



DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU FERRE PORTUAIRE

SOMMAIRE

Chapitre 1 – Informations générales	5
<u>1.1 Introduction</u>	5
<u>1.2 Objectif</u>	5
<u>1.3 Cadre juridique général</u>	5
<u>1.4 Statut du document de référence et contestations</u>	7
<u>1.5 Structure du document de référence</u>	7
<u>1.6 Procédure de mise à jour du document de référence</u>	8
<u>1.7 Conditions de publication du document de référence</u>	8
<u>1.8 Contacts</u>	8
Chapitre 2 – Conditions d'accès au réseau ferré portuaire	9
<u>2.1 Conditions générales d'accès</u>	9
<u>2.2 Modalités de demande de capacités</u>	9
<u>2.3 Règles opérationnelles et échange des informations</u>	9
<u>2.4 Matériel roulant admis sur le réseau ferré portuaire</u>	9
<u>2.5 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires</u>	10
<u>2.6 Dispositions concernant le personnel des embranchés autorisés</u>	10
Chapitre 3 – Infrastructure	11
<u>3.1 Introduction</u>	11
<u>3.2 Définition</u>	11
<u>3.3 Description du réseau ferré portuaire</u>	11
<u>3.4 Disponibilité de l'infrastructure</u>	13
<u>3.5 Autres équipements</u>	13
<u>3.6 Incidents</u>	14
<u>3.7 Statistiques de trafic</u>	15
Chapitre 4 – Attribution de capacité	16
<u>4.1 Introduction</u>	16
<u>4.2 Description du processus d'attribution de capacité</u>	16
<u>4.3 Calendriers pour la procédure d'attribution de capacité</u>	17
<u>4.4 Procédure de construction du graphique de circulation et d'allocation des capacités</u>	18
<u>4.5 Maintenance et travaux sur le réseau ferré portuaire</u>	19
Chapitre 5 – Services	20
<u>Prestations minimales</u>	20
Chapitre 6 - Transports exceptionnels	21
Chapitre 7 - Marchandises Dangereuses	22
Chapitre 8 - Tarification	23

<u>8.1 Principes de redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires du domaine public portuaire</u>	23
<u>8.2 Système de redevance</u>	23
8.2.1 Redevances pour l'accès aux équipements	23
8.2.2 Redevances pour la réalisation d'études pour les transports exceptionnels	24
<u>8.3 Validité des redevances</u>	24
<u>8.4 Modalités de facturation des redevances</u>	24
8.4.1 Facturation des redevances	24
8.4.2 Conditions de règlement générales	24
8.4.3 Contestation des factures.....	24

Liste des annexes

Annexe 1 : Carte des lignes du Réseau Ferré Portuaire de la Direction Territoriale du Havre

Annexe 2 : Glossaire

Chapitre 1 – Informations générales

1.1 Introduction

Le Grand Port Fluvio-Maritime de l’Axe Seine – Direction Territoriale du Havre, en vertu du Code des Transports gère les voies ferrées portuaires à l’intérieur de sa circonscription. A ce titre, il établit et publie à l’intention des entreprises ferroviaires ou autorisées un document de référence exposant les caractéristiques du réseau ferré portuaire et en précisant les conditions d’accès.

Toutes les entreprises ferroviaires (EF) ou autorisées (Embranchés) pourront être, dans la suite du document de référence, dénommées sous le terme générique « d’entreprises autorisées » (EA).

1.2 Objectif

Le présent document de référence contient les informations nécessaires aux entreprises autorisées qui souhaitent utiliser le réseau ferré portuaire pour y assurer des prestations de transport de marchandises.

1.3 Cadre juridique général

Le cadre juridique général applicable à l’accès au réseau ferré portuaire et à son utilisation est, à la date de publication de la présente édition, constitué notamment des textes législatifs et réglementaires suivants :

■ Textes Européens

- La Directive 2004/49/CE concernant la sécurité des Chemins de Fer communautaires
- Règlement Européen 402/2013 CE concernant la méthode de sécurité commune relative à l’évaluation et à l’appréciation des risques

■ Codes

- Code des Transports
- Code des ports maritimes
- Code ISPS (International Ship and Port Security) : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

■ Ordonnances

- Ordonnance 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports
- Ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l’article 38 de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire

■ Décrets

- Décret 92-352 du 01 avril 1992 relatif à la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées
- Décret 2007-1867 du 26 décembre 2007 relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes

- Décret 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 Ports autonomes de La Rochelle, du Havre, de Nantes-Saint Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille
- Décret 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains
- Décret 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire
- Décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de service reliées au réseau ferroviaire et aux services et prestations fournis par l'exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire
- Décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises
- Décret n°2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux Tâches Essentielles de Sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains
- Décret 2017-694 du 2 mai 2017 relatif à la protection des travailleurs intervenant sur les systèmes de transport ferroviaire ou guidé et de chemins de fer à crémaillère ou contribuant à leur exploitation
- Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire
- Décret n°2021-396 du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité des passages à niveau mentionnés à l'article L. 1614-1 du code des transports
- Décret 2022-103 du 1^{er} février 2022 portant modification de l'article L. 2221-8 du code des transports et du décret n°2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains

■ Arrêtés

- Arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau
- Arrêté du 4 décembre 1992 pour application de l'article 21 du décret n°92-352 du 1^{er} avril 1992 relatif à la formation de certains personnels appelés à intervenir sur les voies ferrées
- Arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (dit "arrêté RID") (*JO du 11 juillet 2001*) ;
- Arrêté du 4 août 2003 relatif au certificat de Sécurité
- Arrêté du 1^{er} juillet 2004 modifié relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national et ses annexes
- Arrêté du 4 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire
- Arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port Autonome du Havre
- Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voie terrestres (dit arrêté TMD)
- Arrêté du 23 avril 2010 portant règlement général de police des voies ferrées portuaires
- Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains
- Arrêté du 22 octobre 2012 fixant les modalités de certification des entités mentionnées à l'article 27-2 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire
- Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains
- Arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulation de voyageurs
- Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises

- Arrêté du 13 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autre que la conduite des trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire
- Arrêté du 06 février 2018 portant les référentiels relatifs à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises
- Arrêté Préfectoral du 28 juin 2018 prescrivant des mesures de ségrégation
- Arrêté du 3 mai 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des Passages à niveau
- Modification de l'arrêté du 15 mai 2021, par ordonnance du 19 juin 2021 portant sur la fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris en un établissement unique
- Arrêté Préfectoral du 5 juillet 2023 fixant le règlement local pour le transport des MD dans le Grand Port Fluvio Maritime de l'Axe Seine Direction Territoriale du Havre

■ Textes d'application locales

- Système de Gestion de la Sécurité du Réseau Ferré Portuaire de HAROPA PORT - LE HAVRE
- Convention de raccordement du Réseau Ferré Portuaire au Réseau Ferré National du 30 août 2010

1.4 Statut du document de référence et contestations

1.4.1 Remarque générale

Tout contrat ou accord-cadre conclu entre HAROPA PORT - LE HAVRE et chaque Entreprise Autorisée utilisant le réseau ferré portuaire est établi selon les règles définies dans ce document.

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

Les Entreprises Autorisées sont invitées à consulter HAROPA PORT - LE HAVRE pour toute précision, notamment pour les évolutions de l'infrastructure du réseau ferré portuaire qui interviendraient après la publication de ce document

1.4.2 Recours

En cas de désaccord d'une des parties intéressées avec l'une ou l'autre des dispositions de ce document, les recours suivants peuvent être exercés :

- un recours gracieux peut être effectué auprès du ministre chargé des transports ;
- un recours contentieux peut être formé devant le Tribunal Administratif de Rouen.

1.5 Structure du document de référence

Le document de référence comprend notamment :

- des informations générales ;
- la présentation des conditions d'accès au réseau ferré portuaire ;
- la description sommaire de l'infrastructure ;
- les règles générales relatives à l'allocation de capacité ;
- la description des services offerts aux Entreprises Autorisées ;
- les règles générales relatives à la tarification.

1.6 Procédure de mise à jour du document de référence

Des changements considérés comme substantiels par HAROPA PORT - LE HAVRE, comme par exemple l'évolution du cadre juridique, une modification conséquente des caractéristiques du réseau ferré portuaire, pourront donner lieu à une actualisation du document de référence.

Il est cependant précisé que les textes législatifs ou réglementaires entrés en vigueur après la publication du document de référence sont applicables, sans que l'actualisation du document de référence ne soit nécessaire.

Aussi, conformément à l'article R5352-2 du code des transports, un délai minimal de quatre mois doit séparer « la publication de toute modification de la date limite fixée pour la présentation de demandes de capacités d'infrastructure ».

1.7 Conditions de publication du document de référence

Le document de référence est établi et publié par HAROPA PORT - LE HAVRE sur son site Internet (www.haropaport.com). Il est également consultable au service Réseau Ferré Portuaire de HAROPA PORT - LE HAVRE où il est mis à la disposition des usagers.

1.8 Contacts

Toute Entreprise Autorisée qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur l'ensemble des dispositions contenues dans ce document doit s'adresser à HAROPA PORT - LE HAVRE :

- par courrier : Service Réseau Ferré Portuaire, Grand Port Fluvio-Maritime de l'Axe Seine, DT Le Havre, Terre-Plein de la Barre, CS 81413, 76067 Le Havre cedex
- par mail : **ecoute_reseau_ferre_portuaire@haropaport.com**
- par téléphone: 02 32 74 71 65 ou 02 32 74 69 71 (secrétariat)

Chapitre 2 – Conditions d'accès au réseau ferré portuaire

2.1 Conditions générales d'accès

2.1.1 Conditions pour demander de la capacité

Les demandes d'attribution de capacités peuvent être présentées à HAROPA PORT - LE HAVRE par les entités mentionnées au chapitre 4.

HAROPA PORT - LE HAVRE invite les entreprises ferroviaires à contacter le Bureau Horaire du service Réseau Ferré Portuaire, dont les coordonnées sont indiquées au point 1.8, pour toute démarche visant à obtenir l'accès au réseau ferré portuaire.

L'Entreprise Autorisée doit, préalablement à la signature du « contrat d'utilisation du réseau ferré portuaire », être titulaire d'un certificat de sécurité ou d'une autorisation délivrée par le Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire et d'une attestation d'assurance.

2.1.2 L'accès au réseau ferré portuaire par les EF

Le certificat de sécurité unique est délivré aux entreprises ferroviaires par l'agence européenne dans les conditions fixées par le décret n° 2019-525 et l'arrêté du 4 août 2003 susmentionnés et le règlement UE 2016/796 du 11/05/2016.

En application de l'article L 5352.3 du code des Transports, le certificat de sécurité permettant l'accès à un port vaut également pour l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port.

2.1.3 L'accès au réseau ferré portuaire par les embranchés

Les embranchés (titulaires d'une convention de raccordement) autorisés à manœuvrer ou à circuler sur certaines parties de voie du Réseau Ferré Portuaire (RFP) doivent disposer d'une autorisation en cours de validité, délivrée par le service Réseau Ferré Portuaire de HAROPA PORT - LE HAVRE.

Un train ne sera accepté sur le Réseau Ferré Portuaire qu'après réception de sa composition avec les renseignements relatifs aux marchandises dangereuses (place du wagon, code danger, code ONU, vide ou chargé).

2.2 Modalités de demande de capacités

Les modalités de demande de capacités sont mentionnées au chapitre 4 ci-après.

2.3 Règles opérationnelles et échange des informations

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

2.4 Matériel roulant admis sur le réseau ferré portuaire

La mise en exploitation de tout matériel roulant est autorisée dans les conditions fixées par le décret n° 2019-525 et par l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 susmentionnés.

Toutes les circulations sur le réseau ferré portuaire doivent être composées uniquement de matériels roulants admis à circuler sur les lignes ou sections de ligne désignées dans le certificat de sécurité unique ou l'autorisation correspondante.

Le matériel roulant admis à circuler sur le Réseau Ferré National ou un autre réseau ferré européen, est admis à circuler sur les voies ferrées portuaires sous réserve de la compatibilité avec l'infrastructure du RFP. Dans le cas contraire, le matériel correspondant doit faire l'objet d'un agrément délivré par l'autorité portuaire. La démarche de demande d'agrément peut conduire l'autorité portuaire à demander des études complémentaires afin de vérifier la compatibilité du matériel roulant avec les infrastructures du réseau ferré portuaire.

2.5 Dispositions concernant le personnel des entreprises ferroviaires

Les conditions d'aptitude physique et professionnelle et la procédure d'habilitation, par les entreprises ferroviaires, de leur personnel aux fonctions de sécurité sur le Réseau Ferré National sont fixées par le décret n° 2019-525.

Ces dispositions s'appliquent sur les voies ferrées portuaires au personnel des Entreprises Ferroviaires.

2.6 Dispositions concernant le personnel des embranchés autorisés

Le personnel des entreprises (embranchés) autorisées par HAROPA PORT - LE HAVRE, amené à circuler sur les voies ferrées portuaires dans le cadre d'activités connexes à celles d'une Installation Terminale Embranchée est formé selon les prescriptions du décret 92-352 du 1^{er} avril 1992 modifié par l'arrêté du 21 juillet 1998.

Une procédure établie par HAROPA PORT - LE HAVRE (DIR-EXP-S8C) règle les conditions dans lesquelles l'autorisation est délivrée.

Chapitre 3 – Infrastructure

3.1 Introduction

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

3.2 Définition

3.2.1 Consistance du réseau ferré portuaire

Une carte présentant les lignes composant le réseau ferré portuaire figure en annexe 1.

3.2.2 Documentation

La documentation d'exploitation décrit les principales caractéristiques des lignes.

Les Entreprises Autorisées doivent contacter HAROPA PORT - LE HAVRE pour obtenir la documentation d'exploitation souhaitée.

3.3 Description du réseau ferré portuaire

3.3.1 Identification géographique

3.3.1.1 Typologie des lignes

Les lignes comportent soit une voie principale (ligne dite à voie unique ou à une voie banalisée), soit deux voies principales (ligne dite à double voie ou à voies banalisées).

Les lignes peuvent comporter également des voies de service qui font partie des équipements décrits au point 3.5 ci-après accessibles aux Entreprises Autorisées. Leur localisation est précisée à l'annexe 1.

3.3.1.2 Ecartement des voies

Toutes les voies du réseau ferré portuaire sont à l'écartement standard européen de 1,435 mètre.

3.3.2 Caractéristiques techniques

3.3.2.1 Gabarit des obstacles hauts

Les lignes de chemin de fer 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 d'art, signaux, etc.) ;
- la frontière à ne pas engager par la limite d'encombrement des véhicules stationnant ou circulant sur les voies contiguës.

Chaque gabarit est défini à partir d'un contour de référence cinématique qui lui est propre et après application de ses règles associées, conformément aux prescriptions des fiches UIC 505-4 et 506.

Le gabarit **GB1** est dégagé sur les lignes du réseau ferré portuaire.

Les Entreprises Autorisées doivent s'adresser à HAROPA PORT - LE HAVRE pour obtenir toutes les précisions concernant le gabarit des lignes.

Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus, son acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré portuaire que dans les conditions définies au chapitre 6 ci-après.

3.3.2.2 Charge à l'essieu

■ Masse maximale admise par essieu

La classification de l'Union Internationale des Chemins de Fer distingue la masse maximale admise par essieu et par mètre courant.

Les voies ferrées portuaires sont classées en catégories **D** qui autorisent, pour les matériels moteurs et les wagons respectant les caractéristiques de base de la classification :

- Une masse maximale admise par essieu de **22,5 tonnes** ;
- Une masse maximale admise par mètre courant de **8 tonnes/mètre**.

Les voies de service sont normalement classées en catégorie **D**, sauf mention particulière portée dans les documents d'exploitation remis par HAROPA PORT - LE HAVRE aux Entreprises Autorisées.

■ Masse admissible pour les matériels moteurs

L'admission sur une ligne du réseau ferré portuaire d'un matériel moteur est effectuée en fonction de l'armement, du type de rail et éventuellement du rayon de courbure de la ligne considérée.

- Armement

L'armement est défini par un indice (groupe DEMAUX) caractérisant l'inertie verticale de l'ensemble rail et traverse. Suivant la valeur de cet indice, les lignes sont classées de 1 à 5 :

- les lignes classées 4 à 5 sont accessibles sans restriction aux matériels moteurs respectant l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 susmentionné.

Les voies ferrées portuaires du Havre sont classées en indice **4**.

3.3.2.3 Déclivités et courbes

La documentation d'exploitation indique les caractéristiques des voies principales du réseau ferré portuaire. Les documents fournis par HAROPA PORT - LE HAVRE aux entreprises pour préparer leur demande de certificat de sécurité unique précisent certaines courbes et déclivités de ces voies. Des compléments pourront être apportés à la demande.

3.3.2.4 Vitesses-limite

La documentation d'exploitation remise par HAROPA PORT - LE HAVRE aux Entreprises Autorisées indique pour chaque ligne la vitesse-limite applicable pour chacune des catégories de trains admis à circuler.

3.3.2.5 Composition, longueur et charge des trains

Les règles de composition, longueur et charge des convois sont précisées, pour chaque catégorie de circulation admise sur le réseau ferré portuaire, dans la documentation fournie par HAROPA PORT - LE HAVRE aux Entreprises Autorisées (Système de Gestion de la Sécurité).

3.3.2.6 Lignes électrifiées

Un système d'alimentation électrique par fil caténaire fournit la puissance de traction aux locomotives électriques circulant sur les voies électrifiées de HAROPA PORT - LE HAVRE. 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.

L'énergie de traction à la disposition de HAROPA PORT - LE HAVRE est fournie par SNCF Réseau.

La carte de l'annexe 1.B indique les lignes électrifiées.

3.4 Disponibilité de l'infrastructure

3.4.1 Heures d'ouverture

Les conditions d'ouverture des lignes, chantiers et des accès aux voies de service sont précisées sur simple demande par HAROPA PORT - LE HAVRE aux Entreprises Autorisées.

3.4.2 Maintenance et travaux

Les opérations de maintenance peuvent entraîner des limitations de vitesse sur les lignes concernées ou une interdiction temporaire d'utilisation d'une partie du réseau. Ces restrictions sont communiquées aux Entreprises Autorisées concernées dans les conditions fixées par la documentation d'exploitation au minimum 4 semaines avant la date d'application sauf en cas d'urgence. Ainsi, aucun recours indemnitaire ne peut être formé à l'encontre de HAROPA PORT - LE HAVRE, au titre de ces restrictions.

3.5 Autres équipements

3.5.1 Infrastructures de stationnement, de maintenance des engins moteurs, d'approvisionnement en combustible et sable

HAROPA PORT - LE HAVRE dispose, sur le site du faisceau de la plaine Alluviale, d'infrastructures de stationnement des locomotives entre deux missions, d'approvisionnement en combustible et sable, de visite des toitures et de maintenance des engins moteurs et des wagons.

La commercialisation et l'exploitation de ces services aux Entreprises Ferroviaires ont été confiées par HAROPA PORT - LE HAVRE à la société Normandie Rail Services (NRS). L'accessibilité à leurs installations devra faire l'objet au préalable :

- d'un contrat de prestations avec Normandie Rail Services,
- d'un plan de prévention.

Réservations des prestations/booking

Grill :

Téléphone : 06.12.76.61.04

Mail : contact.grill@ofp-nrs.com

Paloma :

Téléphone : 06.15.65.98.87

Mail : contact.paloma@ofp-nrs.com

Encadrement :

Alain JEANNE (Dirigeant d'équipe) : 06.14.34.15.31 / ajeanne@ofp-nrs.com (gestion Paloma)

Samir OULD ALI (Dirigeant d'équipe) : 06.16.01.89.76 / souldali@ofp-nrs.com (gestion Grill)

Astreinte en dehors des heures d'ouverture du Grill/Paloma : 06.28.90.06.64

Commercialisation :

Geoffrey MASSON (Dirigeant du pôle coordination opérationnelle) : 06.27.73.27.11 / gmasson@ofp-nrs.com
Pascal GEST (Président) : 06.15.84.14.39 / pgest@ofp-nrs.com

Il est précisé que les opérations de ravitaillement en carburant sont interdites en dehors de ces installations (bord à bord).

Par ailleurs, du fait de la présence de ces installations de service sur le Réseau Ferré Portuaire, les opérations de maintenance de wagons sont interdites par défaut. Une étude occasionnelle et spécifique pourra être instruite sur demande auprès du service Réseau Ferré Portuaire. Un plan de prévention spécifique devra être rédigé avec HAROPA PORT – LE HAVRE et l'entreprise en cas d'intervention sur site.

3.5.2 Faisceau de la plaine alluviale, stationnement et Matières Dangereuses

Un Plan Marchandises Dangereuses (PMD) est établi pour le faisceau de la plaine alluviale. Pour l'établissement de ce plan, en application de l'arrêté du 26 août 2003 et de l'arrêté RID susmentionnés, les Entreprises Autorisées utilisant ces équipements doivent indiquer à HAROPA PORT - LE HAVRE la nature, le volume et le type de marchandises dangereuses transportées (cf. procédure MD).

Par ailleurs, sur ce faisceau, HAROPA PORT - LE HAVRE organise la ségrégation des wagons de marchandises dangereuses selon les dispositions de l'arrêté préfectoral du 28 juin 2018.

Les voies de service du faisceau de la plaine alluviale, sont réservées, sauf dérogation expresse accordée par HAROPA PORT - LE HAVRE, aux arrêts en cours de route des trains de fret. Ils ne peuvent servir en aucun cas, ni de voie de triage ni de garage de matériel roulant. Le stationnement des wagons de matières dangereuses doit notamment respecter scrupuleusement les dispositions de l'arrêté du 29 mai 2009 et la DIR-EXP-OG-N°8.

3.5.3 Chantiers de formation des trains, de garage, voies de relais

L'infrastructure du réseau ferré portuaire comprend des voies de service (isolées ou réunies en faisceaux), dont la localisation figure en annexe 1, permettant notamment :

- les opérations de formation ou de remaniement d'un train avant le départ du site origine, lors de ses arrêts en cours de route ou après l'arrivée à son terminus ;
- les manœuvres nécessaires aux services de transport assurées par les Entreprises Autorisées ;
- le relais en cours de route des trains, par exemple pour changement de conducteur ou de l'engin moteur.

3.6 Incidents

Les Entreprises Autorisées doivent signaler au prestataire de HAROPA PORT - LE HAVRE en charge de la gestion de la circulation tous les incidents d'exploitation.

En cas d'incidents (déraillements, talonnages...) provoquant des dommages aux infrastructures ferroviaires portuaires, une enquête contradictoire est diligentée par le prestataire de HAROPA PORT - LE HAVRE en charge de la gestion de la circulation ferroviaire afin d'en déterminer les causes, prendre toutes les mesures nécessitées par la situation et recueillir les déclarations utiles. Le prestataire établit un procès-verbal de constatations immédiates (PVCI) le jour de l'incident, afin d'en décrire les circonstances. Le PVCI est signé par l'ensemble des parties.

En cas d'incidents (déraillement, incidents de traction électrique...) le prestataire de HAROPA PORT – LE HAVRE en charge de la gestion de la circulation fait intervenir d'office les moyens de relevage et/ou de dépannage utiles du prestataire du HAROPA PORT - LE HAVRE en charge du relevage des matériels déraillés afin de rétablir la circulation dans les meilleurs délais.

A la suite d'un relevage, le prestataire en charge du relevage des matériels déraillés délivre, après avoir procédé aux examens et vérifications utiles, une autorisation de déplacement assortie d'éventuelles restrictions de vitesse se limitant au parcours le plus réduit possible permettant de dégager les itinéraires de circulation. Les conditions de remise en circulation ultérieures du matériel déraillé incombent à l'Entreprise Autorisée.

A l'issue de l'enquête, lorsque la responsabilité d'une Entreprise Autorisée aura été démontrée, les frais de relevage correspondants lui seront facturés.

Les frais de réparation et de remise en état des dégâts causés aux infrastructures seront facturés aux Entreprises Autorisées responsables des dommages.

De plus, HAROPA PORT - LE HAVRE n'est pas responsable des retards résultant des incidents dont la responsabilité incombe à une Entreprise Autorisée. En conséquence, aucun dommage ne pourra lui être imputable à ce titre.

3.7 Statistiques de trafic

Afin de permettre à l'autorité portuaire d'adapter l'organisation de la maintenance au volume réel de trafic, les Entreprises Autorisées communiqueront chaque année à HAROPA PORT - LE HAVRE, les statistiques de trafic réalisé sur les voies du réseau ferré portuaire en distinguant :

- origines/destinations,
- ITE (client final),
- nombre de sillons,
- nombre de sillons de dernière minute,
- nombre de wagons,
- nature des marchandises,
- type de trafic (combiné, conventionnel),
- matière dangereuse (si oui, code ONU),
- tonnage transporté.

Ces renseignements devront parvenir à HAROPA PORT - LE HAVRE dans le courant du premier trimestre de l'année A+1.

La non-transmission de ces informations, malgré mise en demeure, entraînera des sanctions dans les conditions fixées au Contrat d'Utilisation du Réseau Ferré Portuaire.

Chapitre 4 – Attribution de capacité

4.1 Introduction

Une demande d'attribution de capacité, peut être présentée à HAROPA PORT - LE HAVRE par :

- les entreprises ferroviaires ;
- les entreprises (embranchés) autorisées par HAROPA PORT - LE HAVRE ;
- le gestionnaire d'infrastructure ou ses prestataires ;
- les opérateurs de transport combiné.

Les entités susmentionnées sont, dans la suite du chapitre 4, désignées sous le terme générique de « demandeur ».

4.2 Description du processus d'attribution de capacité

4.2.1 Principes

HAROPA PORT - LE HAVRE répartit et attribue la capacité sur le réseau ferré portuaire et à ce titre veille à assurer la meilleure utilisation des infrastructures ainsi que le développement équilibré de l'ensemble des services ferroviaires.

4.2.2 Commande de capacités

4.2.2.1 Modalités de demande de capacité pour des trains empruntant uniquement les lignes du Réseau Ferré Portuaire

Demandes :

Les demandes de capacités portuaires s'effectuent auprès du Bureau Horaire du service Réseau Ferré Portuaire de HAROPA PORT - LE HAVRE. Elles doivent respecter les modalités définies pour leur formulation dans le référentiel « Attribution des capacités sur le réseau ferré portuaire » (DIR-EXP-OG-N°1). Ce référentiel est mis à disposition des Entreprises Autorisées par HAROPA PORT - LE HAVRE. Lorsque le demandeur souhaite modifier une capacité allouée, il doit effectuer une suppression de la capacité allouée puis demander une nouvelle capacité.

Lors du dépôt de la demande de capacité, l'entreprise ferroviaire utilisatrice de la capacité s'assure de la conformité du convoi qu'elle fera circuler aux prescriptions relatives à l'infrastructure (cf. formulaire « demande de sillon » en annexe 3).

Réponses :

Les réponses aux demandes de capacité sont transmises aux demandeurs dans les conditions indiquées aux points 4.3.1 à 4.3.2 ci-dessous.

L'attribution des capacités n'est pas effectuée à titre définitif et n'engage pas HAROPA PORT – LE HAVRE à renouveler les capacités.

Les capacités sont accordées avec des horaires « **indicatifs** ». En effet, la circulation sur le réseau ferré portuaire, est tributaire de la disponibilité de certains ouvrages mobiles de franchissement des canaux (Pont VI, Pont VII bis, Pont du canal de jonction). Ainsi, les circulations ferroviaires peuvent être momentanément retenues en amont des ouvrages précités, voire détournées par des itinéraires alternatifs du réseau ferré portuaire. Il peut en résulter un retard par rapport à l'horaire indicatif attribué. Ce retard ne donne lieu à aucune compensation ni indemnité de la part de HAROPA PORT - LE HAVRE.

4.2.2.2. Modalités de demande de capacité pour des trains empruntant les lignes du Réseau Ferré Portuaire et les lignes du Réseau Ferré National

Demandes :

Les demandes de capacités s'effectuent sur l'espace clients du site Internet <http://www.sncf-reseau.fr>. Elles doivent respecter les modalités qui y sont définies pour leur formulation (notamment le calendrier des opérations de préparation de l'horaire de service sur le Réseau Ferré National). Lorsque le demandeur souhaite modifier une capacité allouée, il doit effectuer une suppression de la capacité allouée puis demander une nouvelle capacité.

Lors du dépôt de la demande de capacité, l'Entreprise Ferroviaire utilisatrice de la capacité s'assure de la conformité du convoi qu'elle fera circuler aux prescriptions relatives à l'infrastructure (cf. formulaire « demande de sillon » en annexe 3).

Réponses :

Après concertation avec HAROPA PORT - LE HAVRE, lorsqu'elles ont pu être satisfaites, les réponses transmises par SNCF réseau incluent les capacités attribuées sur le réseau ferré portuaire.

Les capacités allouées ont une validité au plus égale à celle de l'horaire de service pour lequel ou au cours duquel la capacité a été accordée.

Sur le réseau ferré portuaire, les capacités sont accordées avec des horaires « **indicatifs** ». En effet, la circulation, est tributaire de la disponibilité de certains ouvrages mobiles de franchissement des canaux (Pont VI, Pont VII bis, Pont du canal de jonction). Ainsi, les circulations ferroviaires peuvent être momentanément retenues en amont des ouvrages précités, voire détournées par des itinéraires alternatifs du réseau ferré portuaire. Il peut en résulter un retard par rapport à l'horaire indicatif attribué. Ce retard ne donne lieu à aucune compensation ni indemnité de la part du HAROPA PORT - LE HAVRE.

4.2.3 Suppression de capacités

HAROPA PORT - LE HAVRE peut imposer la renonciation à une capacité dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à 50 %.

La décision de suppression d'une ou plusieurs capacités est envoyée par lettre recommandée avec accusé de réception, précédée d'un préavis d'un mois adressé aux Entreprises Autorisées concernées.

4.3 Calendriers pour la procédure d'attribution de capacité

La capacité est attribuée essentiellement dans le cadre des opérations de préparation de l'horaire de service annuel dont le calendrier est détaillé au point 4.3.1 ci-après.

La capacité qui subsiste après cette attribution, appelée « capacité résiduelle », est attribuée selon le calendrier et les conditions détaillées au point 4.3.2 ci-après. Elle permet de répondre à :

- Des demandes parvenant à HAROPA PORT - LE HAVRE au-delà de la date limite de présentation des demandes pour l'horaire de service « N+1 » ;
- Des demandes de sillons destinées à répondre aux besoins ponctuels des Entreprises Autorisées en cours de service « N ».

Le changement d'horaire de service du Réseau Ferré National intervient le second samedi de décembre à minuit. En conséquence, l'horaire de service « N+1 » est applicable à partir de cette même date.

4.3.1 Calendrier des opérations de préparation de l'horaire de service « N+1 » pour les sillons empruntant uniquement les lignes du Réseau Ferré Portuaire

Jusqu'au 15 novembre « N »	Demandes de capacités pour l'horaire de service « N+1 »
17 novembre « N » au 21 décembre « N »	Elaboration du graphique de circulation du service horaire « N+1 »
22 décembre « N »	Communication aux demandeurs de l'horaire de service par HAROPA PORT - LE HAVRE. Chaque demandeur reçoit une description précise des capacités envisagées en réponse à sa demande.

4.3.2 Demandes de capacités en cours de service

Elles sont traitées dans l'ordre de leur réception par HAROPA PORT - LE HAVRE. Les capacités proposées ne doivent pas entraîner de modifications des capacités déjà attribuées dans le cadre de la procédure visée au point 4.3.1 ci avant.

La lettre de voiture, la composition attendue et le répertoire MD devront être précisés.

Toute demande de capacités effectuée jusqu'à J-1 ouvrable entre 9 heures et 16 heures précédant la circulation souhaitée est traitée par le Bureau Horaire Portuaire ; toute demande effectuée après 16 heures est traitée par le CCL.

Demandes reçues avant J-7 : la réponse de HAROPA PORT - LE HAVRE est communiquée aux demandeurs dans les deux jours ouvrables (JO).

Autres demandes : la réponse de HAROPA PORT - LE HAVRE est communiquée aux demandeurs dans les deux heures.

Toute demande de capacités effectuée après J-1 15 heures (JO) précédant la circulation souhaitée devra être présentée au prestataire en charge de la gestion de la circulation tél n° 02 35 45 83 82.
Mail : cclport@haropaport.com.

Ce dernier transmet une réponse aux demandeurs dans un délai maximal de 2 heures après réception.

L'absence de réponse de HAROPA PORT - LE HAVRE ne vaut pas acceptation tacite de la demande et il ne sera versé aucune indemnité au demandeur dans ce cas de figure.

4.4 Procédure de construction du graphique de circulation et d'allocation des capacités

4.4.1 Mode opératoire

- Les capacités allouées à l'issue des opérations doivent respecter au mieux les demandes, étant entendu que lorsque certaines d'entre elles sont incompatibles avec le régime d'ouverture des chantiers, avec des plages réservées pour travaux ou maintenance, des capacités différentes de celles qui ont été demandées peuvent être allouées.

En cas de difficultés rencontrées, HAROPA PORT - LE HAVRE s'appuie, pour orienter la construction du graphique de circulation, sur la hiérarchisation des critères exprimée par les demandeurs, en particulier dans la demande de capacité et sur les dispositions décrites au point 4.4.2 ci-après.

Il peut être amené, le cas échéant, à organiser une réunion spécifique des demandeurs concernés pour éclairer certains de ses choix techniques.

4.4.2 Dispositions générales

Au cours de la construction du graphique, dont l'objectif est de résoudre les incompatibilités issues des différentes demandes, HAROPA PORT - LE HAVRE applique, dans l'ordre repris ci-après, les dispositions suivantes qui permettent d'établir des règles de tracé destinées à guider le travail des horairistes chargés du positionnement du sillon dans le graphique de circulation :

- Priorité de tracé des capacités de long parcours en raison des contraintes fortes que ces capacités doivent supporter et des conséquences qu'une modification, même minime, de leur horaire sur une partie de leur parcours peut avoir sur la qualité globale de la capacité. C'est notamment le cas pour les capacités internationales et pour celles qui, sur une partie de leur parcours, empruntent une ligne où le graphique de circulation est déjà organisé ou structuré ;
- Aménagement mesuré d'une ou de plusieurs capacité(s) obtenu par :
 - Le décalage d'une ou de plusieurs minutes par rapport à l'horaire demandé ;
 - L'allongement modéré du temps de parcours ou des stationnements.

Les capacités demandées moins d'une fois par semaine sur la durée de l'horaire de service sont tracées de manière à ne pas altérer les réponses apportées aux demandes effectuées pour les autres capacités plus régulières.

4.5 Maintenance et travaux sur le réseau ferré portuaire

Travaux programmés

Les demandes de travaux programmées avant J-240 sont traitées en priorité.

Travaux inopinés ou n'ayant pu être programmés dans les conditions ci-dessus

Les périodes pour travaux sont normalement accordées dans la capacité résiduelle du graphique.

Néanmoins, au cours de l'application de l'horaire de service, HAROPA PORT - LE HAVRE peut dégager, sous préavis de quinze jours et après concertation avec les Entreprises Autorisées bénéficiaires de capacités sur la ligne concernée, des périodes d'interdiction de circulation non prévues lors de la conception de l'horaire de service. Certaines capacités peuvent alors être soit supprimées, soit modifiées. Dans ce dernier cas, HAROPA PORT - LE HAVRE indique les capacités proposées en remplacement.

En cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment à la suite de tout fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, HAROPA PORT - LE HAVRE peut supprimer ou modifier, sans préavis, les capacités attribuées pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations sans qu'aucune indemnité ne soit versée en conséquence à quiconque.

Chapitre 5 – Services

Prestations minimales

HAROPA PORT - LE HAVRE assure aux Entreprises Autorisées l'ensemble des prestations minimales sur les lignes du réseau ferré portuaire. Ces prestations minimales comprennent :

- le traitement des demandes de capacité d'infrastructure (circulation ou stationnement) ;
- le droit d'utiliser les capacités accordées ;
- l'utilisation des branchements et aiguilles du réseau ;
- les services nécessaires pour la circulation des trains comprenant la signalisation, la gestion des circulations, la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
- toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lesquelles les capacités ont été demandées.

L'EA peut être amenée à commander elle-même certaines installations de sécurité (aiguilles, passage à niveaux ou autres), selon les règles précisées dans le SGS et la documentation d'exploitation. Elle assure l'entière responsabilité de ces opérations.

Chapitre 6 - Transports exceptionnels

Lorsque les caractéristiques du couple wagon/chargement dépassent les limites définies au chapitre 3, son acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le réseau ferré portuaire que dans les conditions ci-après :

A la demande des Entreprises Autorisées, HAROPA PORT - LE HAVRE réalise (ou valide) une étude d'acheminement prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport exceptionnel sur l'utilisation des lignes qu'il emprunte. Les dispositions techniques, opérationnelles et financières particulières applicables pour chacun des transports concernés sont communiquées au demandeur par HAROPA PORT - LE HAVRE.

HAROPA PORT - LE HAVRE doit avoir connaissance de toutes les particularités des transports et/ou matériels roulants, pouvant avoir une influence sur la construction d'une capacité ou sur les conditions d'utilisation du réseau en raison de restrictions imposées telles que par exemple l'interdiction de croisement, de stationnement ou la limitation de vitesse. Les demandeurs doivent donc en informer HAROPA PORT – LE HAVRE au plus tôt, dès l'étude de faisabilité ou lors de la demande de capacité, en faisant notamment mention de l'étude effectuée (voir ci-dessus).

Si l'ensemble des éléments n'a pas été communiqué à HAROPA PORT - LE HAVRE, ce dernier n'est pas responsable en cas de survenance d'un incident.

Chapitre 7 - Marchandises Dangereuses

L'accès des marchandises dangereuses au réseau ferré portuaire est soumis au respect, par les Entreprises Autorisées, de dispositions particulières ci-après :

- Le transport des marchandises dangereuses est soumis aux dispositions de l'arrêté du 5 juin 2001 modifié susmentionné (dit « arrêté RID »), au Règlement Local Matières Dangereuses et à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.
- Attribution de capacité : HAROPA PORT - LE HAVRE doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'une capacité ou sur les conditions d'utilisation du réseau en raison de restrictions résultant de la présence de matières dangereuses. Les demandeurs doivent donc en informer HAROPA PORT - LE HAVRE au plus tôt, dès l'étude de faisabilité ou lors de la demande de capacité.

En application de l'arrêté préfectoral du 28/06/18, HAROPA PORT - LE HAVRE met en place sur le Faisceau de la Plaine Alluviale des mesures de ségrégation pour les matériels roulants transportant des Matières Dangereuses dans les conditions ci-après.

Les mesures de ségrégation consistent à organiser la réception des trains sur le faisceau de la Plaine Alluviale de telle sorte que les wagons transportant des matières des classes 2.1 et 2.3 soient séparés des wagons transportant des Matières Dangereuses de classe 3 par un maximum de voies et au moins une voie d'écart.

Ces mesures de ségrégation ne s'appliquent que si :

- Elles ne conduisent pas à des manœuvres ou à des dissociations de trains ou coupons de wagons autres que celles nécessitées par l'exploitation courante ;
- Le nombre de voies disponibles sur le faisceau le permet.

Le règlement de circulation, stationnement et séjour temporaire des matières dangereuses sur le RFP de HAROPA PORT – LE HAVRE (DIR-EXP-OG-N°8) est mis en application depuis juin 2024.

Dans le cadre de l'application de ces dispositions, les entreprises autorisées doivent communiquer au moins 1 heure (30 min pour les convois internes à HAROPA PORT - LE HAVRE) à l'avance au gestionnaire de la circulation, les renseignements ci-dessous :

- Numéro du train
- Origine et destination
- Longueur
- Tonnage
- Nombre de wagons
- Classes des Matières Dangereuses transportées
- Code danger, code ONU

Le non-respect pourra occasionner le refus d'autorisation de circulation de la part du Gestionnaire d'Infrastructure.

Chapitre 8 - Tarification

8.1 Principes de redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires du domaine public portuaire

L'utilisation du réseau ferré portuaire donne lieu, en application du Code des Transports, à la perception par HAROPA PORT - LE HAVRE de redevances.

Le montant des redevances est fixé dans les conditions précisées au contrat d'utilisation du RFP.

8.2 Système de redevance

8.2.1 Redevances pour l'accès aux équipements

Le tarif externe de prestations diverses de HAROPA PORT - LE HAVRE est publié sur le site HAROPA, www.haropaports.com

8.2.1.1 Redevances circulation

Modalités de calcul de la redevance de circulation :

Le calcul de la redevance de circulation est le résultat du produit du nombre annuel de sillons utilisés (sillons de toute nature : convois en charge ou « haut le pied ») par le tarif unitaire fixé au « tarif externe de prestations diverses du HAROPA PORT - LE HAVRE ».

8.2.1.2 Redevances stationnement sur le faisceau de la Plaine Alluviale

Afin d'éviter une utilisation abusive des voies du faisceau de la Plaine Alluviale, pour y faire stationner des wagons vides ou chargés, ou des engins moteurs, une redevance par voie, quel que soit le nombre de wagons ou engins moteurs stationnés, sera demandée aux EA selon les modalités définies ci-après.

Par principe, les EA sont redevables d'une redevance dont le montant est fixé au « tarif externe de prestations diverses de HAROPA PORT - LE HAVRE » celle-ci sera perçue par période indivisible de 24h. A titre exceptionnel, les EA bénéficient « d'une franchise de redevance » fixée à 10 heures. Les heures incluses dans la tranche horaire 20h à 6h et les samedis, dimanches et jours de fêtes ne sont pas pris en compte dans la détermination de cette franchise de redevance.

Par principe, les EA sont redevables d'une redevance dont le montant est fixé au « tarif externe de prestations diverses de HAROPA PORT - LE HAVRE » celle-ci sera perçue par période indivisible de 1h. A titre exceptionnel, les EA bénéficient « d'une franchise de redevance » fixée à 3 heures. Les heures incluses dans la tranche horaire 20h à 6h et les dimanches et jours de fêtes ne sont pas pris en compte dans la détermination de cette franchise de redevance.

8.2.1.3 Redevances stationnement hors faisceau de la Plaine Alluviale

Une autorisation sera demandée au Gestionnaire d'Infrastructure et fera l'objet d'une étude spécifique qui en fixera les conditions techniques, administratives et financières.

8.2.2 Redevances pour la réalisation d'études pour les transports exceptionnels

La réalisation d'études est payante, un devis et un délai d'étude sont fournis en réponse à chaque demande et feront l'objet d'un contrat séparé.

8.3 Validité des redevances

Les tarifs définis dans ce chapitre sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2025.

8.4 Modalités de facturation des redevances

8.4.1 Facturation des redevances

Toutes les factures de redevances comportent l'indication des montants hors taxes. La TVA applicable est celle correspondant au taux en vigueur à la date de facturation, qui est de 20 % à la date de publication du présent document.

Les redevances sont établies et facturées trimestriellement par HAROPA PORT - LE HAVRE.

Les factures sont adressées par HAROPA PORT - LE HAVRE dans les conditions définies dans le contrat d'utilisation du réseau ferré portuaire.

8.4.2 Conditions de règlement générales

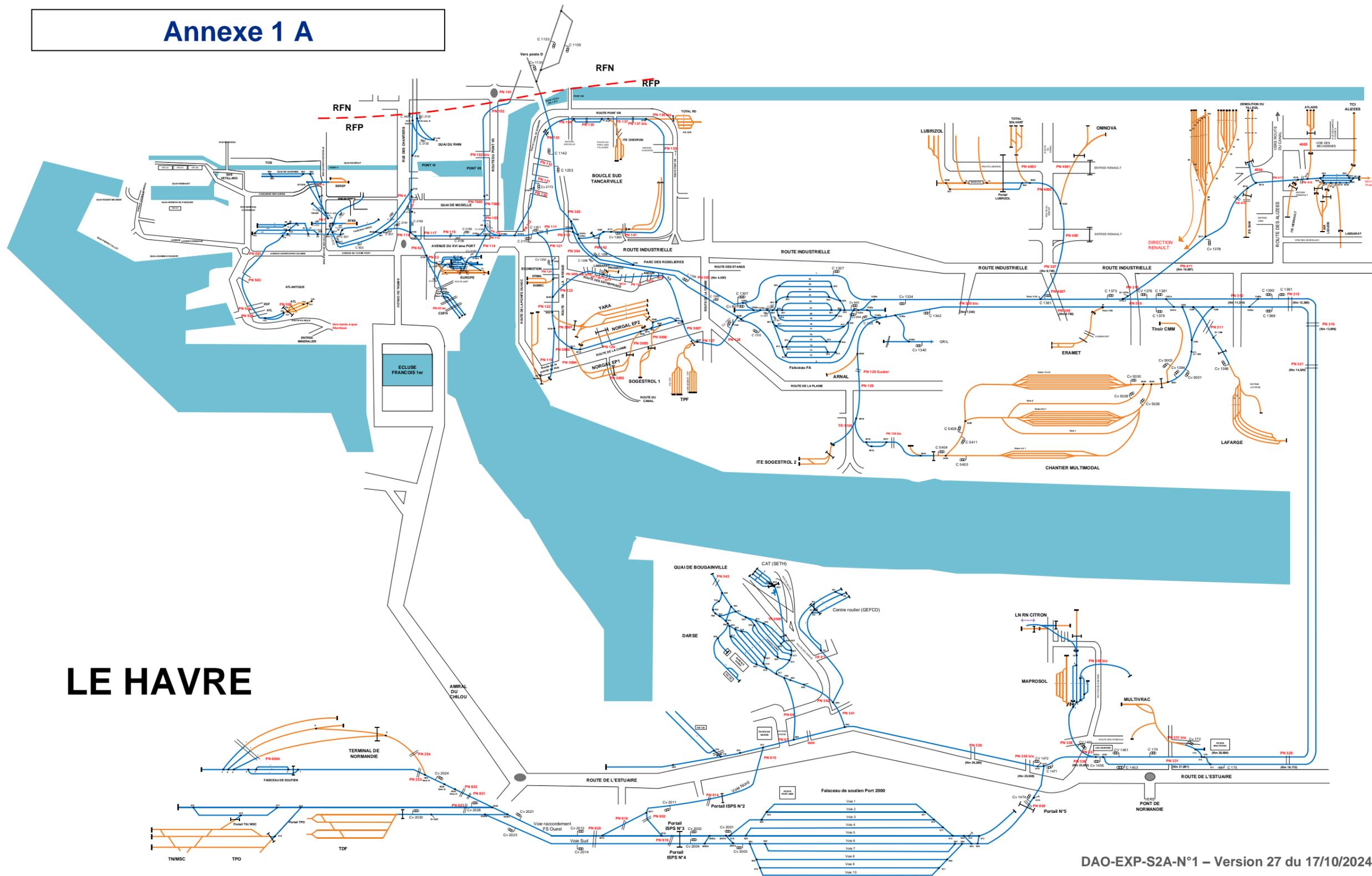
En cas de règlement intervenant à une date postérieure à la date limite de paiement figurant sur la facture, les sommes dues sont majorées d'intérêts pour retard de paiement au taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée à la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture, majoré de sept points. Cette pénalité est calculée par jour de retard à partir de la date d'échéance jusqu'à la date de paiement effectif des sommes dues.

8.4.3 Contestation des factures

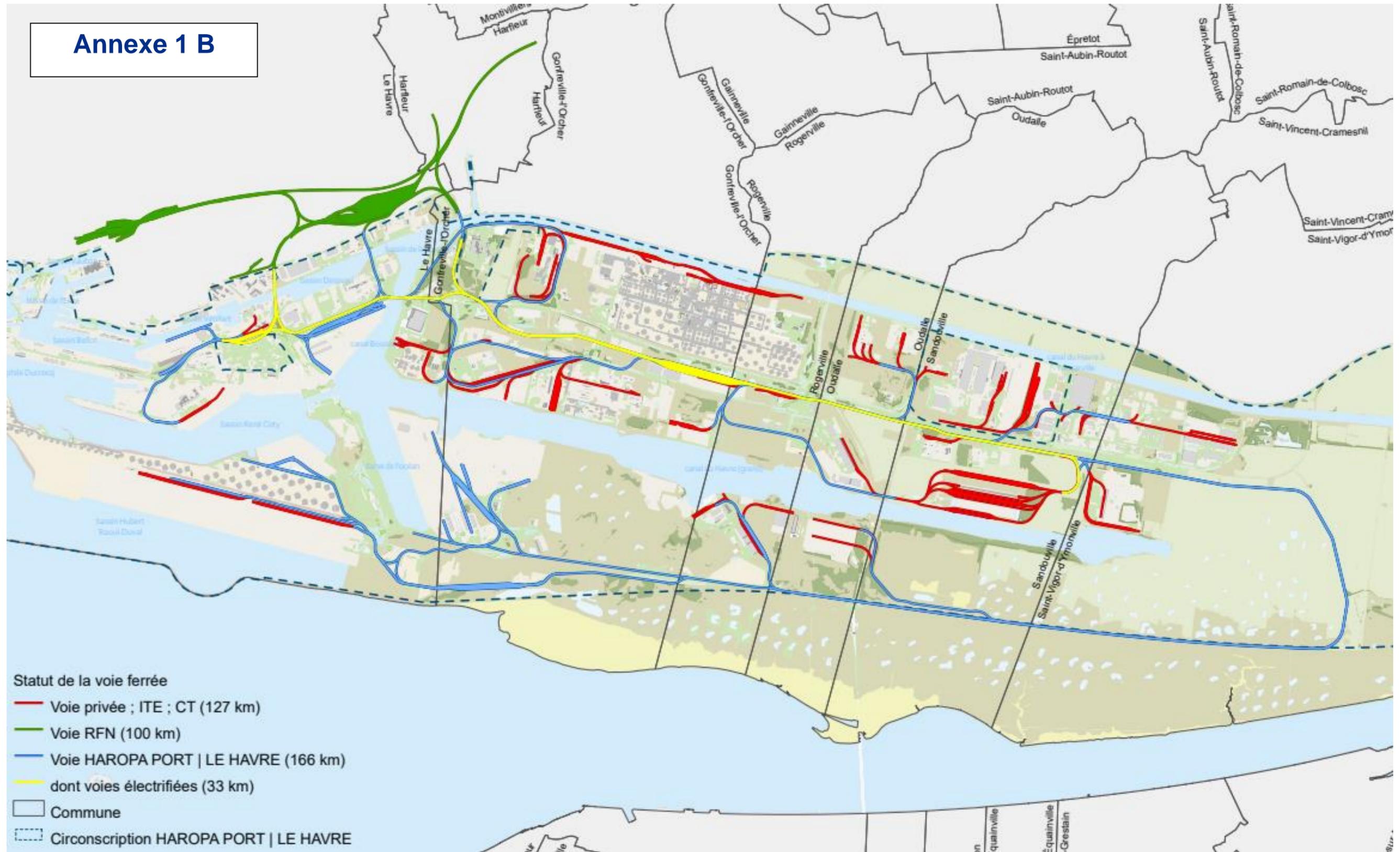
Les factures émises par HAROPA PORT - LE HAVRE peuvent être contestées par les Entreprises Autorisées dans un délai de deux mois à compter de leur date de réception, par courrier recommandé avec accusé de réception adressé à HAROPA PORT - LE HAVRE précisant les causes et le montant de la contestation.

La contestation d'une facture n'a pas pour effet de suspendre l'obligation de régler les sommes facturées dans les délais de paiement requis.

Annexe 1 A



Annexe 1 B



Annexe 2 – Glossaire

- **Entreprise ferroviaire (EF)** : Opérateur Ferroviaire assurant des services de transport par voie ferrée disposant d'une licence d'Entreprise Ferroviaire délivrée par le Ministère et d'un Certificat de Sécurité unique délivré par l'Agence européenne.
- **Embranché autorisé** : société détenant (ou exploitant) une Installation Terminale Embranchée raccordée au réseau ferré portuaire et titulaire d'une convention de raccordement, spécialement autorisée par l'autorité portuaire à utiliser une partie des voies ferrées portuaires dans les conditions fixées par le Règlement de Sécurité de l'Exploitation.
- **Entreprise Autorisée (EA)** : Entreprise ferroviaire (EF) ou Embranché autorisé
- **Gestionnaire d'infrastructure** : organisme chargé notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. L'autorité portuaire exerce la mission de Gestionnaire d'Infrastructure.
- **Installation Terminale Embranchée (ITE)** : parties de voies ferrées privatives raccordées au réseau ferré portuaire dans les conditions techniques et financières fixées par une convention de raccordement.
- **Mainteneur** : entité chargée de la planification et de la réalisation de la maintenance préventive et curative des installations du réseau ferré portuaire. Cette activité peut être exercée par le Gestionnaire d'Infrastructure ou être déléguée à un tiers dans le cadre d'un marché de prestation.
- **Réseau Ferré Portuaire (RFP)** : ensemble des installations ferroviaires situées à l'intérieur des limites administratives ou de la circonscription d'un port.
- **Capacité** : période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré ou à une opération de maintenance.
- **Chef de Circulation Locale (CCL)** : supervise la circulation sur le réseau ferré portuaire

Annexe 3 – Demande de sillon



Demande de sillons sur le Réseau Ferré Portuaire ROUEN/ LE HAVRE Semaine :

Arrivées :						Départs :				
Date	N° du Train	Provenance	Heure d'entrée sur RFP	Composition	ITE desservie + Heure d'arrivée théorique	N° du Train	Heure de départ théorique de l'ITE	Heure de sortie du RFP	Composition	Destination
Lundi										
Mardi										
Mercredi										
Jeudi										
Vendredi										
Samedi										
Dimanche										

Fiche signalétique

<i>Référence</i>	DRR - RFP
<i>Titre</i>	Document de référence du réseau ferré portuaire
<i>Date d'édition</i>	23/12/2024
<i>Version en cours</i>	20/12/2024
<i>Emetteur</i>	Service Réseau Ferré Portuaire

Approbation

M. GUIGNERY - Rédacteur		G. THIRARD - Vérificateur		A. PERDRIEL - Approbateur	
Date	Signature	Date	Signature	Date	Signature
20/12/2024		20/12/24		23/12/24	