter la fiche sillons en précisant que la destination finale est un site portuaire.

Cette information permet de faciliter la coordination entre les gestionnaires délégués du RFN et du RFP.

4.2.2. Processus (voir tableau)

L'EA peut présenter sa demande de capacité à partir de la période des mois M-12 à M-10 pour la période du trimestre M à M+3.

La réponse est donnée 15 jours après la fin de la période de demande.

Le processus global est glissant par trimestre et le GIDP procède à une adaptation trimestrielle.

A partir de J-7 à J-1 12 h 00, l'EA confirme ou infirme sa demande de capacité via un programme d'activité. Le GIDP valide la réservation à l'EA au plus tard à J-1 17 h 00.

Au-delà de J-1 12 h 00, toute demande de capacité est traitée en phase opérationnelle entre l'EA et le coordonnateur de site du RFP.

Coordonnées du Gestionnaire de capacité du GIDP :

- Téléphone : 06 09 08 44 49
- Courriel : regulation.gpmnsn@europorte.com

Période demandée	Janv	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
M -12 / M -10																								
M - 9 / M - 7																								
M - 6 / M - 4																								
M - 3 / J - 7																								
J - 7 / J - 1																								
J - 1 / J																								
J																								

- Période de demande
- Période d'attribution de la capacité
- Période d'adaptation possible
- Réponse sous 15 j pour la période de demande

4.2.3. Capacité portuaire 2019

Concernant la capacité portuaire 2019, les demandes seront traitées dans les conditions prévues au paragraphe précédent et dans leur ordre de réception. Chaque EA recevra une réponse précise formalisée sous forme d'un programme d'activité.

> 4.3. Processus de répartition

4.3.1. Processus de coordination

S'il se trouve confronté à des demandes concurrentes (chevauchement de capacité par exemple) dans le cadre du processus de programmation, le GIDP s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le GPM NSN peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

4.3.2. Processus de règlement des litiges

Sans préjudice de possibilités de recours, le GPM NSN met à la disposition des EA, un système de règlement rapide des conflits dans la répartition des capacités d'infrastructure. L'EA adressera ses réclamations au GPM NSN.

La procédure de règlement des litiges est mise en œuvre par le GPM NSN en réponse aux réclamations communiquées par écrit par les EA.

Les réclamations déposées doivent inclure les éléments suivants :

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

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

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

Le GPM NSN communique par écrit sa décision au plaignant, et à tout autre opérateur impliqué suivant la réception de la réclamation.

Le GPM NSN peut intervenir dans le cadre de réclamations portant sur des interfaces RFN/RFP.

4.3.3. Suppression ou modification de capacité

Le GPM NSN se réserve le droit de supprimer ou de modifier la capacité attribuée dans les cas suivants :

- pour permettre des travaux d'entretien non prévus de l'infrastructure ferroviaire ;
- en cas d'utilisation de l'infrastructure non conforme au contrat signé entre l'EA et le GI ;
- si le maintien de cette capacité à une EA porte atteinte à l'utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire.



> 4.4. Mesures particulières en cas de perturbations

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

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

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

Le GPM NSN peut exiger des EA dont la manœuvre est en panne, qu'elles mettent à sa disposition les moyens appropriés dont elles disposent pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais, cette mise à disposition se faisant aux frais des EA.

Lorsque les moyens ne permettent pas de sortir immédiatement la manœuvre en panne, le GPM NSN organisera d'office le traitement de l'incident à l'aide des moyens de secours aux frais des EA.

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

L'EA doit pouvoir justifier sa vitesse d'évolution dans le respect des CLE, notamment en cas d'accident.

> 4.5. Mesures particulières en cas de relevage

Lors d'un incident (déraillement...) impliquant une EA, le relevage des véhicules doit être organisé par l'EA.

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

Le GPM NSN se réserve le droit de réquisitionner les moyens d'une autre EA pour dégager le RFP.

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

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

- **Le figeage de la situation** pour examiner les véhicules déraillés, les véhicules encadrants, la position d'appareils de voie, la position d'organes de manœuvre, les indications présentées par les signaux... ;
- **l'immobilisation d'un convoi** dont un ou des véhicules le composant ne seraient pas autorisés ou seraient impropres à circuler sur le RFP, ou dont le personnel affecté à des fonctions de sécurité ne satisferait pas aux conditions imposées par la réglementation de sécurité applicable sur le RFP ;
- **la rétention** provisoire du personnel présent sur les lieux de l'événement de façon à être entendu ;
- **la sauvegarde** des différents enregistrements (bande graphique, ...) ;
- **le retrait** du service commercial d'un matériel aux fins d'expertise ;
- **des restrictions de circulation** sur un itinéraire ou une portion de ligne (limitations de vitesse, interdictions de circulation...).

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

> 4.6. Infraction 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'EA concernée qui appliquera la procédure disciplinaire en vigueur dans l'entreprise ou toute autre procédure appropriée.

> 4.7. Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

Le GPM NSN doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur les conditions d'utilisation du réseau en raison de restrictions imposées (limitation de vitesse, stationnement...).

Les demandeurs doivent obligatoirement en informer le GPM NSN pour les transports exceptionnels ou de marchandises dangereuses lors de la demande de capacité initiale. Le GPM NSN examine alors les dispositions particulières qui conditionnent l'accès d'une circulation et les communique au demandeur.



Chapitre 5 Prestations

> 5.1. Introduction

Les prestations fournies par le GPM NSN aux EA lors de l'utilisation du Réseau Ferré Portuaire se répartissent dans les catégories ci-après.

> 5.2. Prestations minimales du GPM NSN

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

Ces prestations comprennent :

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

> 5.3. Accès aux équipements fournis par le GPM NSN

Le GPM NSN assure aux EA l'accès aux équipements suivants :

- installations de traction électrique ;
- terminaux de marchandises ;
- faisceaux de distribution et de garage ;
- voies de services ;
- voie de refueling.

La demande d'accès à ces équipements doit être effectuée par les EA auprès du GPM NSN, au plus tard en même temps que la demande de capacité.

Un protocole de sécurité devra être établi avant toutes opérations de refueling.

> 5.4. Prestation de maintenance wagons

Le GPM NSN met à disposition deux zones à Montoir de Bretagne (Refueling et Impasse Pétroliers), permettant la réalisation de maintenance de wagons par la société ORTEC.

Ces prestations sont reprises dans l'annexe 9.

Les modalités d'utilisation du réseau ferré portuaire restent identiques pour les EA.

Chapitre 6

Tarification

> 6.1. Principe de tarification

En application de l'article L5352-2 du Code des Transports, l'utilisation des voies ferrées portuaires peut donner lieu au versement de redevances à l'autorité portuaire.

Par décision du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire en date du 05 novembre 2012, une redevance de circulation est appliquée depuis le 1^{er} janvier 2013.

Cette redevance de circulation est calculée sur le tonnage net des marchandises en origine ou destination du Réseau Ferré Portuaire du GPM NSN.

> 6.2. Tarifs

La redevance de circulation est applicable au 1^{er} janvier 2019 et est valable pour l'année 2019.

La valeur de la redevance est de 0,13 € HT la tonne nette de marchandises.

> 6.3. Modalités de facturation

L'entreprise autorisée fournit semestriellement les données suivantes pour l'ensemble des circulations au départ et à destination du RFP du GPM NSN réalisées :

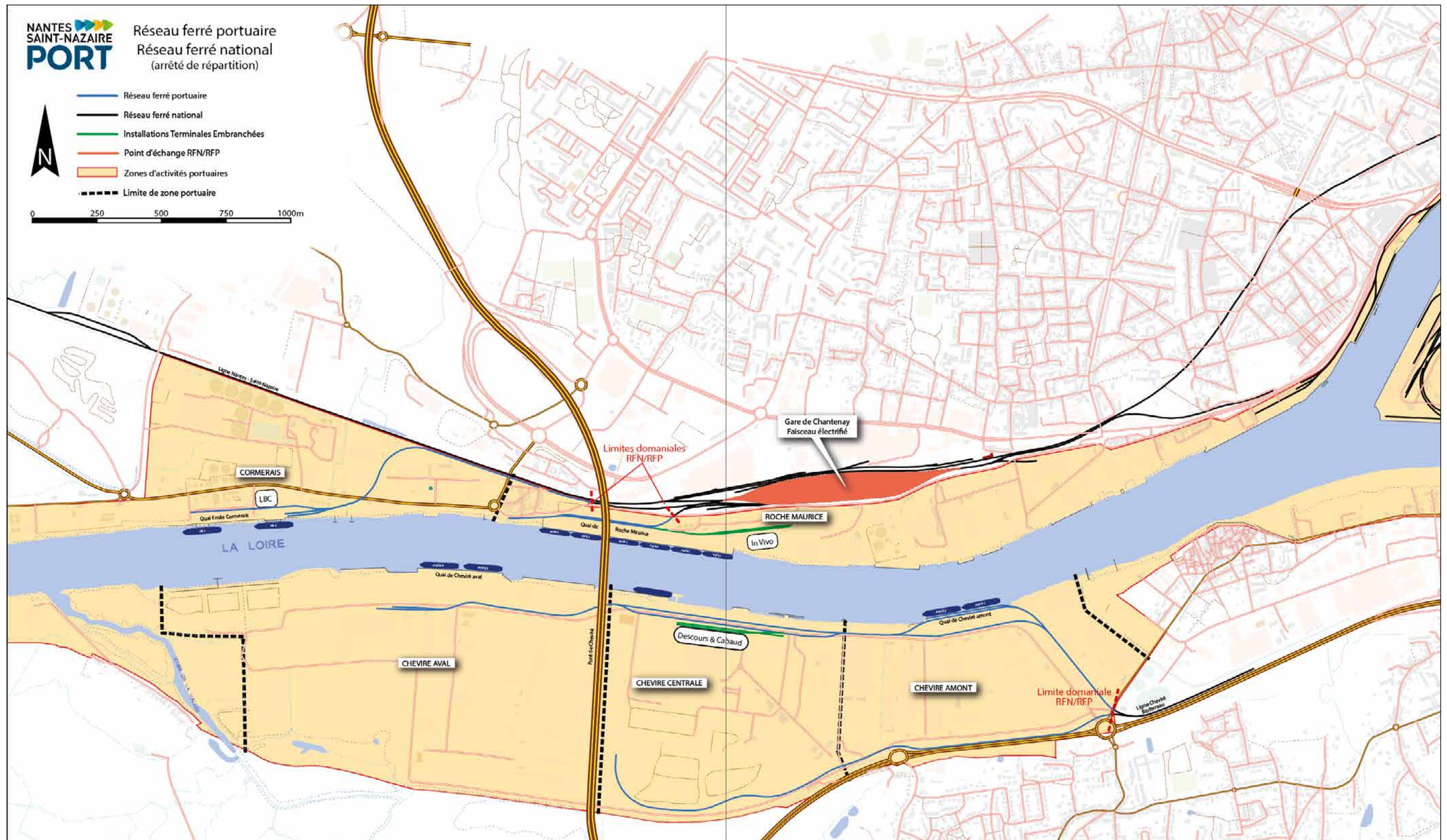
- date de circulation ;
- n° de train ou de la circulation ;
- tonnage brut ;
- tonnage net ;
- type de marchandises transportées.

Ces données sont à transmettre par voie électronique sous format tableur Excel à l'adresse mail suivante : dm@nantes.port.fr.

Ces informations ont vocation à être utilisées dans le cadre de la facturation, de la mise à jour des barèmes, ainsi qu'à des fins de déclarations et de statistiques.

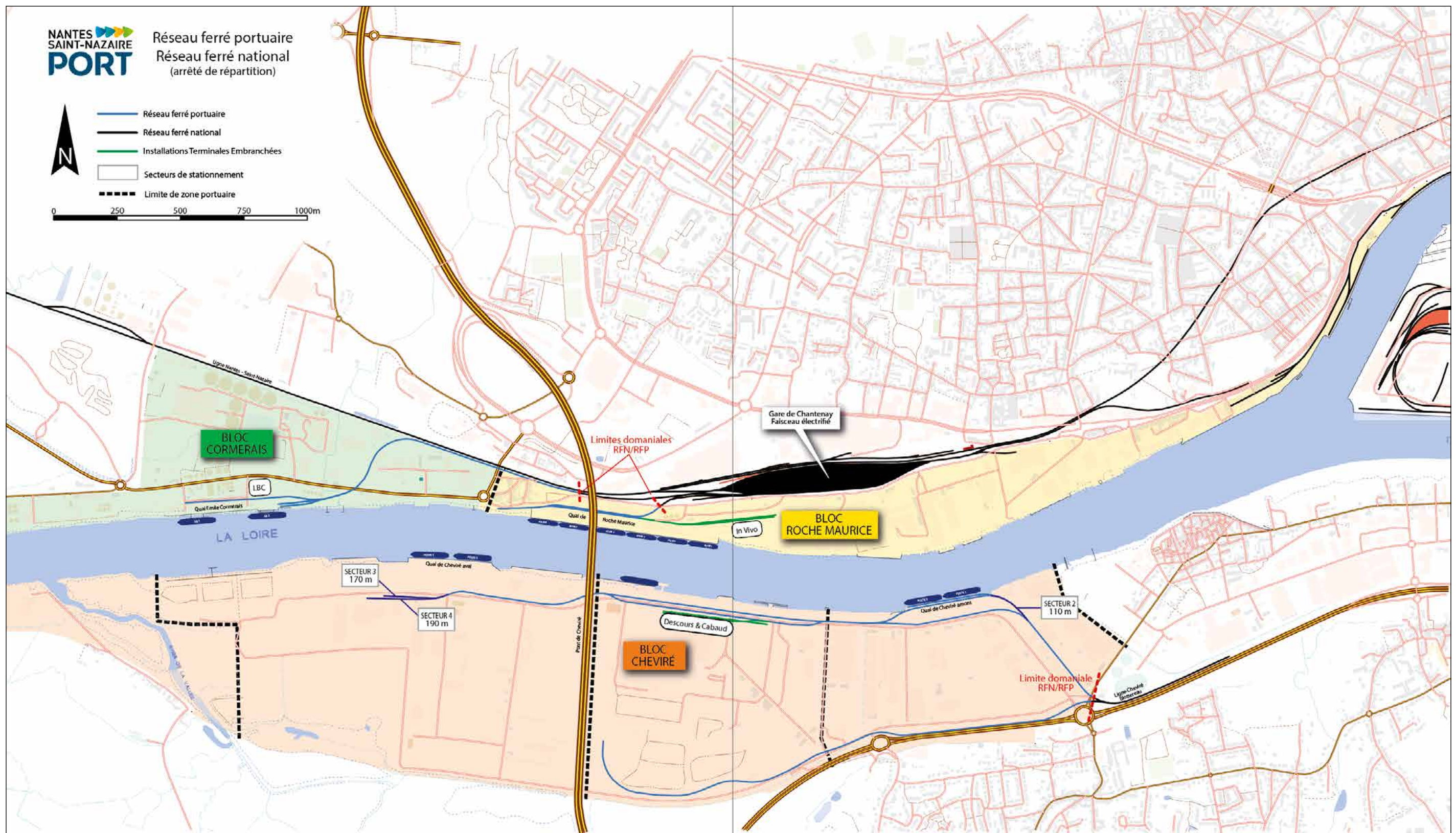
Le GPM NSN traite ces informations dans le strict respect de la confidentialité.





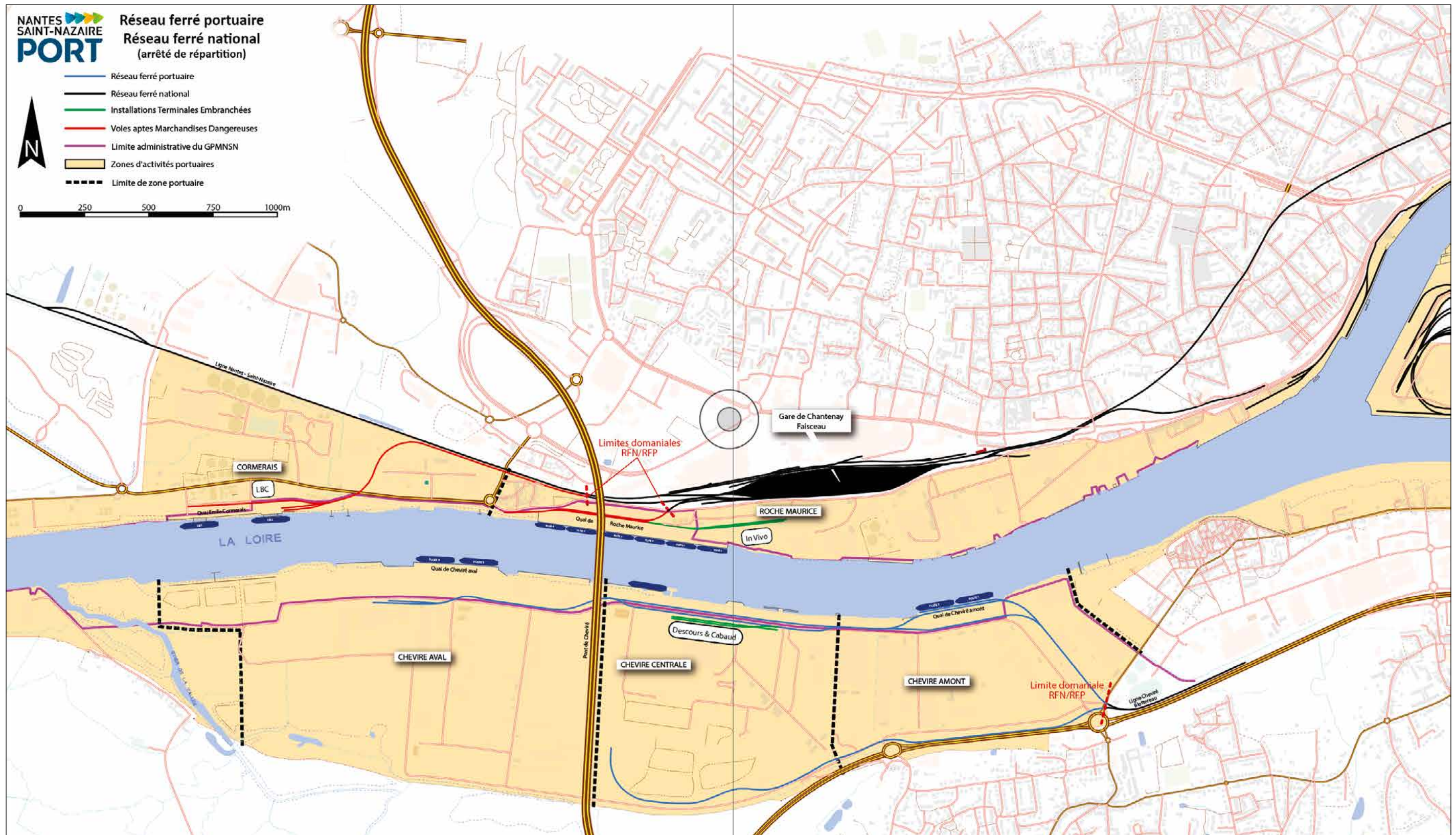
CHEVIRÉ - ROCHE-MAURICE - CORMERAIS

> Annexe 1.2 : Blocs / Secteurs de stationnement

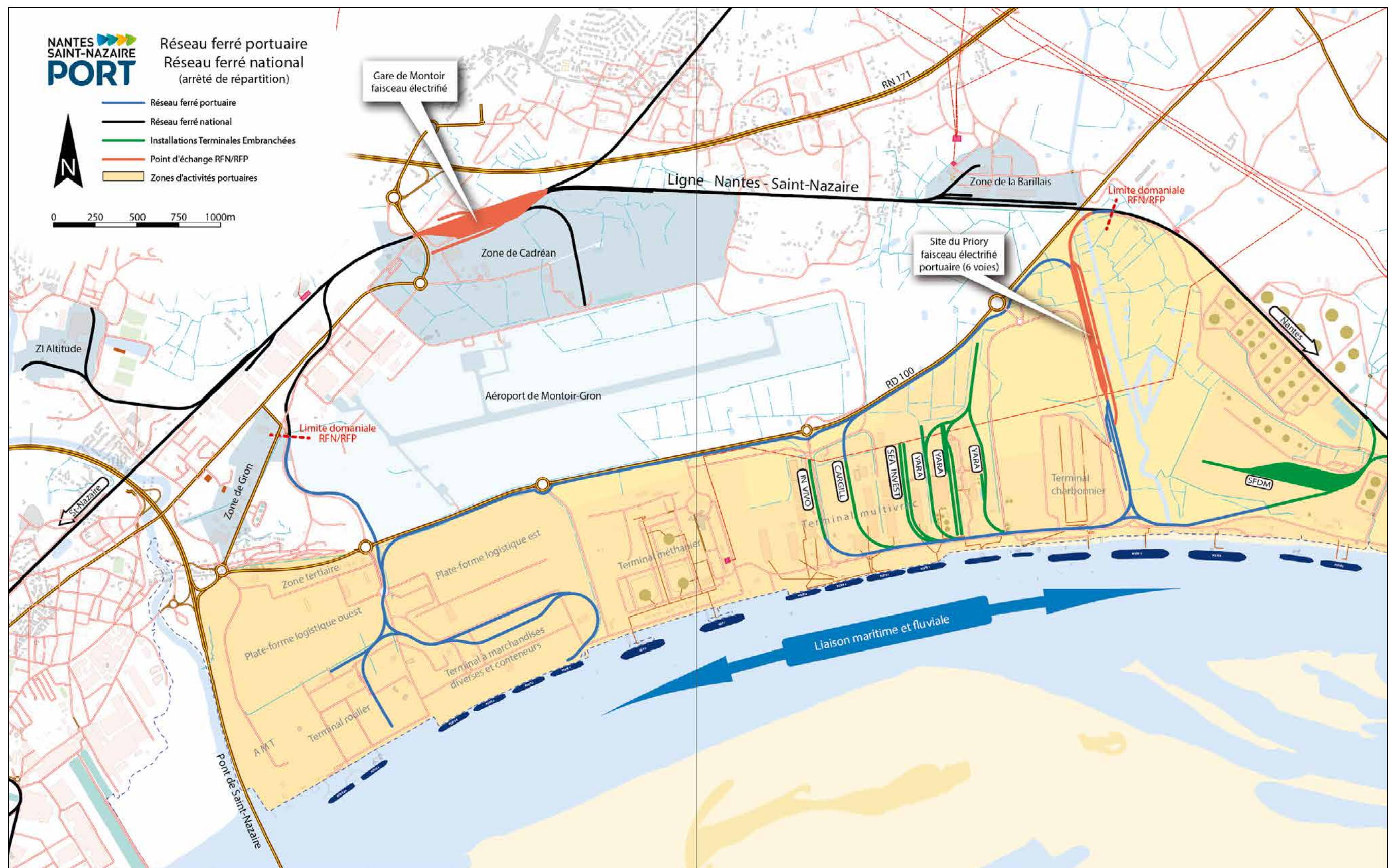


CHEVIRÉ - ROCHE-MAURICE - CORMERAIS

> Annexe 1.3 : Limites administratives / Voies aptes aux MD

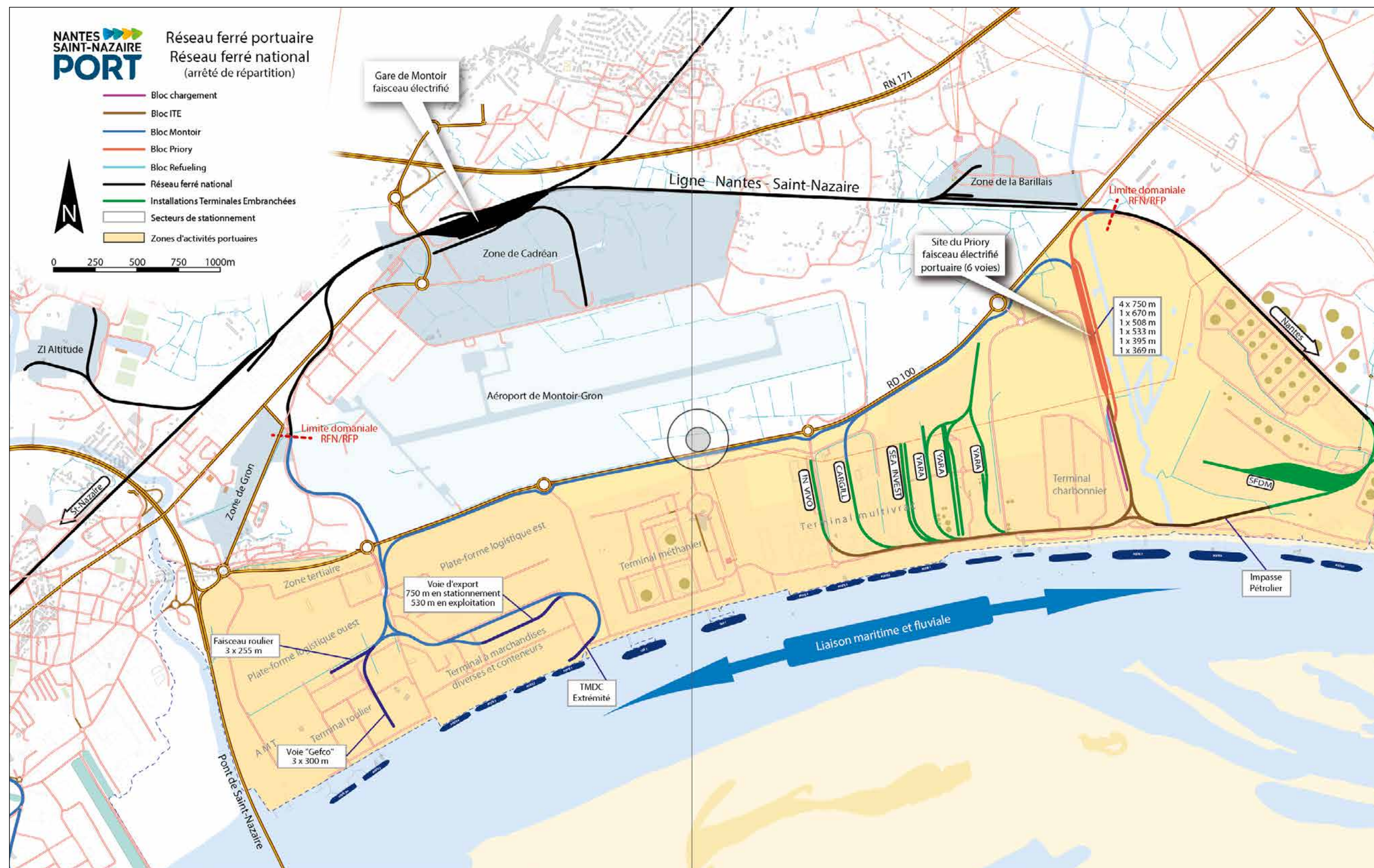


> Annexe 2.1 : Plan général : RFN / RFP / ITE / Limite domaniale / Points d'échange



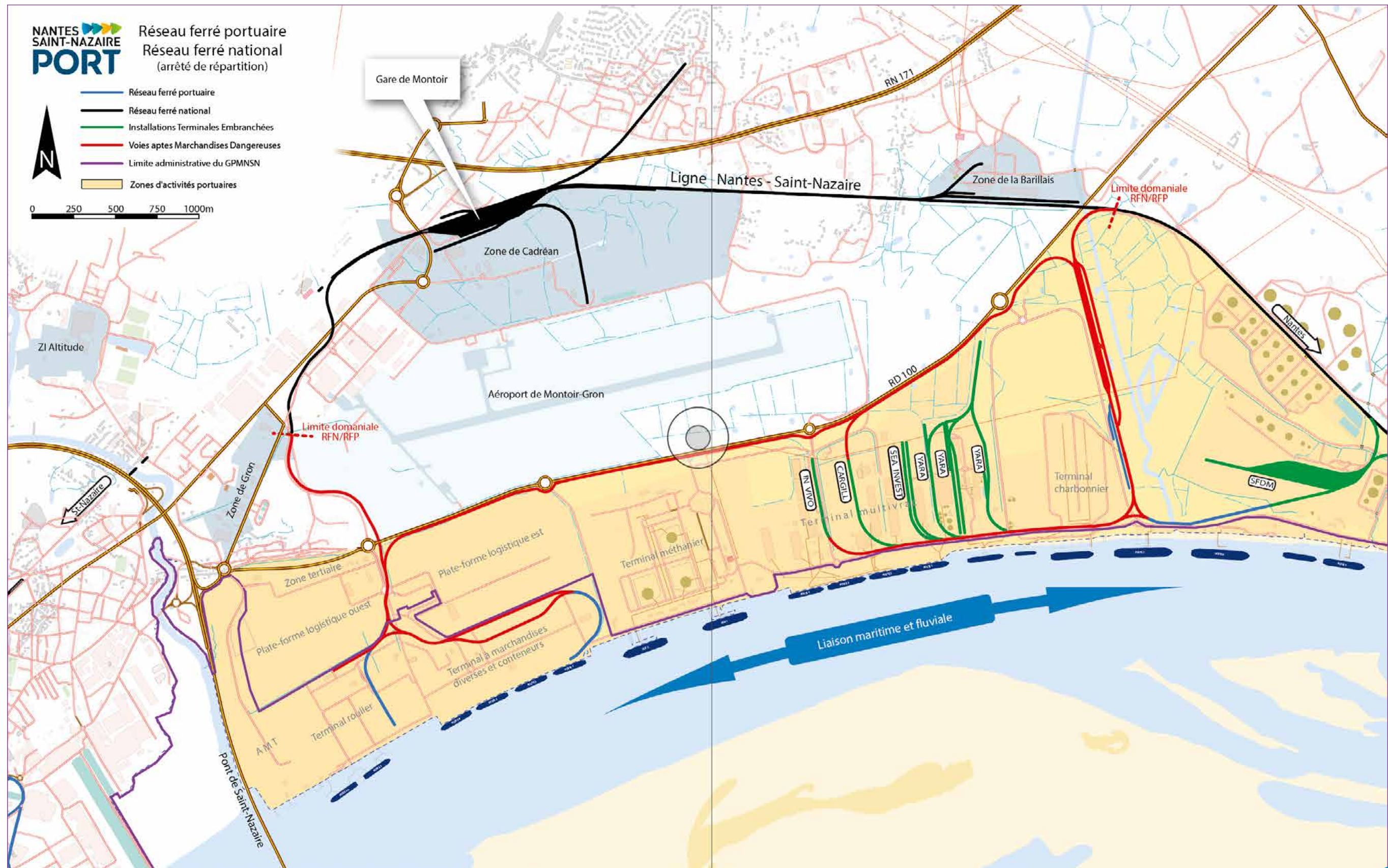
MONTOIR DE BRETAGNE

> Annexe 2.2 : Blocs / Secteurs de stationnement



MONTOIR DE BRETAGNE

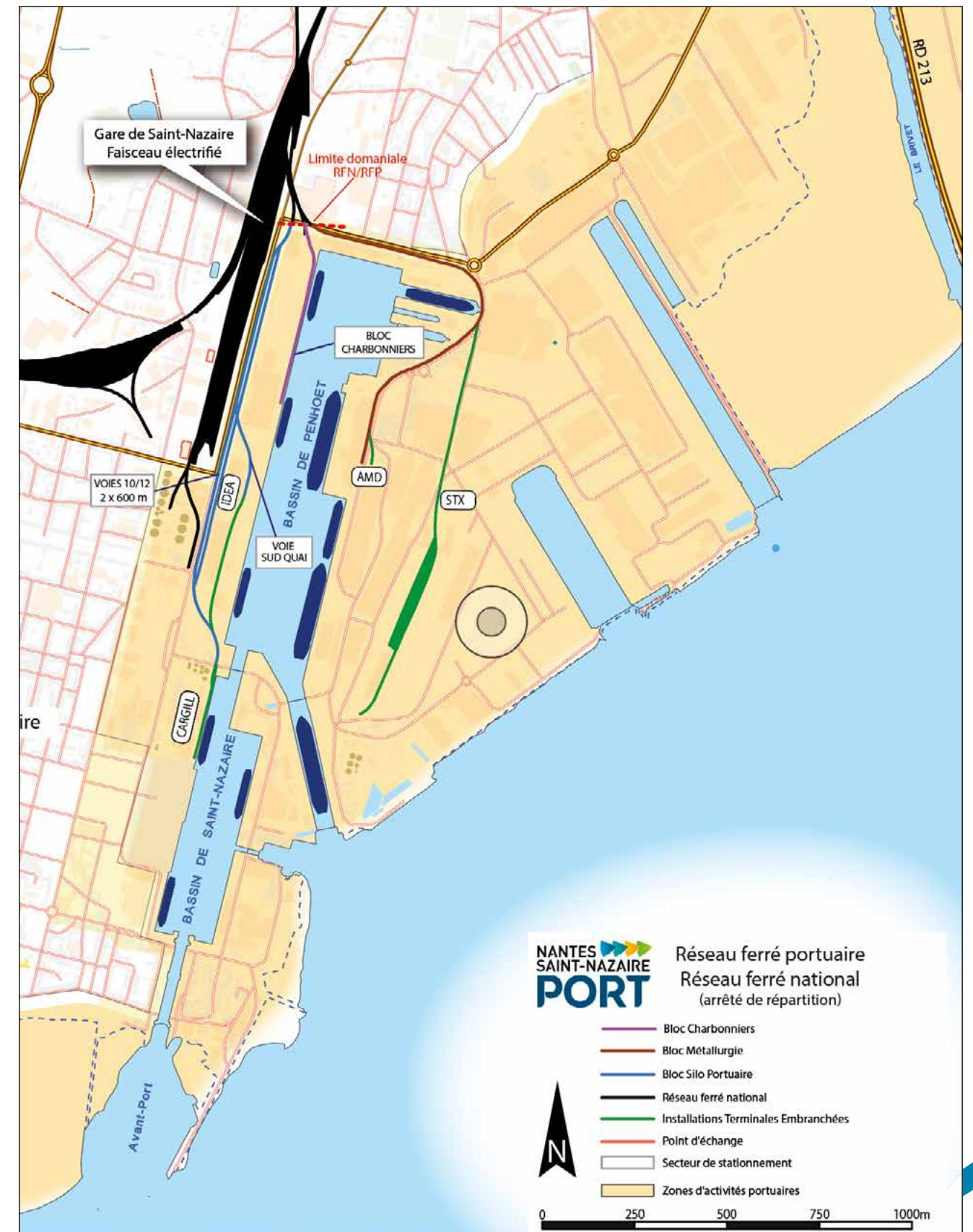
➤ Annexe 2.3 : Limites administratives / Voies aptes aux MD



> Annexe 3.1 : Plan général : RFN / RFP / ITE / Limite domaniale / Points d'échange



> Annexe 3.2 : Blocs / Secteurs de stationnement



> Annexe 3.3 : Limites administratives / Voies aptes aux MD



> Annexe 4. COORDONNÉES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

SNCF RESEAU	92, Avenue de France 75648 PARIS Cedex 13 FRANCE	+33 1 53 94 33 33	www.sncf-reseau.fr
Eurotunnel	Passager Terminal Building Folkeston Kent CT-18 8x4 - GRANDE-BRETAGNE	+44 1303 283 806	www.eurotunnel.com
Grand Port Maritime de Bordeaux	2, place Gabriel 33000 BORDEAUX	+33 05 56 90 58 00	www.bordeaux-port.fr
Grand Port Maritime du Havre	Terre-plein de la Barre 76067 LE HAVRE Cedex	+33 02 32 74 74 00	www.havre-port.fr
Grand Port Maritime de Marseille	23, place de la Joliette 13226 MARSEILLE Cedex 02	+33 04 91 39 40 00	www.marseille-port.fr
Grand Port Maritime de Nantes - Saint Nazaire	18, quai Ernest Renaud 44100 NANTES	+33 02 40 44 71 30	www.nantes.port.fr
Grand Port Maritime de la Rochelle	BP 70394 17001 LA ROCHELLE	+33 05 46 00 53 60	www.larochelle.port.fr
Grand Port Maritime de Rouen	34, boulevard Boisguilbert 76000 Rouen	+33 02 35 52 54 56	www.rouen.port.fr
Grand Port Maritime de Dunkerque	Terre-plein Guillaïn 59140 DUNKERQUE	+33 03 28 28 78 78	www.portdedunkerque.fr

> Annexe 5. GLOSSAIRE

Les définitions des termes et des sigles ci-dessous sont présentées par ordre alphabétique.

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 (lotissement).

Coordonnateur de site : Personnel du GIDP interlocuteur des EA en opérationnel. Il traite les demandes de circulation selon un programme d’activité pré établi. Il est le point d’entrée de l’EA pour tout incident sur le RFP.

Entreprises Autorisées (EA) :
Elles sont composées des :
- **entreprises ferroviaires (EF)** disposant d’un certificat de sécurité au titre de ses activités sur le Réseau Ferré National (Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 art 29) ;
- **entreprises agréées** (Code des Ports maritimes art L 411-6).

Entreprise Ferroviaire (EF) : Toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, dont l’activité principale est la fourniture des prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise.

Gestionnaire d’infrastructure : Tout organisme ou toute entreprise chargé(e) notamment de l’établissement, de l’entretien, du développement et de la facturation de l’infrastructure ferroviaire. Il en est propriétaire et peut déléguer ses missions.

Gestionnaire :
Responsable, délégué ou non, chargé de :
- gestion des voies ferrées à l’intérieur de la circonscription du Port ;
- de l’exploitation des caténaires ;
- de l’accord des travaux.

GIDP : Gestionnaire d’Infrastructure Délégué Portuaire. Le GIDP de Nantes Saint-Nazaire est SOCORAIL.

> Annexe 6. LISTE DES POINTS DE CONNEXION RFN/RFP

Les limites domaniales entre le réseau ferré national et le réseau des voies ferrées portuaires sont (cf arrêté du 20 février 2008) :

- **Point de connexion n°1 :** à la traversée routière 1, Rue de la Californie.
- **Point de connexion n°2 :** en limite de circonscription à l’ouest du pont de Cheviré et au passage à niveau rue des Usines-RD 107. Le passage à niveau «1» demeure dans le réseau ferré national.
- **Point de connexion n°3 :** en limite de circonscription portuaire figurant sur le plan en annexe «Nantes- Emile Cormerais.

GPM NSN : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, créé par décret no 2008-1035 du 9 octobre 2008, a pour vocation de gérer l’activité maritime et portuaire de l’estuaire de la Loire et de mettre en œuvre les politiques publiques d’aménagement.
Installation Terminale Embranchée (ITE) : Ensemble qui comprend l’embranchement particulier et les équipements utilisés dans l’entreprise pour l’exécution des transports ferroviaires.

Mainteneur : Responsable, délégué ou non, chargé de la planification et de la maintenance du réseau ferré portuaire.

Marchandises Dangereuses (MD) : Matières susceptibles, de par leur nature, de mettre en danger la sécurité des personnes et des biens et/ou nuire à l’environnement. Elles font l’objet de réglementations nationales, internationales ou spécifiques.

Réseau Ferré Portuaire (RFP) : Les voies ferrées portuaires sont définies comme celles qui, à l’intérieur des limites administratives ou de la circonscription d’un port, ne relèvent pas du réseau ferré national et participent à la desserte de la zone portuaire ; elles constituent le réseau ferré portuaire.

RFN : Réseau Ferré National appartenant à SNCF RESEAU.

SNCF RESEAU : SNCF Réseau est propriétaire du RFN et est chargé de sa maintenance, de son entretien et de la gestion de la circulation de tous les trains l’empruntant.

Voie : Ensemble comprenant les éléments constitutifs d’une voie ferrée (rails, traverses, ballast). À cela peuvent s’ajouter les installations de signalisation, la caténaire...

Voie Ferrée Portuaire (VFP) : Voie ferrée située dans les limites d’un port et appartenant à celui-ci.

- **Point de connexion n°4 :** en limite de la consigne de protection (CE S6An°2) et plus précisément au droit du support de signal Cv74. les caténaires du sous secteur du Priory et ses dispositifs de maintenance sont dans le réseau ferré portuaire.
- **Point de connexion n°5 :** en limite de circonscription portuaire, entre le Passage à Niveau «PN3» situé au PK 0,923 et la Traversée Routière située au PK 1,448.
- **Point de connexion n°6 :** aux traversées routières «1» et «2» boulevard de Penhoët. Le Passage à Niveau «3» boulevard de la liberté demeure dans le Réseau Ferré National.

> Annexe 7. AMPLITUDE DE TENUE DES POSTES D’AIGUILLAGE DU RFN POUR L’ACCÈS PORTUAIRE + HORAIRES D’EXPLOITATION DU GIDP

Réseau Ferré National				Réseau Ferré Portuaire		
Gare - Site	Heure d'ouverture	Heure de fermeture	Jours d'ouverture	Heure d'ouverture	Heure de fermeture	Jours d'ouverture
Saint-Nazaire	0:00	0:00	sauf DI	0:00	0:00	Q
	5:30	0:00	DI			
Le Priory*	5:00	20:20	sauf SDF	4:45	20:15	sauf SDF
	8:00	9:55	SA	5:00	12:00	SA
	14:45	15:20	SA			
Montoir de Bretagne*	7:00	14:15	MA, JE	0:00	0:00	Q
Chantenay (Roche Maurice - E. Cormerais)	0:00	0:00	Q	0:00	0:00	Q
	5:10	21:05	sauf SDF			
Rezé Pont Rousseau (Cheviré)	8:00	19:50	SA	0:00	0:00	Q
	10:00	20:55	DI			

* Processus d’ouverture à la demande du Poste de Montoir de Bretagne ou du Priory :

L’EF fait une demande d’ouverture au chargé de compte régional SNCF RESEAU avec une copie au service DM du GPM NSN (dm@nantes.port.fr).
Le chargé de compte régional transmettra l’information de la prise en compte par l’EIC, en fonction de la date de la demande, soit au service adaptation (BHR ou BHN), soit au guichet capacité ou soit au guichet opérationnel.

En parallèle, l’EF fait une demande dans GESICO en apportant l’annotation suivante :
«Ouvertureexceptionnelle,enlienavecleprocessusspécifique d’ouverture de poste à la demande du GPM Nantes S Nazaire, du poste de demandée le par mail à (contact SNCF RESEAU) »

> Annexe 8. LISTE DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHEES

Zone de Nantes :

- DESCOURS ET CABAUD (Cheviré)
- IN VIVO (Rue des Usines)

Zone de Montoir – Donges :

- YARA France (Donges)
- SEA INVEST (Donges)
- CARGILL (Donges)
- IN VIVO (Donges)

Zone de Saint-Nazaire :

- IDEA Groupe
- CARGILL
- STX France S.A.
- AMD Solutions France (Rue de Chatonay)
- ITE portuaire

