

2026

Document de référence

du réseau ferré
portuaire du
Grand Port
Maritime
de Nantes
Saint-Nazaire

NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT

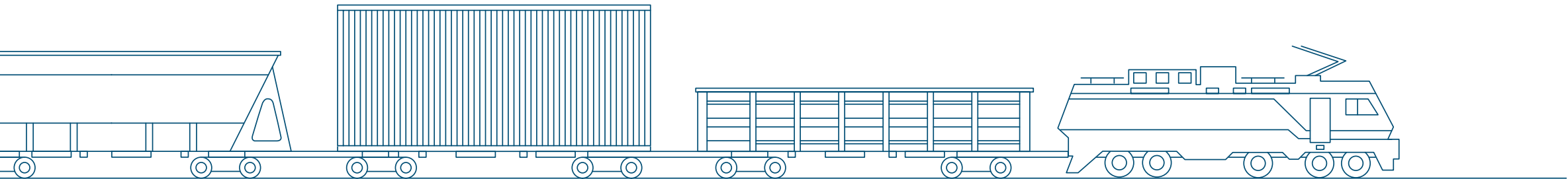


Sommaire

Chapitre 1 : Informations générales	4	Chapitre 4 : Attribution de capacité	10
1.1. Introduction	4	4.1. Introduction	10
1.2. Objectifs	4	4.2. Calendrier	10
1.3. Cadre juridique général	4	4.3. Processus de répartition	11
1.4. Statut du Document de Référence du Réseau (DRR)	5	4.4. Mesures particulières en cas de perturbations	12
1.5. Structure du document de référence	5	4.5. Mesures particulières en cas de relevage	12
1.6. Période de validité et procédure de mise à jour	5	4.6. Infraction et carence du personnel dans l'exercice de ses fonctions	12
1.7. Publication	5	4.7. Transports exceptionnels et marchandises dangereuses	12
1.8. Glossaire	5		
Chapitre 2 : Conditions d'accès au RFP	6	Chapitre 5 : Prestations	14
2.1. Conditions générales d'accès	6	5.1. Introduction	14
2.2. Conditions commerciales générales	6	5.2. Prestations minimales du GPMNSN	14
2.3. Règles opérationnelles et échange des informations	7	5.3. Accès aux équipements fournis par le GPMNSN	14
2.4. Transports exceptionnels	7		
2.5. Marchandises dangereuses	7	Chapitre 6 : Tarification	15
2.6. Matériel roulant admis sur le RFP	7	6.1. Principe de tarification	15
2.7. Dispositions concernant le personnel des EA	7	6.2. Tarifs	15
		6.3. Modalités de facturation	15
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		



Annexes	16		
Annexe 1 :	Voies ferrées : Nantes	16	
Annexe 2 :	Voies ferrées : Blocs Nantes	18	
Annexe 3 :	Voies ferrées : Montoir-de-Bretagne	20	
Annexe 4 :	Voies ferrées : Blocs Montoir-de-Bretagne	22	
Annexe 5 :	Voies ferrées : Saint-Nazaire	24	
Annexe 6 :	Voies ferrées : Blocs Saint-Nazaire	25	
Annexe 5 :	Glossaire	26	
Annexe 6 :	Liste des points de connexion RFN/RFP	26	
Annexe 7 :	Amplitude de tenue des postes d'aiguillage du RFN pour l'accès portuaire et horaires d'exploitation du GIDP	27	
Annexe 8 :	Liste des installations terminales embranchées	28	



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 (GPMNSN)** a établi le présent **Document de Référence du Réseau (DRR)** qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

► 1.2. Objectifs

Le document de référence du GPMNSN 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 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 retranchement 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 ;
- Système de Gestion de la sécurité du GPMNSN ;
- Convention de raccordement du Réseau Ferré Portuaire au Réseau Ferré National ;
- Décret 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires.

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

1.4.1. Remarque générale

Tout contrat conclu entre le GPMNSN et chaque EA utilisant le 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 GPMNSN 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

À partir de sa date de parution jusqu'à parution d'une nouvelle édition.

1.6.2. Procédure de mise à jour

Le GPMNSN pourra mettre à jour le document en fonction des modifications qu'il jugera utile de partager avec les EA.

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 GPMNSN, en français, sur son site Internet.

<http://www.nantes.port.fr/>

► 1.8. Glossaire

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



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 GPMNSN 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 GPMNSN.

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

Pour les clients d'ITE désirant circuler sur les voies immédiatement voisines, le GPMNSN vérifiera les contritions d'exploitation et la compatibilité du matériel avant autorisation. Les conditions d'agrément du matériel roulant et du personnel sont définies dans les point 2.6 et 2.7 du présent DRR.

► 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 GPMNSN 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 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.

► 2.4. 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 marchandises dangereuses 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 que 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, 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 GPMNSN avant toute utilisation.

Le GPMNSN 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.

Pour le personnel d'une Entreprise Autorisée intervenant sur le RFP du GPMNSN qui ne serait pas couvert par un certificat d'entreprise ferroviaire :

- ce personnel doit, avant sa première intervention sur le RFP, avoir bénéficié d'une formation délivrée par un organisme agréé EPSF, de sorte à garantir la compétence professionnelle ferroviaire des formateurs,
- l'Entreprise Autorisée doit fournir au GPMNSN pour chacun de ses agents appelés à intervenir sur le RFP, une copie à jour de son habilitation professionnelle et de son attestation de formation délivrée par l'organisme de formation agréé EPSF.

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).

► 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 32 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 GPMNSN ou de son délégué.

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

Les plans généraux figurent aux annexes 1.1 à 3.2.

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 à 3.2.

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 :

- Cormerais et Roche-Maurice
- 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 GPMNSN 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 GPMNSN 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 GPMNSN 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 GPMNSN compte tenu de ses installations.

Composition et longueur des manœuvres

Les annexes 1.1 à 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 GPMNSN. 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 1.1 à 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 GPMNSN 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 1.1 à 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 GPMNSN. L'exploitant vérifie la compatibilité avec les réseaux existants utilisés sur le site.

► 3.4. Marchandises dangereuses

En application du Code des Transports, 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.

Les EA sont invitées à consulter le GPMNSN 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 GPMNSN 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.

3.6.2. Biens immobiliers

Le GPMNSN 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 GPMNSN.

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 h00, 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.

4.2.3. Capacité portuaire 2026

Concernant la capacité portuaire 2026, 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 GPMNSN 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 GPMNSN 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 GPMNSN.

La procédure de règlement des litiges est mise en œuvre par le GPMNSN 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 GPMNSN 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 GPMNSN le plus rapidement possible après la réception de la réclamation.

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

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



4.3.3. Suppression ou modification de capacité

Le GPMNSN 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.

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

► 4.4. 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 GPMNSN 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 GPMNSN organisera d'office le traitement de l'incident à l'aide des moyens de secours aux frais des EA.

Le GPMNSN 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 GPMNSN 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 GPMNSN 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 GPMNSN pour les transports exceptionnels ou de marchandises dangereuses lors de la demande de capacité initiale. Le GPMNSN 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 GPMNSN aux EA lors de l'utilisation du Réseau Ferré Portuaire se répartissent dans les catégories ci-après.

► 5.2. Prestations minimales du GPMNSN

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 GPMNSN

Le GPMNSN 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 GPMNSN, au plus tard en même temps que la demande de capacité.

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



Chapitre

6

Tarifications

► 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.

► 6.2. Tarifs

Le tarif est repris dans le document «Tarifs des prestations portuaires». Il est mis à jour a minima une fois par an.

► 6.3. Modalités de facturation

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

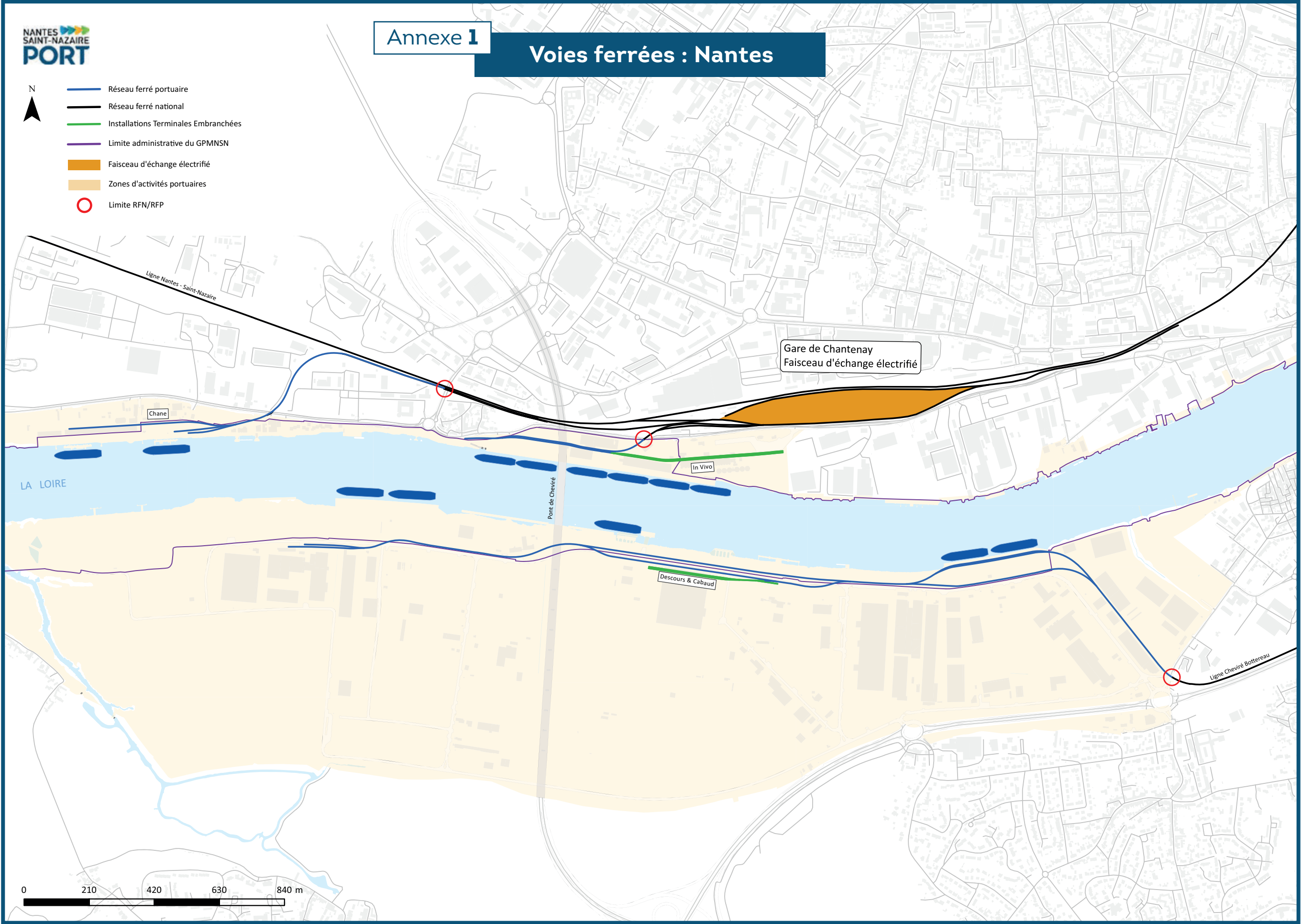
- date de circulation ;
- n° de train ou de la circulation ;
- tonnage brut ;
- tonnage net ;
- type de marchandises transportées.

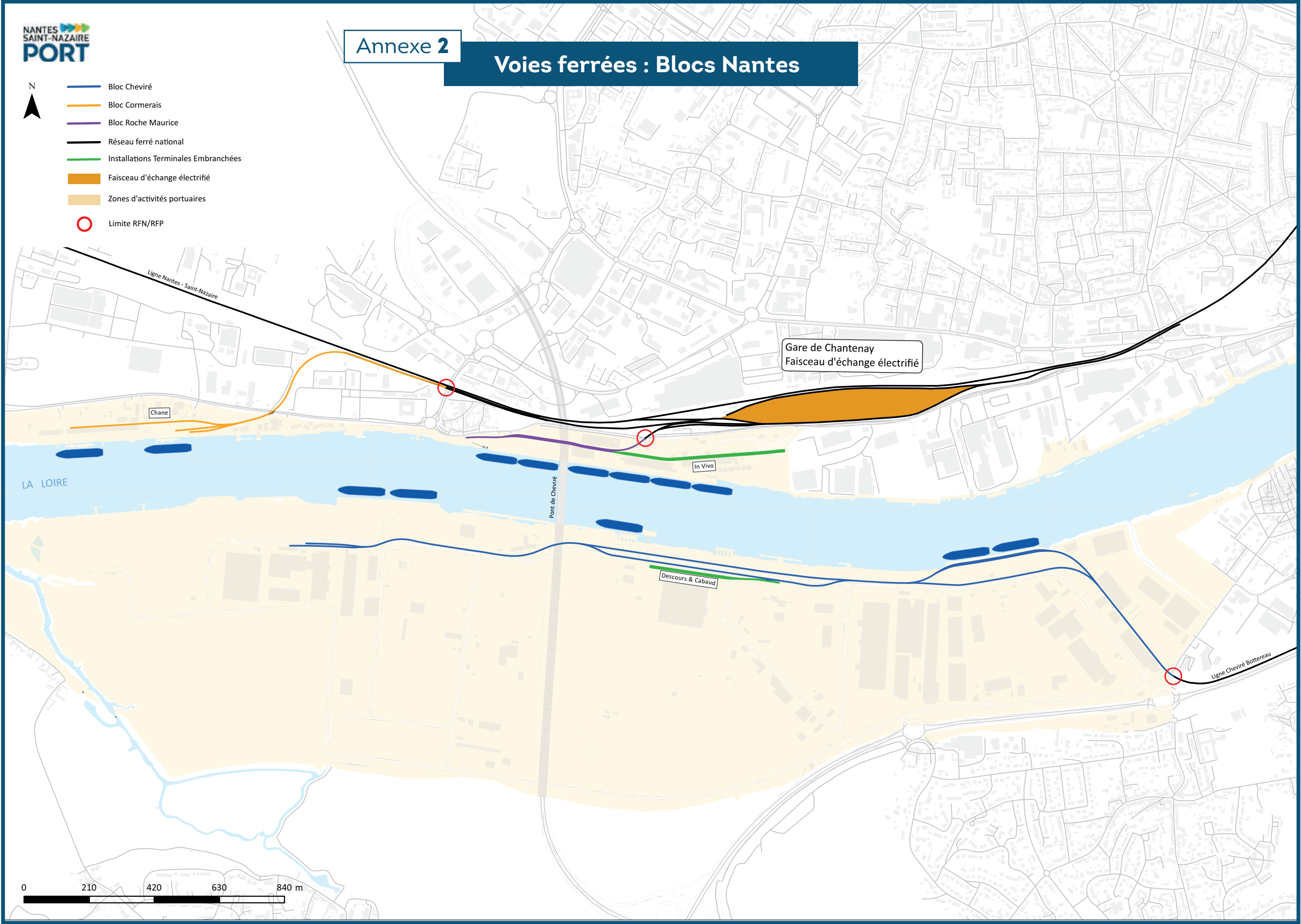
Ces données sont à transmettre par voie électronique sous format tableur Excel à l'adresse mail suivante : rpf@nantes.port.fr.

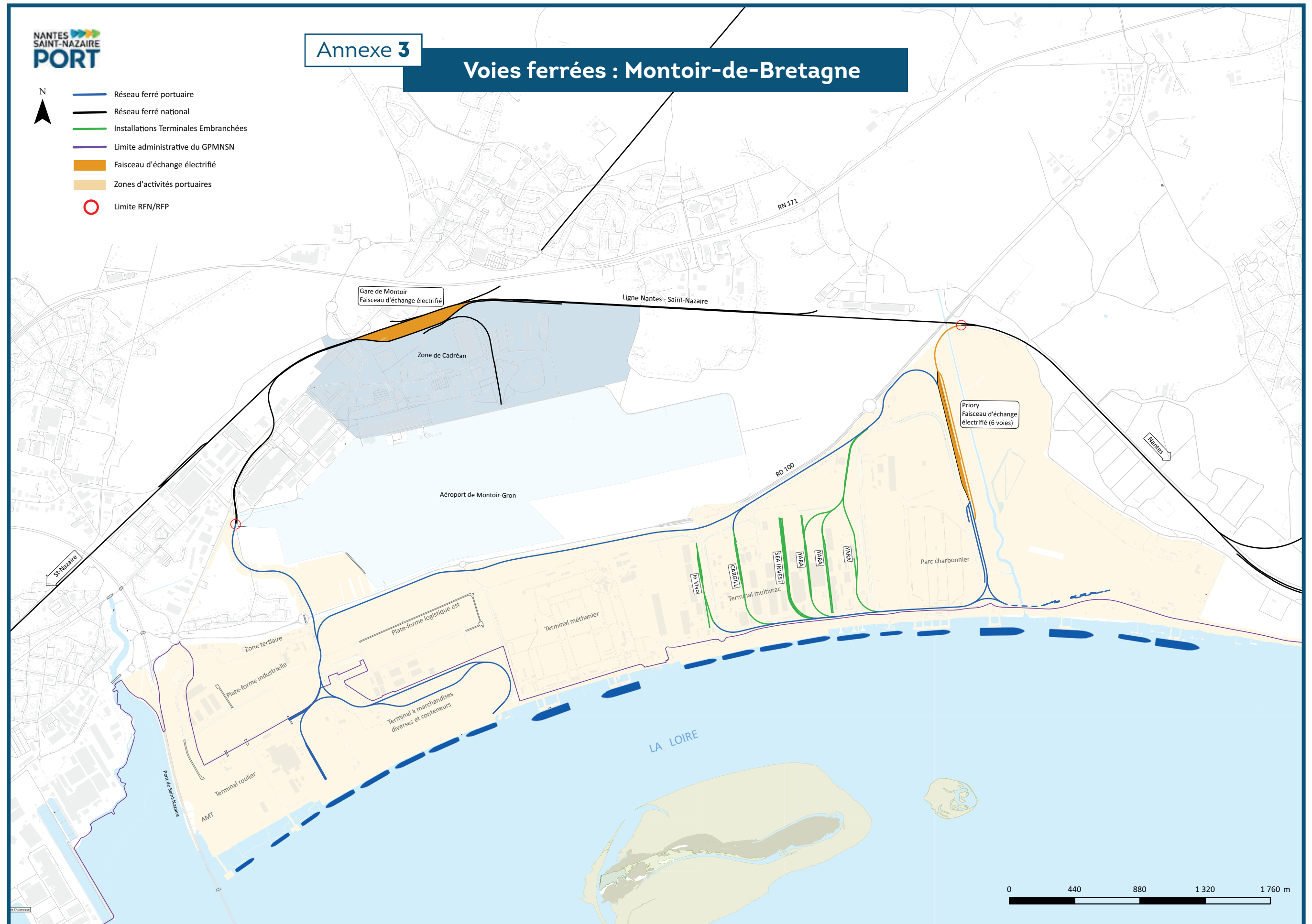
Ces informations ont vocation à être utilisées dans le cadre de la facturation, de la mise à jour des barèmes, ainsi qu'à des fins de déclarations et de statistiques.

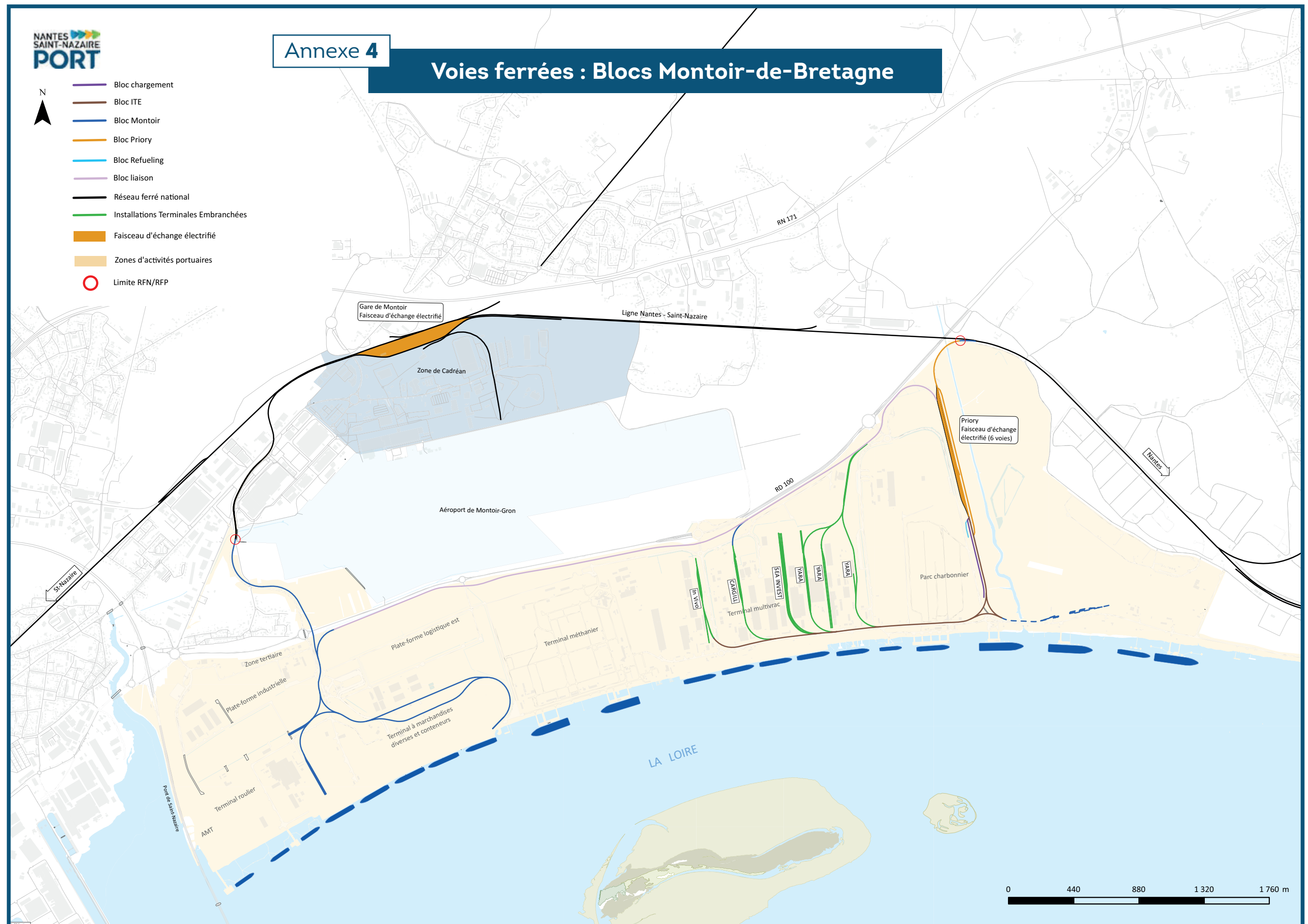
Le GPMNSN traite ces informations dans le strict respect de la confidentialité.

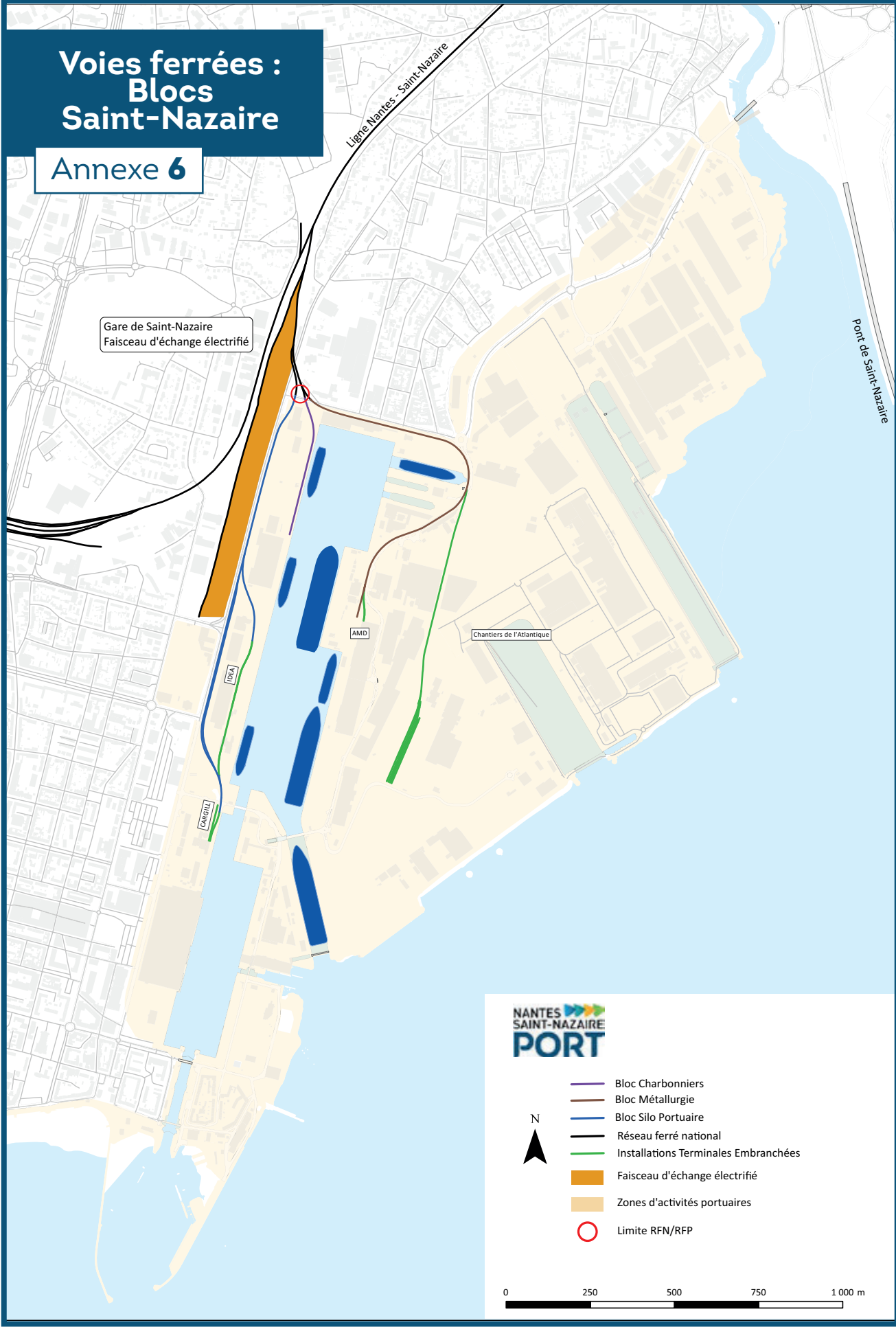












► Annexe 5. GLOSSAIRE

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) :

Toute entreprise à statut privé ou public autorisée par le GPMNSN à accéder au RFP et titulaire d’un contrat d’utilisation de l’infrastructure signé avec le GPMNSN. Parmi les Entreprises Autorisées, peuvent figurer :

- **entreprises ferroviaires** disposant d’un certificat de sécurité au titre de leurs activités sur le RFN,
- d’autres **entreprises autorisées** par le GPMNSN.

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.

► 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”.

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

GPMNSN : 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. HORAIRES D’UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ PORTUAIRE

Gares d’échange (Horaires : se rapprocher de SNCF RESEAU)	Zones portuaires	Horaires d’utilisation du réseau ferré portuaire
Rezé Pont Rousseau	Cheviré	H 24, 7jours sur 7
Chantenay	Roche-Maurice et Cormerais	H 24, 7jours sur 7
Le Priory	Montoir amont	H 24, 7jours sur 7
Montoir-de-Bretagne	Montoir aval	H 24, 7jours sur 7
Saint-Nazaire	Saint-Nazaire	H 24, 7jours sur 7

► Annexe 8. LISTE DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHÉES

Zone de Nantes :

- DESCOURS ET CABAUD
- IN VIVO

Zone de Montoir

- YARA France
- SEA INVEST
- CARGILL
- IN VIVO

Zone de Saint-Nazaire :

- IDEA Groupe
- CARGILL
- Chantiers de l’Atlantique
- AMD Solutions France



2026

Document de référence

du réseau ferré
portuaire du
Grand Port
Maritime
de Nantes
Saint-Nazaire



Contacts du GPMNSN

Pour précisions ou informations : Jérôme Kieser

- | | | |
|---|---|--|
| • par courrier :
Grand Port Maritime
de Nantes Saint-Nazaire,
18, Quai Ernest Renaud, CS 20400
44 186 NANTES CEDEX 4 | • par courrier électronique :
j.kieser@nantes.port.fr | • par téléphone :
02 40 44 21 51 |
|---|---|--|

Coordonnées du Gestionnaire de capacité du GIDP :

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