

Document de référence du réseau ferré portuaire Année 2024

**Direction territoriale de Paris de
HAROPA PORT**

DRR-HPP-OPER-0007-01

Table des matières

Chapitre 1 - Informations générales.....	5
1.1 Introduction.....	5
1.2 Objectifs.....	6
1.3 Cadre juridique général.....	6
1.4 Statut du Document de Référence du Réseau (DRR).....	7
1.4.1 Remarques générales.....	7
1.4.2 Responsabilité.....	7
1.4.3 Recours.....	7
1.5 Structure du document de référence.....	7
1.6 Période de validité et procédure de mise à jour.....	7
1.7 Publication.....	8
1.8 Contacts de HAROPA PORT Paris.....	8
1.9 Glossaire.....	8
Chapitre 2 – Conditions d'accès au RFP.....	9
2.1 Conditions générales d'accès.....	9
2.1.1 Conditions pour demander de la capacité.....	9
2.1.2 L'accès au Réseau Ferré Portuaire (RFP) pour les Entreprises Ferroviaires (EF) autorisées sur le Réseau Ferré National (RFN).....	9
2.2 Conditions commerciales générales.....	9
2.3 Règles opérationnelles et échange des informations.....	9
2.3.1 Langue et communication.....	9
2.3.2 Gestion du trafic.....	10
2.3.3 Sécurité et sûreté.....	10
2.4 Transports exceptionnels.....	10
2.5 Marchandises dangereuses (MD).....	11
2.6 Matériel roulant admis sur le RFP.....	12
2.7 Dispositions concernant le personnel des EF et OF.....	13
2.8 Préparation et circulation des trains.....	13
2.9 Immobilisation des rames.....	13
Chapitre 3 – Infrastructure.....	14
3.1 Introduction.....	14
3.2 Définition.....	14
3.2.1 Consistance du RFP.....	14
3.2.2 Points d'interface.....	14

3.2.3	Documentation	14
3.3	Description du RFP	15
3.3.1	Description des voies ferrées	15
3.3.2	Caractéristiques techniques	15
3.3.3	Système de sécurité.....	17
3.4	Marchandises dangereuses	18
3.5	Disponibilité de l'infrastructure.....	19
3.6	Autres équipements	19
3.6.1	Installations de traction électrique.....	19
3.6.2	Biens immobiliers	19
3.7	Organisation de HAROPA PORT Paris pour la gestion du domaine ferroviaire	19
3.7.1	Organisation globale de HAROPA PORT Paris.....	19
3.7.2	Organisation du PGI.....	20
3.8	Projets de modernisation et développement du RFP de HAROPA PORT Paris	20
Chapitre 4 – Attribution de capacité		22
4.1	Introduction.....	22
4.2	Calendrier	22
4.2.1	Programmation de la capacité portuaire	22
4.2.2	Processus	22
4.2.3	Attribution des blocs	23
4.2.4	Capacité portuaire	24
4.3	Processus de répartition.....	24
4.3.1	Processus de coordination	24
4.3.2	Processus de règlement des litiges.....	24
4.3.3	Suppression ou modification de capacité.....	25
4.4	Mesures particulières en cas de perturbations.....	25
4.5	Mesures particulières en cas de relevage	25
4.6	Infraction et carence du personnel dans l'exercice de ses fonctions.....	26
Chapitre 5 – Prestations		27
5.1	Introduction.....	27
5.2	Prestations minimales de HAROPA PORT Paris	27
5.3	Accès aux équipements fournis par HAROPA PORT Paris	27
5.4	Prestations complémentaires.....	27
Chapitre 6 – Tarification		28
6.1	Principe de tarification	28
6.2	Tarifs	28
Chapitre 7 – Exploitation ferroviaire		29

7.1	Gestion opérationnelle des situations d'urgence	29
7.2	Retour d'expérience	29
Annexes	30
Annexe 1	: site de Gennevilliers	31
Annexe 2	: site de Bonneuil sur Marne	37
Annexe 3	: site de Limay-Porcheville.....	43
Annexe 4	: horaires d'ouverture.....	49
Annexe 5	: coordonnées des gestionnaires d'infrastructure	50
Annexe 6	: glossaire.....	51

Préliminaire : Depuis le 1^{er} juin 2021, le Grand Port Maritime du Havre, le Grand Port Maritime de Rouen et le Port Autonome de Paris ont fusionné donnant ainsi naissance au « Grand Port Fluvio Maritime de l’Axe Seine ». Le présent texte s’applique à la Direction Territoriale de Paris de cet établissement, qui par commodité, sera dénommé HAROPA PORT | Paris dans la suite de ce document.

Chapitre 1 - Informations générales

1.1 Introduction

Dans un contexte de forte concurrence entre les différents modes terrestres, le transport ferroviaire reste un élément essentiel à la compétitivité des ports. L’ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, effective depuis juin 2005, a modifié structurellement le transport de marchandises, et cette évolution est renforcée par un contexte globalement favorable au mode ferré : conteneurisation, européanisation des échanges, prise en compte croissante des avantages environnementaux du mode ferroviaire. Par ailleurs, le Grenelle de l’Environnement a mis l’accent sur la valorisation du ferroviaire.

Dans le cadre des mesures relatives au développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises, l’article 61 de la loi 2010-788 dite « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010 a modifié l’ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 modifiée, relative aux voies ferrées des ports maritimes et l’a transposée aux ports autonomes fluviaux.

Le régime juridique des voies ferrées portuaires (VFP) a ainsi été clarifié afin de favoriser le développement des dessertes ferroviaires des ports. Les autorités des ports maritimes et fluviaux ont donc désormais la propriété des VFP comprises dans leurs circonscriptions, ainsi que de leurs équipements et accessoires. Elles ont la compétence de construire et gérer les VFP, dont l’exploitation est déléguée à un Prestataire en charge de la Gestion de l’Infrastructure (PGI), et que SNCF Réseau est tenu de raccorder au réseau ferré national (RFN).

Les VFP de HAROPA PORT | Paris étaient, précédemment, de la responsabilité de Réseau Ferré de France. Dans le cadre de ce transfert de compétence, l’Autorité Portuaire a établi le Document de Référence du Réseau (DRR), qui décrit les principes et procédures relatifs à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire, comme le prévoit le décret n°2007-1867 du 26 décembre 2007. Le DRR est mis à jour annuellement.

Le présent DRR est applicable pour l’année 2024.

L’Autorité Portuaire a délégué la gestion de son réseau ferré portuaire (entretien, capacité, exploitation) à un Prestataire en charge de la Gestion de l’Infrastructure (PGI) depuis le 12 juillet 2016.

Depuis le 16/06/2019, afin de parachever l’espace ferroviaire unique européen, les textes du 4^e paquet ferroviaire sont transposés en droit français. Le réseau ferré portuaire de HAROPA PORT | Paris relève du statut « DSI », suivant les termes du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l’interopérabilité du système ferroviaire.

1.2 Objectifs

Le document de référence de HAROPA PORT | Paris contient les informations nécessaires aux Entreprises Ferroviaires ou Opérateurs Ferroviaires (EF ou OF) 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 EF ou OF.

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 ;
- Convention du 12/07/2011 relative à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires de – HAROPA PORT | Paris ;
- Arrêté du 23 avril 2010 modifié portant règlement général de police des voies ferrées portuaires ;
- Convention de raccordement du Réseau Ferré Portuaire au Réseau Ferré National approuvé le 25 Juillet 2012 par le Ministre chargé des Transports ;
- Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, qui abroge le décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire à compter du 16 juin 2019 ;
- Arrêté du 27 mai 2019 relatif aux conditions et aux modalités de notification et de désignation des organismes d'évaluation de la conformité et des organismes internes accrédités ;
- Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)
- Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferré national ;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID).

Ces textes sont consultables sur le site Internet www.legifrance.gouv.fr ou sur le site de HAROPA PORT | Paris <https://www.haropaport.com/fr>.

- Règlement d'exécution UE 402/2013

Conformément à l'article 9 de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire, transposé en droit français par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019—HAROPA PORT | Paris a soumis son système de gestion de la sécurité (SGS) aux représentants de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) au 1^{er} trimestre 2022. Le Système de Gestion de la Sécurité de HAROPA PORT | Paris a été approuvé en date du 1^{er} juillet 2022 par l'EPSF pour une durée de cinq ans, soit jusqu'au 1^{er} juillet 2027. Cette approbation vaut renouvellement de l'agrément sécurité en tant que gestionnaire de l'infrastructure sur les ports de Gennevilliers (92), Bonneuil-sur-Marne (94) et Limay (78).

1.4 Statut du Document de Référence du Réseau (DRR)

1.4.1 Remarques générales

Tout contrat conclu entre HAROPA PORT | Paris et chaque EF ou OF utilisant le Réseau Ferré Portuaire (RFP) est établi selon les règles définies dans ce document.

1.4.2 Responsabilité

Ce document contient une description des éléments essentiels du RFP et de son utilisation, arrêtés à la date de publication du présent document. Cette description est complétée dans les Consignes Locales d'Exploitation.

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 EF sont invitées à consulter HAROPA PORT | Paris, ou son PGI, 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 Paris.

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 EF ou OF ;
- les règles générales relatives à la tarification.

1.6 Période de validité et procédure de mise à jour

La période de validité de la présente édition du document de référence court du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024.

Des changements considérés comme substantiels par HAROPA PORT | Paris pourront donner lieu à une actualisation du présent document de référence (notamment mise à jour des plans en annexe).

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

1.7 Publication

Le présent document de référence du réseau ferré portuaire de HAROPA PORT | Paris est établi et publié par HAROPA PORT | Paris, en français, sur son site Internet (<https://www.haropaport.com/fr/une-offre-ferroviaire-attractive-competitive-et-ecologique>).

1.8 Contacts de HAROPA PORT | Paris

Toute EF intéressée, qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur l'ensemble des dispositions contenues dans ce document, doit s'adresser à HAROPA PORT | Paris :

- par courrier :
HAROPA PORT | Paris
Direction de l'Aménagement
Département de l'Équipement et de l'Ingénierie
1 quai de Grenelle
75732 PARIS cedex 15
- par courrier électronique :
Mail : Bal_DEI@haropaport.com
- par téléphone :
01.40.58.28.50

1.9 Glossaire

Un glossaire des définitions des termes et sigles utilisés dans le présent document figure en annexe 7.

Chapitre 2 – Conditions d'accès au RFP

2.1 Conditions générales d'accès

2.1.1 Conditions pour demander de la capacité

Les demandes d'attribution de capacité sont présentées à HAROPA PORT | Paris ou à son Prestataire en charge de la Gestion de l'Infrastructure (PGI) selon les procédures décrites au chapitre 4.

2.1.2 L'accès au Réseau Ferré Portuaire (RFP) pour les Entreprises Ferroviaires (EF) autorisées sur le Réseau Ferré National (RFN)

Le RFP est accessible aux EF autorisées à circuler sur le RFN sous réserve que leur certificat de sécurité unique CSU mentionne l'accès au RFP du gestionnaire d'infrastructure HAROPA PORT | Paris **et sous réserve de la signature du Contrat d'Utilisation du Réseau visé au 2.2 ci-dessous et de ses annexes**. Les EF doivent également produire une déclaration d'engagement à respecter les règles propres au SGS de HAROPA PORT | Paris approuvé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

2.2 Conditions commerciales générales

Toute utilisation de l'infrastructure du RFP pour l'exploitation d'un service de transport de marchandises est soumise à la signature préalable, par HAROPA PORT | Paris et l'EF ou l'OF, d'un **contrat d'utilisation de l'infrastructure, d'une déclaration des types de locomotives prévues de circuler sur le RFP et d'une déclaration trimestrielle des trafics effectués suivant la documentation annexée au contrat d'utilisation du réseau**. Ces éléments peuvent être obtenus auprès du service mentionné à l'article 1.8.

Tout changement en cours d'année du type de locomotives prévues de circuler sur le RFP devra faire l'objet d'une déclaration auprès de HAROPA PORT | Paris et de son PGI.

L'EF devra préciser la matière exacte des trafics envisagés, et notamment indiquer si ces trafics comportent des MD (marchandises dangereuses) ou des TE (transports exceptionnels) et transmettre à HAROPA PORT et à son PGI, au moment de la signature du Contrat d'Utilisation du Réseau (CUR), et, dès changement, la liste et les coordonnées (courriel et téléphone) des différents interlocuteurs administratifs et opérationnels

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.

La gestion opérationnelle de l'exploitation du réseau ferré portuaire de HAROPA PORT | Paris est assurée par le Prestataire Gestionnaire des Infrastructures ferroviaires de HAROPA PORT | Paris.

Le COPAP (Centre Opérationnel de HAROPA PORT | Paris) assure la gestion du pré-opérationnel et de l'opérationnel, notamment concernant la gestion des capacités portuaires, ainsi que des relations avec les EF, les OF et le GI SNCF Réseau. Il dispose d'une ligne téléphonique unique : **06.64.89.67.13** et il est joignable 24h/24 et 7j/7.

Le coordonnateur de proximité dispose d'un téléphone portable : **06.69.70.05.90**. Son rôle consiste en particulier à contrôler la bonne marche de l'exploitation opérationnelle et le respect par l'ensemble des acteurs des règles de sécurité ferroviaires prescrites, à gérer les incidents et entretenir les relations de proximité avec les divers partenaires, EF et OF notamment.

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'EF et le COPAP. L'EF ou l'OF doit identifier auprès du COPAP l'opérateur responsable de la manœuvre et le moyen de le joindre au plus tard avant chaque demande d'allocation de capacité portuaire.

2.3.2 Gestion du trafic

La gestion du trafic et des circulations sur le RFP est assurée par le PGI pour le compte de HAROPA PORT | Paris et selon les objectifs et principes de gestion définis par celui-ci.

2.3.3 Sécurité et sûreté

Les EF et les OF doivent s'engager à respecter les principes de sécurité et sûreté du RFP conformément au SGS de HAROPA PORT | Paris en ce qui concerne les qualifications du personnel, l'agrément, le contrôle ou la surveillance du matériel roulant composant les trains et les marchandises transportées.

Les règles de sécurité applicables sur le RFP et dans l'interface RFP – RFN sont décrites dans les Consignes Locales d'Exploitation (CLE), et le cas échéant les Consignes d'Exploitation Temporaire (CET).

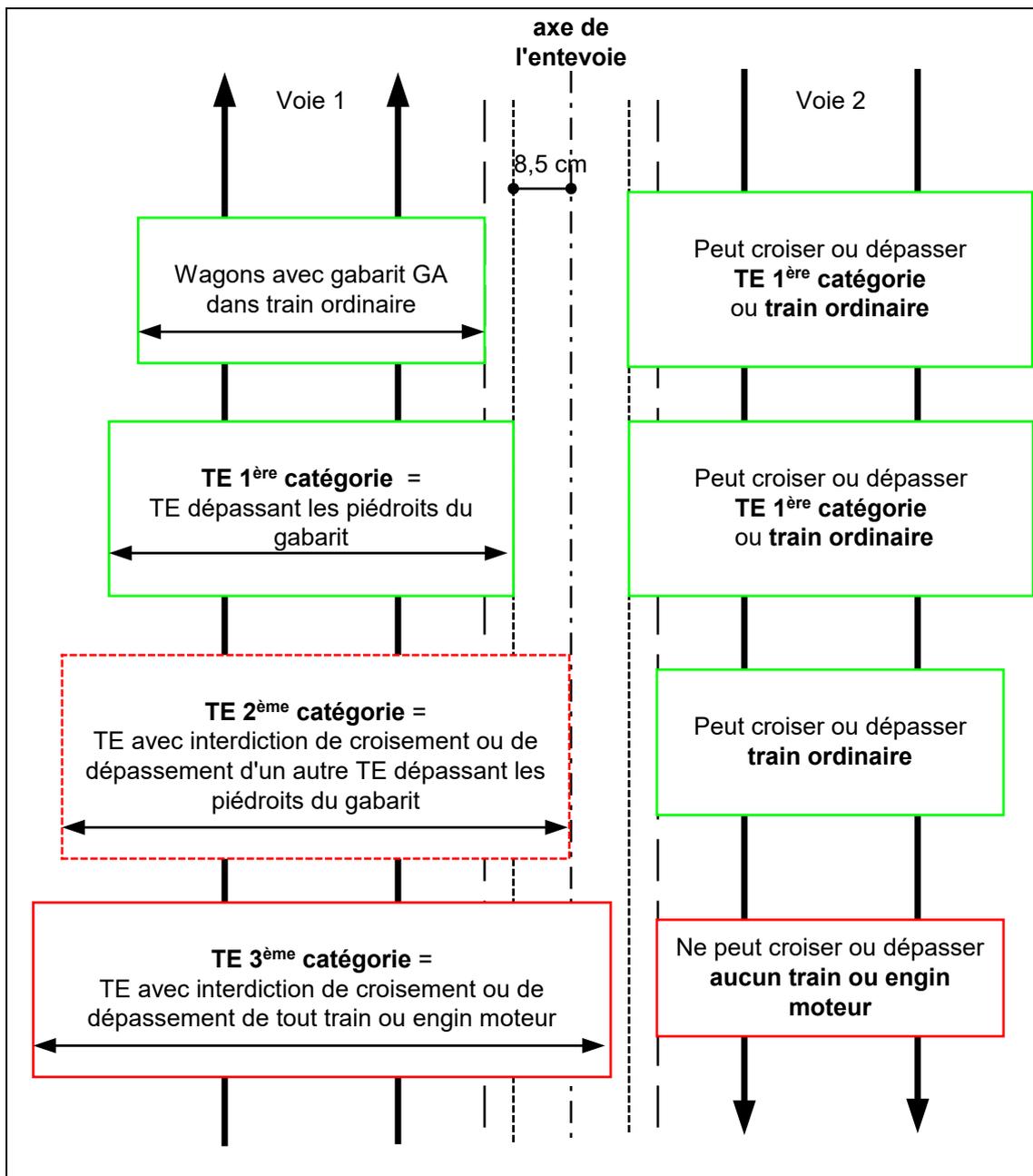
Une attention particulière devra être portée à la surveillance des passages à niveau (PN), traversées routières (TR) et entrées charretières (EC) par les agents au sol, et au **maniement des équipements antidérives** tels que les taquets dérailleurs. L'interruption de la circulation routière doit être la plus réduite possible et limitée à 10 minutes maximum. Tout stationnement sur la chaussée est interdit. En cas de manœuvres sur un PN ou une TR, la voie routière doit être libérée entre deux manœuvres pour permettre le passage des véhicules routiers. **Les règles obligatoires de protections de croisements entre voies ferrées et voies routières sont précisées dans les CLE et CET.**

2.4 Transports exceptionnels

Les EF doivent préciser dans leur demande d'autorisation d'accès au RFP 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 EF, des dispositions particulières indiquées au point 3.3.2 ci-après.

Le schéma ci-après présente les différentes catégories de convois exceptionnels.



2.5 Marchandises dangereuses (MD)

Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses est autorisé sur le RFP à l'exception des marchandises suivantes :

- 1 : matières et objets explosibles,
- 7 : matières radioactives.

Le contrat d'utilisation de l'infrastructure mentionné au 2.2 Conditions commerciales générales doit indiquer si le trafic envisagé comporte des marchandises dangereuses et, le cas échéant, les classes de marchandises dangereuses transportées ainsi que les numéros ONU et les codes danger afférents.

Les EF et ITE concernées doivent respecter les conditions décrites au chapitre 3.4 Marchandises dangereuses.

Pour obtenir l'autorisation d'accès au RFP par le COPAP (PGI), les EF souhaitant transporter des marchandises dangereuses devront OBLIGATOIREMENT mettre à disposition de ce dernier les informations suivantes au moment de la demande prévisionnelle de capacité, confirmées au départ du train de son point d'origine et à l'arrivée du train en entrée du RFP :

- La composition du train indiquant la position des wagons ou Unités de Transport Intermodales (UTI) transportant des MD ;
- La nature des MD transportées (numéros ONU et codes danger), y compris pour les quantités limitées ;
- Le tonnage des wagons ou UTI en MD (chargés ou vides non dégagés).

En outre, les EF auront à fournir :

- Les fiches de données sécurité des matières transportées ;
- **La durée prévisible de stationnement sur le RFP, sachant :**
 - o **que le garage prolongé, c'est-à-dire le stationnement supérieur à 48h, sur le RFP de trains transportant des marchandises dangereuses n'est pas autorisé ;**
 - o **que tout stationnement sur le RFP de trains transportant des marchandises dangereuses les jours ouvrables sur la période 23h – 5h du matin ainsi que les week-end et jours fériés engendre une obligation de gardiennage du train aux frais des EF par des personnels formés à la sécurité ferroviaire.**

Le triage de trains transportant des marchandises dangereuses est strictement interdit sur l'ensemble des voies du RFP. Si ces conditions ne sont pas assurées, les EF se verront interdire l'accès aux plateformes ferroviaires portuaires.

Enfin, trimestriellement, les EF devront fournir au COPAP :

- Les statistiques de transport MD (par classe) en les décrivant pour chaque train circulé ;
- Les statistiques d'accidentologie.

La liste de l'ensemble des données à déclarer au COPAP (tonnage réel, transports particuliers de type transport exceptionnels ou transport de marchandises dangereuses...) est issue des spécifications techniques d'interopérabilité européennes (STI-TAF et STI-TAP).

2.6 Matériel roulant admis sur le RFP

D'une façon générale, il appartient à l'EF ou à l'OF de démontrer la compatibilité du matériel roulant envisagé avec les caractéristiques du RFP.

Tous les matériels roulants en exploitation sur le RFN au 1^{er} janvier 2024 sont réputés être autorisés à circuler sur le RFP, sous réserve de présentation dans le dossier de demande d'agrément des documents attestant de la capacité de l'engin à remplir les conditions de sécurité nécessaires pour circuler sur le RFP.

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

Concernant les matériels nouveaux à utiliser sur le RFP, y compris les engins rail/route et engins pousse-wagon, les EF et les OF doivent vérifier leur compatibilité avec la réglementation et 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 à HAROPA PORT | Paris avant toute utilisation.

HAROPA PORT | Paris se réserve le droit de demander une étude complémentaire de compatibilité du matériel roulant avec le RFP auprès de l'EF ou de l'OF. Cette étude alors est à la charge de l'EF ou de l'OF.

HAROPA PORT | Paris se réserve également le droit de faire contrôler les engins circulant sur le RFP.

2.7 Dispositions concernant le personnel des EF et OF

La qualification, les aptitudes et les compétences du personnel des EF et OF exerçant des missions de sécurité seront conformes à la réglementation en vigueur pour les réseaux sous statut DSI.

2.8 Préparation et circulation des trains

La préparation et la composition des trains doivent se faire de préférence directement dans l'ITE. A défaut, elles pourront être réalisées dans la zone du RFP désignée par le COPAP.

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

Il est rappelé aux EF et OF qu'il leur incombe d'assurer la sécurité en tout point du cheminement de leurs trains conformément aux CLE et CET, y compris **par le détachement d'un personnel dédié et habilité, notamment aux passages à niveau ainsi que pour le gardiennage des trains transportant des marchandises dangereuses dans les plages horaires le nécessitant (cf article 2.5).**

2.9 Immobilisation des rames

Le stationnement des rames de wagons sur le RFP n'est autorisé que sur certaines voies identifiées dans les CLE sauf dérogation exceptionnelle accordée par le COPAP.

Le stationnement devra faire l'objet d'une demande et sera soumis à autorisation préalable du COPAP. Les modalités de demande de stationnement sont reprises dans l'article 4.2.2 du présent document.

Les EF ou OF devront prendre le cas échéant les mesures particulières adaptées de calage d'arrêt et de dérive pour les véhicules en stationnement en fonction des pentes et rampes maximales sur les voies considérées :

- site de Gennevilliers : stationnement autorisé uniquement sur le faisceau Sud ; pentes maximales inférieures à 2 mm/m (pas de mesure particulière de calage et d'arrêt nécessaire) ;
- site de Bonneuil sur Marne : stationnement autorisé uniquement sur le faisceau (voies 4 à 7), pentes maximales inférieures à 5 mm/m (dans le sens de Sucy vers le Port) ;
- site de Limay : pentes maximales de 10 mm/m (voie de raccordement au RFN).

Les EF ou OF doivent s'assurer que tout véhicule stationné ne pourra pas entrer en mouvement de façon intempestive, notamment en actionnant les dispositifs antidérives tels que les taquets dérailleurs.

Chapitre 3 – Infrastructure

3.1 Introduction

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

3.2 Définition

3.2.1 Consistance du RFP

Le RFP comprend à ce jour 52 km de voies dont :

- 22,5 km sur le Port de Gennevilliers dont 5,7 km de voies électrifiées en courant alternatif monophasé 25 000 V 50 Hz,
- 9,1 km sur le Port de Bonneuil-sur-Marne, dont 2,9 km de voies électrifiées en courant continu 1 500 V ,
- 8,2 km de voies ferrées sous enceinte close ISPS à Limay, dont 4,3 km sous caténaires actuellement consignées et non alimentées.

Les interfaces opérationnelles entre le RFP et les EF sont :

- les points physiques d'entrée et de sortie des Installations Terminales Embranchées (ITE) ;
- les pancartes « Arrêt » et portails marquant l'entrée sur les RFP ;
- les échanges de données et d'information entre les postes d'aiguillage du RFP et le COPAP ;
- les signaux (carrés violets), commandés par les postes SNCF marquant la sortie des RFP.

Les plans relatifs à la situation générale, à la localisation des équipements et des infrastructures ferroviaires et au repérage des blocs(RFP/RFN/ITE/limites domaniales/voies électrifiées sous tension etc.) figurent aux annexes 1, 2 et 3 respectivement pour les sites de Gennevilliers, Bonneuil et Limay.

3.2.2 Points d'interface

Le RFP est connecté au RFN en 4 points d'interface décrits dans la convention de répartition et figurés aux annexes 1, 2 et 3 :

- 2 Cv à Gennevilliers (Cv 131 côté Sas Nord et Cv 127 côté Sas Sud) ;
- 1 Cv à Limay (Cv 213) ;
- 1 Cv à Bonneuil sur Marne (Cv 71).

3.2.3 Documentation

Les Consignes Locales d'Exploitation (CLE) établies par HAROPA PORT | Paris décrivent les principales caractéristiques des voies ferrées :

- caractéristiques générales d'exploitation : régime d'exploitation, type d'électrification ;
- vitesses prescrites, description des installations techniques et de sécurité dont la connaissance est nécessaire aux EF ;
- particularités de signalisation et d'exploitation (freinage, conditions particulières de traction, masse maximale des trains...) ;
- prescriptions et équipements divers (stationnement, limites de charge et de gabarit...).

Des Consignes d'Exploitation Temporaires (CET) peuvent compléter ces CLE. Les EF ou OF doivent contacter HAROPA PORT | Paris afin d'obtenir les renseignements techniques souhaités.

La transmission aux EF et OF des CLE, CET et consignes particulières par HAROPA PORT | Paris ou par son PGI doit impérativement donner lieu en retour à l'envoi par les EF et OF d'un accusé de réception. A défaut, la consigne serait réputée non reçue et l'entrée des convois sur le RFP pourrait être interdite.

3.3 Description du RFP

3.3.1 Description des voies ferrées

Le RFP est constitué de voies de services. Toutes les voies du RFP sont à écartement standard.

3.3.2 Caractéristiques techniques

Les principales caractéristiques techniques ci-dessous sont reprises dans les annexes 1.2, 2.2 et 3.2 au présent document de référence.

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 GB. Les EF ou OF doivent s'adresser à HAROPA PORT | Paris pour obtenir toutes les précisions concernant le gabarit sur le RFP. Les convois des EF ou OF doivent respecter le gabarit le plus restrictif de l'ensemble des voies ferrées empruntées par le convoi. Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus, son acheminement constitue un transport exceptionnel. Une demande d'étude de faisabilité de ce transport doit être effectuée auprès du PGI. L'Avis de Transport Exceptionnel (ATE) émis par le Bureau de Transports Exceptionnels de SNCF Réseau devra dans ce cas être transmis systématiquement au PGI.

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

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, à l'exception de la voie 6 du port de Bonneuil-sur-Marne.

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). Les rayons des courbes sont spécifiés dans les CLE. En cas de doute, les EF ou OF doivent contacter le COPAP qui leur apportera les précisions utiles.

Déclivités

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

Vitesses limites

La marche en manœuvre est la marche choisie par HAROPA PORT | Paris compte tenu de ses installations. La vitesse limite sur le RFP est de 30 km/h, sauf restrictions particulières, présentées dans les Consignes Locales d'Exploitation.

Composition et longueur des manœuvres

Les longueurs utiles des voies des différents faisceaux sont indiquées dans les CLE qui précisent et actualisent si nécessaire les données ci-dessous :

- Gennevilliers (faisceau Sud) :

Voie 1	612 m	Voie 4	766m
Voie 2	766 m	Voie 5	766m
Voie 3	766 m	Voie 6	815m

Le faisceau sud de Gennevilliers est électrifié et sous tension.

- Bonneuil :
 - Faisceau

VS	Répartition	Longueur	Electrifiée	Déclivité	Observations
4	Voie de circulation	557 m	Partiellement (accès possible pour ITE Geodis)	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	A laisser libre impérativement après manœuvre
5	Voie de travail et de stationnement	504 m	Non	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	
6	Voie de travail et de stationnement	535 m	Non	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	
7	Voie de travail et de stationnement	540 m	Non	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	
9	Voie de travail	640 m	Oui Sous tension	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	A laisser libre impérativement après manœuvre
10	Voie de travail	580 m	Oui Sous tension	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	A laisser libre impérativement après manœuvre
11	Voie de circulation	525 m	Oui Sous tension	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	A laisser libre impérativement après manœuvre

Le faisceau de Bonneuil est électrifié et sous tension.

- Voies de liaison

VS	Répartition	Longueur	Electrifiée	Déclivité	Observations
101	Voie de travail	3900 m	Non	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	
107	Voie de travail	1840 m	Non	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	
102/102bis	Voie de travail	1660/240 m	Non	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	Rayon de courbe inférieur à 150 m
103	Voie de travail	340 m	Totalement électrifiée	Inférieure à 5 mm/m vers le Port	

- Limay :
 - Un faisceau d'échange de 4 voies (3-5-7-9) de 830 à 860 m de longueur environ, dont 2 électrifiées 25 KV (non alimentées et nécessitant une réhabilitation), une en totalité (5), une en partie (7) ;
 - Les voies de desserte des installations portuaires, des entrepôts et des bords à quais, de longueur et implantation diverses (11-13-21-23...) ;
 - Un faisceau d'échange secondaire de 2 voies de 500 et 610 m de longueur environ (33-35).

Lignes électrifiées

Un système d'alimentation électrique par caténaire fournit la puissance de traction aux locomotives électriques circulant sur les voies électrifiées de HAROPA PORT | Paris. Le système électrique assure une alimentation :

- pour le site de Gennevilliers : en courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz, d'une intensité nominale en régime permanent de 2 500 A ;
- pour le site de Bonneuil : en courant continu 1,5 kV ;
- pour le site de Limay-Porcheville (hors service) : en courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz.

3.3.3 Système de sécurité

Concomitance d'activité

Le RFP est découpé en domaines permettant de dissocier les manœuvres géographiquement et temporellement. Ces domaines sont attribués aux manœuvres par le PGI pour une durée déterminée.

Un domaine associé à une plage horaire est désigné « bloc » dans les Consignes Locales d'Exploitation (CLE) et dans le Système de Gestion de la Sécurité (SGS). La demande, l'accord et la restitution des blocs font l'objet de procédures formalisées définies dans les CLE. Les blocs sont décrits dans les annexes 1, 2 et 3.

Dans tous les cas, la version en vigueur de la CLE fait foi.

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 mobiles (les CLE les indiquent) ;

- la radio le cas échéant. Dans ce cas, les EF ou les OF devront avoir l'accord du PGI et mettre à disposition de celui-ci les équipements nécessaires.

Les caractéristiques de réseau radio des EF ou les OF doivent être communiquées à HAROPA PORT | Paris. L'exploitant doit vérifier la compatibilité avec les réseaux existants utilisés sur le site. La gestion des blocs se fait par l'intermédiaire du COPAP par téléphone au **06 64 89 67 13**.

3.4 Marchandises dangereuses

En application du Code des ports maritimes et du Code des transports, l'admission, le transport, le dépôt et la manutention des marchandises dangereuses (MD) à l'intérieur des limites administratives de HAROPA PORT | Paris sont soumis aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2004 qui complètent les dispositions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié.

Les EF et les ITE concernées par le trafic de MD doivent respecter l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ainsi que le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

En tout état de cause, l'accès aux infrastructures du RFP est autorisé pour certaines marchandises dangereuses (se reporter au paragraphe 2.5), sous réserve que :

- Les EF effectuant du trafic de MD sur le RFP se conforment aux exigences suivantes :
 - Avoir un conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses (CSTMD) possédant un certificat à jour (*à annexer au contrat d'utilisation du réseau*) ;
 - Respecter la CLE qui précise les instructions particulières de manœuvres, de garage ainsi que les modalités des séjours temporaires ;
 - Etablir une consigne locale opérationnelle CLO découlant de la CLE, à transmettre pour information à HAROPA PORT | Paris et à son PGI ;
 - Mettre à disposition, pour le conducteur d'un train incluant des marchandises dangereuses, une consigne écrite en tant qu'aide en situation d'urgence pouvant survenir au cours du transport. Cette consigne (conforme au paragraphe 5.4.3 du RID) indique les mesures à prendre en cas d'accident ou incident impliquant ou risquant d'impliquer des marchandises dangereuses.
- Les ITE effectuant un trafic de MD sur le RFP se conforment aux exigences suivantes :
 - Avoir un conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses (CSTMD) possédant un certificat à jour (*à annexer au contrat d'utilisation du réseau*) ;
 - Etablir un schéma d'alerte qui sera transmis à HAROPA PORT | Paris et à son PGI pour validation ;
 - Mettre à disposition, pour le conducteur du locotracteur (ou de l'engin moteur) réalisant des manœuvres incluant des wagons transportant des marchandises dangereuses, une consigne écrite en tant qu'aide en situation d'urgence pouvant survenir au cours des manœuvres ; Cette consigne (conforme au paragraphe 5.4.3 du RID) indique les mesures à prendre en cas d'accident ou incident impliquant ou risquant d'impliquer des marchandises dangereuses ;
 - S'assurer que son personnel est formé aux spécificités des MD ;
 - Respecter la CLE qui précise les instructions particulières de manœuvres ainsi que les modalités des séjours temporaires ;
 - Etablir une consigne locale opérationnelle CLO découlant de la CLE, à transmettre pour information à HAROPA PORT | Paris et à son PGI.

Note : les différentes consignes mentionnées ci-dessus doivent être réalisées en lien avec les services de HAROPA PORT | Paris et son PGI.

3.5 Disponibilité de l'infrastructure

Les voies du RFP sont normalement ouvertes en fonction de la capacité portuaire demandée par les EF et des sillons demandés sur le RFN. A l'attention des EF, les horaires d'exploitation du RFP et les heures d'ouverture des postes du RFN donnant accès au RFP sont précisés en annexe 4.

L'utilisation des voies du RFP, notamment des voies des faisceaux pour le stationnement d'une durée supérieure à 24 h, est subordonnée à l'accord préalable de HAROPA PORT | Paris ou de son PGI et fera l'objet d'une redevance fixée au paragraphe 6.2 ci-après et de dispositions particulières définies au paragraphe 2.5 pour les trains transportant des marchandises dangereuses.

Dans le cadre des moyens mis en œuvre pour assurer une surveillance de l'infrastructure ferroviaire, des tournées de surveillance en cabine de conduite seront réalisées. Pour ce faire et en tant que de besoin, HAROPA PORT | Paris ou son PGI pourra accéder en cabine de conduite des locomotives des EF.

Il est entendu que l'organisation ainsi que la mise en œuvre opérationnelle et concrète de cet accès en cabine de conduite donneront lieu à des échanges préalables entre HAROPA PORT | Paris ou son PGI et les EF concernées. En tout état de cause, les EF ne pourront opposer un refus catégorique. Il est expressément convenu qu'aucune indemnisation ne pourra être demandée par l'EF à HAROPA PORT | Paris.

3.6 Autres équipements

3.6.1 Installations de traction électrique

Les installations de traction électrique portuaires sont alimentées à partir des caténaires primaires appartenant à SNCF RÉSEAU et gérées respectivement par le Régulateur Sous-Station (RSS) de Paris-Nord pour le port de Gennevilliers, le RSS de Paris-Sud-Est pour le port de Bonneuil et le RSS de Paris Saint-Lazare pour le port de Limay.

3.6.2 Biens immobiliers

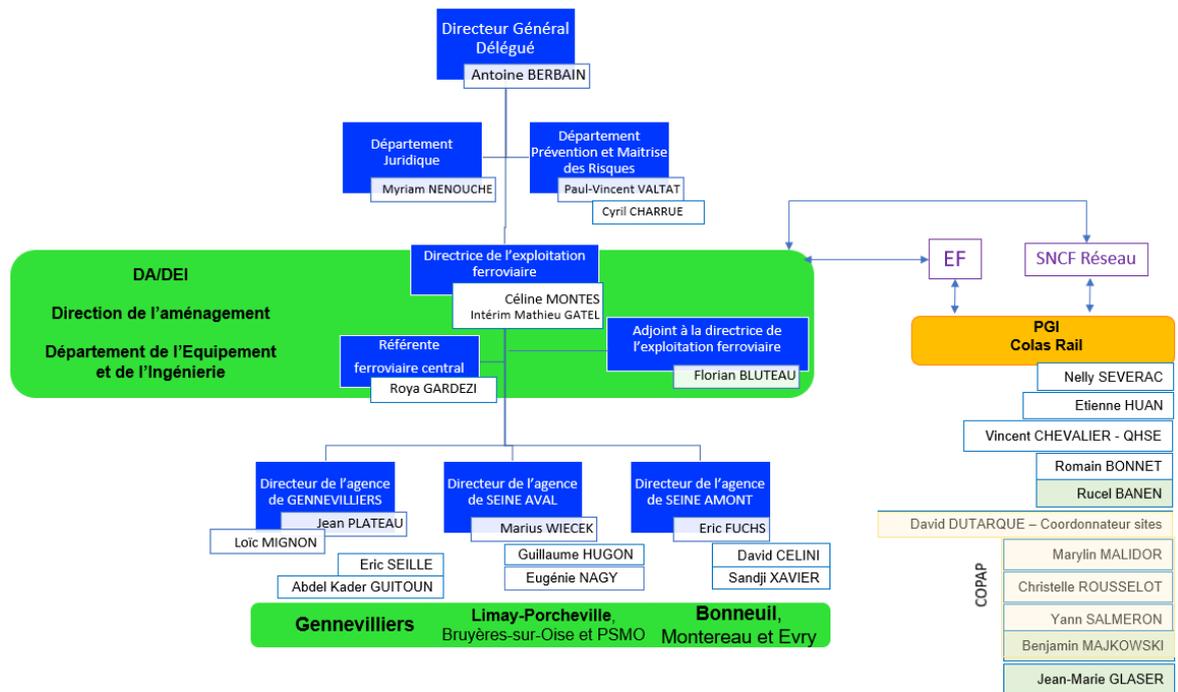
HAROPA PORT | Paris est propriétaire de divers biens immobiliers (terrains ou bâtiments) qui, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à d'autres utilisations, peuvent intéresser les EF. Toute demande concernant la mise à disposition de ces biens doit être adressée à HAROPA PORT | Paris.

3.7 Organisation de HAROPA PORT | Paris pour la gestion du domaine ferroviaire

3.7.1 Organisation globale de HAROPA PORT | Paris

La structure générale mise en place pour assurer la gestion du domaine ferroviaire et les relations entre les différents partenaires participant aux activités ferroviaires sont présentées dans l'organigramme ci-après.

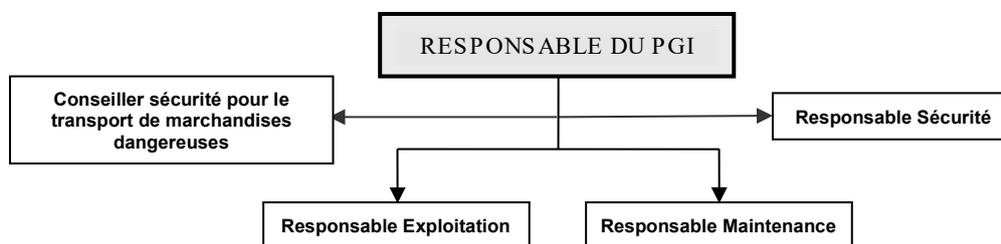
ORGANIGRAMME DU GI HAROPA PORT



Chaque agence portuaire est chargée du bon exercice des prérogatives et missions de HAROPA PORT | Paris relatives au RFP, et de l'application de la réglementation sur son périmètre, dans le cadre des directives fixées par la Direction Générale Déléguée de l'établissement. Les agences veillent au respect des exigences de sécurité applicables aux activités ferroviaires déterminées par HAROPA PORT | Paris, et valident à cet effet les mesures de maîtrise des risques ferroviaires proposées par le PGI. Elles contrôlent la mise en œuvre de ces mesures par le PGI, dont elles suivent en particulier les résultats en matière de performance de sécurité.

3.7.2 Organisation du PGI

L'organigramme ci-dessous présente les différents secteurs d'activité du PGI :



Cette organisation est décrite en détail dans le SGS de HAROPA PORT | Paris.

3.8 Projets de modernisation et développement du RFP de HAROPA PORT | Paris

- Site de Gennevilliers : étude du confortement des accès ferroviaires ;

- Site de Limay-Porcheville : étude d'une nouvelle desserte ferroviaire à l'est du port via l'ancienne ITE d'EDF.

Chapitre 4 – Attribution de capacité

4.1 Introduction

Le RFP est découpé en domaines géographiques qui, associés à une plage horaire, constituent des « blocs » de capacité portuaire. Ces capacités sont à demander par les EF et les OF au PGI/COPAP pour que celui-ci réponde à leurs besoins.

Dans la mesure où une capacité nécessite une prolongation depuis ou vers le RFN, une validation conjointe entre HAROPA PORT | Paris et SNCF RÉSEAU est impérative. **Chaque EF devra donc s'assurer obligatoirement avant de présenter sa demande de sillon à SNCF RÉSEAU ou à tout autre guichet de RailNet Europe de la disponibilité de la capacité portuaire correspondante, selon le processus visé ci-dessous.**

Toute intervention de maintenance et/ou de travaux 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 EF, 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 EF d'annoter la fiche sillon en précisant que la destination finale est un site portuaire. Cette information permet de faciliter la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure du RFN et du RFP.

Chaque demandeur souhaitant obtenir des sillons sur le RFN avec origine ou destination des sites de HAROPA PORT | Paris devra :

- présenter ses demandes à SNCF RÉSEAU ou à tout autre guichet unique de RailNetEurope en utilisant les outils mentionnés au chapitre IV du document de référence du réseau de SNCF RÉSEAU ;
- **préalablement à cela, pour les circulations à destination de l'un des sites portuaires, s'assurer auprès de HAROPA PORT | Paris et de son PGI que les trains pourront être reçus le jour et à l'heure souhaités et acheminés dans les temps vers leurs ITE de destination.**

4.2.2 Processus

L'EF 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 PGI procède à une adaptation trimestrielle. A partir de J-7 à J-1 12 h 00, l'EF confirme ou infirme impérativement sa demande de capacité via un programme d'activité. Le PGI valide la réservation à l'EF 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'EF et le Centre Opérationnel de HAROPA PORT | Paris (COPAP).

Chaque EF devra transmettre au COPAP, lors de sa transmission du programme d'activité, les éléments suivants :

- Client ITE desservi sur le RFP ;

- Numéro de sillon
- Heure d'arrivée ou de départ du sillon
- Origine et destination du sillon ;
- Coordonnées du coordinateur de manœuvre ;
- Type de traction ;
- Composition du convoi (nombre d'engins moteurs et de wagons) ;
- Longueur du convoi ;
- Masse du convoi (totale et du chargement)
- Heure de début et de fin estimée des manœuvres sur le RFP ;
- Informations spécifiques liées à la MD et aux TE (reprises dans les articles 2.4 et 2.5).

Les demandes de stationnement sur le RFP doivent être adressées au COPAP, dans la mesure du possible, lors des demandes de capacité. Dans le cas où le besoin de stationnement n'apparaîtrait qu'en opérationnel, notamment suite à un défaut sur le matériel roulant ou à une situation dégradée, la demande peut être directement faite par le coordinateur de manœuvre au COPAP.

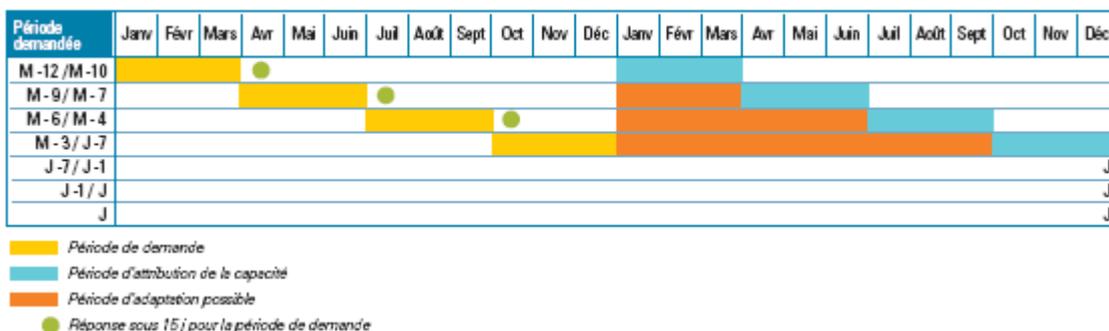
La demande de stationnement devra dans tous les cas indiquer :

- Le client ITE desservi sur le RFP ;
- La longueur du convoi ;
- Le nombre de wagons ;
- La date et l'heure prévue de fin du stationnement ;
- Les informations concernant les MD ou les TE (reprises dans les articles 2.4 et 2.5).

Toutes ces informations prévisionnelles seront confirmées par le coordinateur de manœuvre de l'EF au COPAP en opérationnel.

Coordonnées du COPAP :

- Téléphone : **06 64 89 67 13**
- Courriel : copap@colasrail.com



Conformément à son Contrat d'Utilisation du Réseau, l'EF transmet ses statistiques trimestrielles de trafic ainsi que les tonnages transportés à HAROPA PORT | Paris et à son PGI.

4.2.3 Attribution des blocs

Avec toutes les EF ayant présenté leurs demandes de capacité selon le processus et dans les délais précisés au paragraphe 4.2.2, les plateformes de HAROPA PORT | Paris et leur PGI définiront des délais

d'acheminement sur le RFP visant à améliorer la qualité du service rendu aux clients des Ports utilisateurs du mode ferroviaire.

A cet effet, le PGI prendra contact avec l'ensemble des EF pour définir précisément des horaires de Mise à Disposition Client et des horaires d'Heure Limite de Départ de l'ITE pour assurer un départ en ligne à l'heure. Ces horaires tiendront compte en particulier :

- De l'horaire d'arrivée connu sur le faisceau d'interchange RFN-RFP,
- De ou des itinéraires à emprunter sur le RFP,
- Des thèmes de manœuvres réguliers,
- De l'heure de départ en ligne des trains.

Ils constitueront la base de l'attribution des blocs aux Entreprises Ferroviaires.

En situation dégradée (retard de train, manœuvre supplémentaire...), le PGI s'attachera à permettre à l'EF de respecter au mieux les horaires définis, en fonction des besoins en capacité des autres entreprises utilisatrices.

4.2.4 Capacité portuaire

Concernant la capacité portuaire, les demandes seront traitées dans les conditions prévues au paragraphe précédent et dans leur ordre de réception.

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 PGI 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, HAROPA PORT | Paris 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, HAROPA PORT | Paris met à la disposition des EF un système de règlement rapide des conflits dans la répartition des capacités d'infrastructure. L'EF adressera ses réclamations à HAROPA PORT | Paris. La procédure de règlement des litiges est mise en œuvre par HAROPA PORT | Paris en réponse aux réclamations communiquées par écrit par les EF.

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'EF, devrait être prise en compte dans le processus de règlement du litige (en ce qui concerne cette EF et/ou les autres EF dont la capacité préalablement attribuée pourrait être modifiée) ;
- justification de la réclamation.

Les réclamations sont communiquées par HAROPA PORT | Paris à l'opérateur ou aux opérateurs, auxquels la capacité a été attribuée. Les EF dont la capacité préalablement attribuée pourrait être modifiée doivent soumettre leur réponse à HAROPA PORT | Paris le plus rapidement possible après la réception de la

réclamation. HAROPA PORT | Paris communique par écrit sa décision au plaignant, et à tout autre opérateur impliqué suivant la réception de la réclamation.

HAROPA PORT | Paris peut intervenir dans le cadre de réclamations portant sur des interfaces RFN/RFP.

4.3.3 Suppression ou modification de capacité

HAROPA PORT | Paris se réserve le droit de supprimer ou de modifier la capacité attribuée dans les cas suivants :

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

4.4 Mesures particulières en cas de perturbations

En cas de perturbation de la circulation du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le PGI prendra toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. Le COPAP et le personnel des EF désigné à cet effet sont tenus de s'informer mutuellement de tout incident pouvant affecter le trafic vers et en provenance 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. Durant une période d'immobilisation de l'infrastructure ou à l'occasion d'une réquisition de moyens disponibles d'une entreprise ferroviaire pour permettre le rétablissement des circulations sur le réseau ferré portuaire, l'entreprise ferroviaire ne pourra se prévaloir d'une indemnisation financière par HAROPA PORT | Paris.

HAROPA PORT | Paris peut exiger des EF 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 EF. Lorsque les moyens ne permettent pas de sortir immédiatement la manœuvre en panne, HAROPA PORT | Paris organisera d'office le traitement de l'incident à l'aide des moyens de secours aux frais des EF. HAROPA PORT | Paris se réserve le droit de réquisitionner les moyens d'une EF autre que celle en panne pour dégager le RFP.

4.5 Mesures particulières en cas de relevage

Lors d'un incident (déraillement...) impliquant une EF, le relevage des véhicules doit être organisé par l'EF. Lorsque les moyens de l'EF ne permettent pas le relevage, celle-ci peut solliciter l'intervention du PGI et lui passer commande du relevage, dans l'attente d'identification des responsabilités. HAROPA PORT | Paris se réserve le droit de réquisitionner les moyens d'une autre EF pour dégager le RFP, si l'EF concernée et/ou le PGI n'ont de moyens à disposition immédiate.

Le relevage ne peut s'effectuer qu'après accord formalisé du PGI. Ce dernier n'intervient qu'au terme de la collecte des éléments nécessaires à l'enquête. Dans l'attente de cette collecte, il y a lieu de respecter les mesures conservatoires que peut prendre le PGI, à savoir :

- le figeage de la situation pour examiner les véhicules déraillés, les véhicules encadrants, la position des appareils de voie, la position des 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 ;
- les restrictions de circulation sur un itinéraire ou une portion de ligne (limitations de vitesse, interdictions de circulation...).

Il appartient aux EF 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'EF tient informé le PGI 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 constatées par le PGI au cours de ses contrôles programmés ou inopinés seront communiquées à HAROPA PORT | Paris et aux EF/OF. L'EF concernée appliquera la procédure disciplinaire en vigueur dans l'entreprise ou toute autre procédure appropriée et en fera part au PGI. Celui-ci, avec l'accord de HAROPA PORT | Paris, peut décider d'interdire l'accès de certains personnels aux Ports.

Chapitre 5 – Prestations

5.1 Introduction

Les prestations fournies par HAROPA PORT | Paris aux EF ou OF lors de l'utilisation du Réseau Ferré Portuaire se répartissent dans les catégories ci-après.

5.2 Prestations minimales de HAROPA PORT | Paris

Ce sont les prestations auxquelles peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, l'ensemble des EF ou OF. Elles comprennent :

- le traitement des demandes de capacité en relation avec SNCF RÉSEAU ;
- 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 disponibilité du réseau, l'électrification des caténaires, 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.

5.3 Accès aux équipements fournis par HAROPA PORT | Paris

HAROPA PORT | Paris assure aux EF ou OF l'accès aux équipements suivants :

- installations de traction électrique ;
- terminaux de marchandises ;
- faisceaux de distribution et de garage ;
- voies de stationnement.

La demande d'accès à ces équipements doit être effectuée par les EF auprès de HAROPA - Ports de Paris, au plus tard en même temps que la demande de capacité.

5.4 Prestations complémentaires

HAROPA PORT | Paris peut fournir aux EF, sur demande et en fonction du résultat de l'instruction du dossier, les prestations particulières suivantes :

- réception de convois Transport Exceptionnel (TE) ;
- stationnement de wagons et trains complets ;
- emplacements dédiés au refueling ;
- à titre exceptionnel, relevage de wagons et engins de traction en cas de déraillement.

Chapitre 6 – Tarification

6.1 Principe de tarification

L'utilisation du RFP peut donner lieu à la perception par HAROPA PORT | Paris de redevances couvrant les frais d'utilisation du RFP et de traction électrique. Les principes de tarification sont les suivants :

- facturation à l'utilisation effective des blocs ;
- mise à disposition des installations de traction électrique (le courant de traction étant fourni par SNCF RÉSEAU) ;
- stationnement prolongé, imprévu, abusif, gênant ;
- circulations de transports exceptionnels (TE) ;
- entrée/sortie en dehors des horaires habituels d'ouverture du site portuaire concerné.

6.2 Tarifs

Compte tenu de l'orientation stratégique de HAROPA PORT | Paris en matière de développement durable et d'engagement vis-à-vis des objectifs de la Loi Grenelle, la valeur de ces redevances est fixée à 0 € (zéro euro) pour l'année 2024, à l'exception de la redevance pour stationnement de longue durée visée au paragraphe 3.5, fixée pour 2024 à 10 € par jour et par wagon au-delà de 48 h.

Chapitre 7 – Exploitation ferroviaire

7.1 Gestion opérationnelle des situations d'urgence

En cas d'accident ou d'incident grave, HAROPA PORT | Paris et les EF doivent prendre les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement.

Afin de gérer les situations d'urgence, HAROPA PORT | Paris a établi en concertation avec les autorités administratives compétentes un plan d'intervention et de sécurité (PIS) selon les exigences de l'arrêté du 12 août modifié par l'arrêté du 30 janvier 2017 relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national.

Le document principal du PIS présente le schéma d'alerte en cas de survenue d'un accident ou incident grave sur le RFP et des annexes spécifiques à chacune des trois plateformes multimodales décrivent les sites susceptibles de présenter des risques particuliers au regard des conditions d'exploitation, les particularités de l'infrastructure, les accès au site et l'annuaire des interlocuteurs à contacter. Des fiches annexes au PIS détaillent le rôle de chacun des intervenants dans la mise en œuvre du PIS.

7.2 Retour d'expérience

Le PGI organise régulièrement avec les EF des réunions de retours d'expérience formels concernant en particulier la sécurité et le déroulement de l'exploitation. Les conclusions de ces réunions sont présentées à HAROPA PORT | Paris, assorties de propositions de plans d'actions si nécessaire.

Par ailleurs, HAROPA PORT | Paris organise annuellement, au cours du premier trimestre, une réunion à laquelle elle convie les représentants des EF et des ITE pour les recevoir avec son PGI, présenter le bilan de l'année écoulée en termes de sécurité, de trafics et d'évolution, présenter les perspectives pour l'année à venir et entendre les difficultés rencontrées pour y définir des plans d'actions en conséquence.

Annexes

Annexe 1 : site de Gennevilliers

Annexe 1.1 : Plan de situation du Port de Gennevilliers

Annexe 1.2 : Localisation des équipements et des infrastructures ferroviaires

Annexe 1.3 : Repérage des blocs

Annexe 2 : site de Bonneuil-sur-Marne

Annexe 2.1 : Plan de situation du Port de Bonneuil-sur-Marne

Annexe 2.2 : Localisation des équipements et des infrastructures ferroviaires

Annexe 2.3 : Repérage des blocs

Annexe 3 : site de Limay-Porcheville

Annexe 3.1 : Plan de situation du Port de Limay

Annexe 3.2 : Localisation des équipements et des infrastructures ferroviaires

Annexe 3.3 : Repérage des blocs

Annexe 4 : amplitudes de tenue des postes d'aiguillage du RFN pour l'accès aux sites portuaires et horaires d'exploitation du PGI

Annexe 5 : coordonnées des gestionnaires d'infrastructure

Annexe 6 : glossaire

Annexe 1 : site de Gennevilliers

Annexe 1.1 : Plan de situation du Port de Gennevilliers

PLAN DE SITUATION

Site de Gennevilliers



- Plateforme multimodale (domaine de HAROPA PORT) *
 - Réseau ferré national
 - Desserte ferrée du port
- * hors plan d'eau

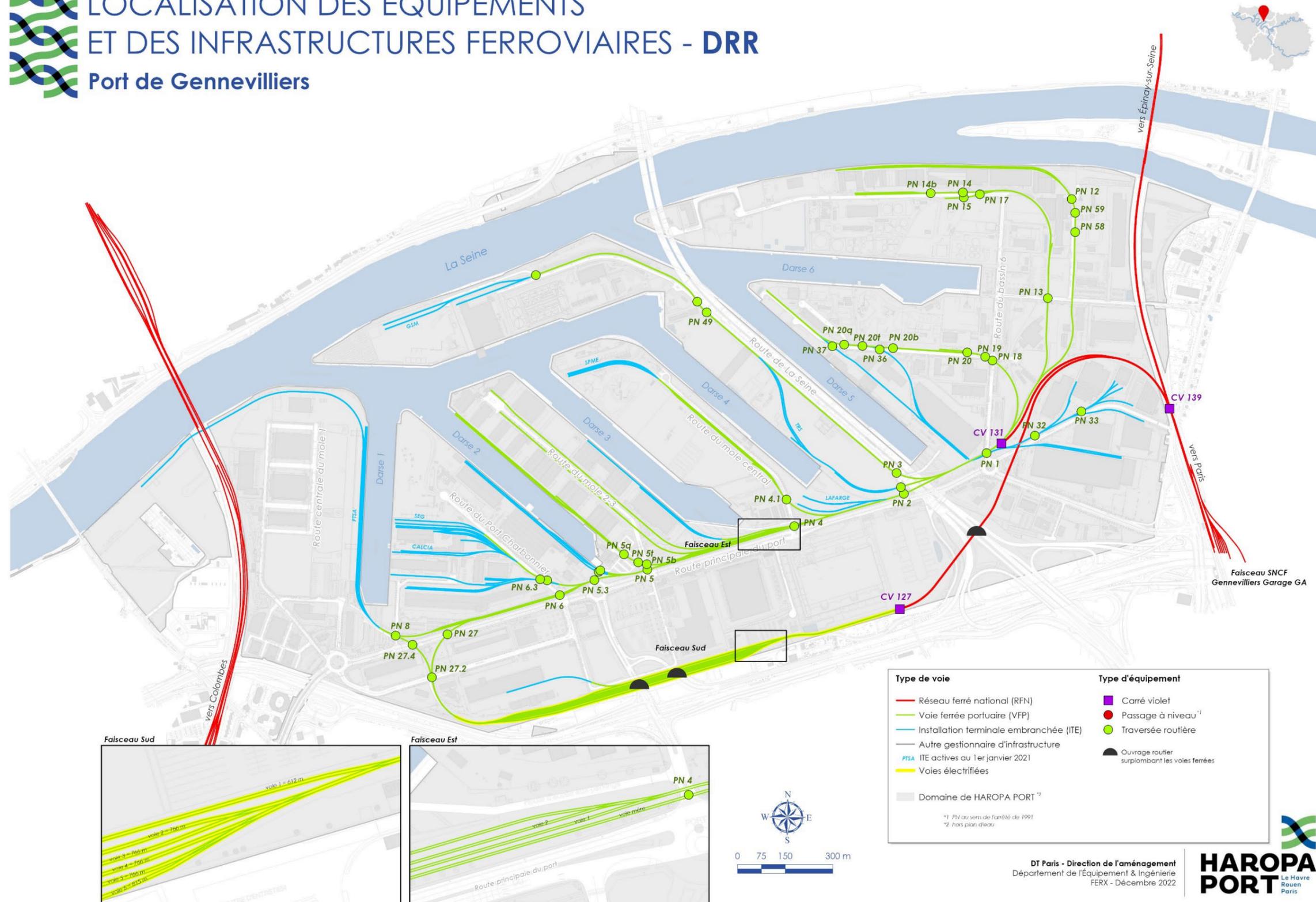


DF Paris - Direction de l'Aménagement
Département de l'Équipement & Ingénierie
FERX - Novembre 2021



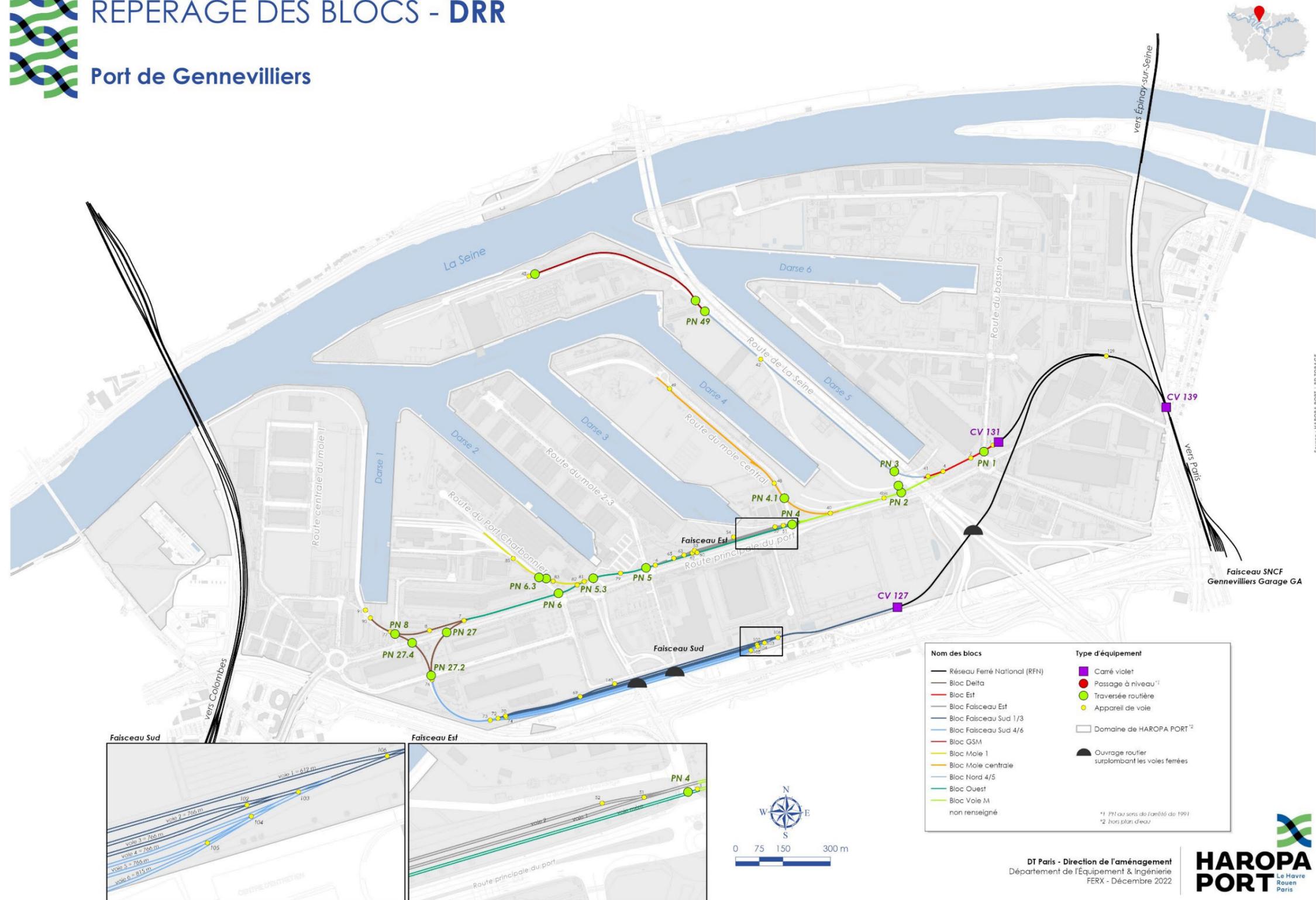
Annexe 1.2 : Localisation des équipements et des infrastructures ferroviaires

**LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS
ET DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES - DRR**
Port de Gennevilliers



Les points de connexion RFN/RFP pour le site de Gennevilliers sont situés au droit des signaux C_v127 et C_v131.

REPÉRAGE DES BLOCS - DRR
Port de Gennevilliers



Annexe 2 : site de Bonneuil sur Marne

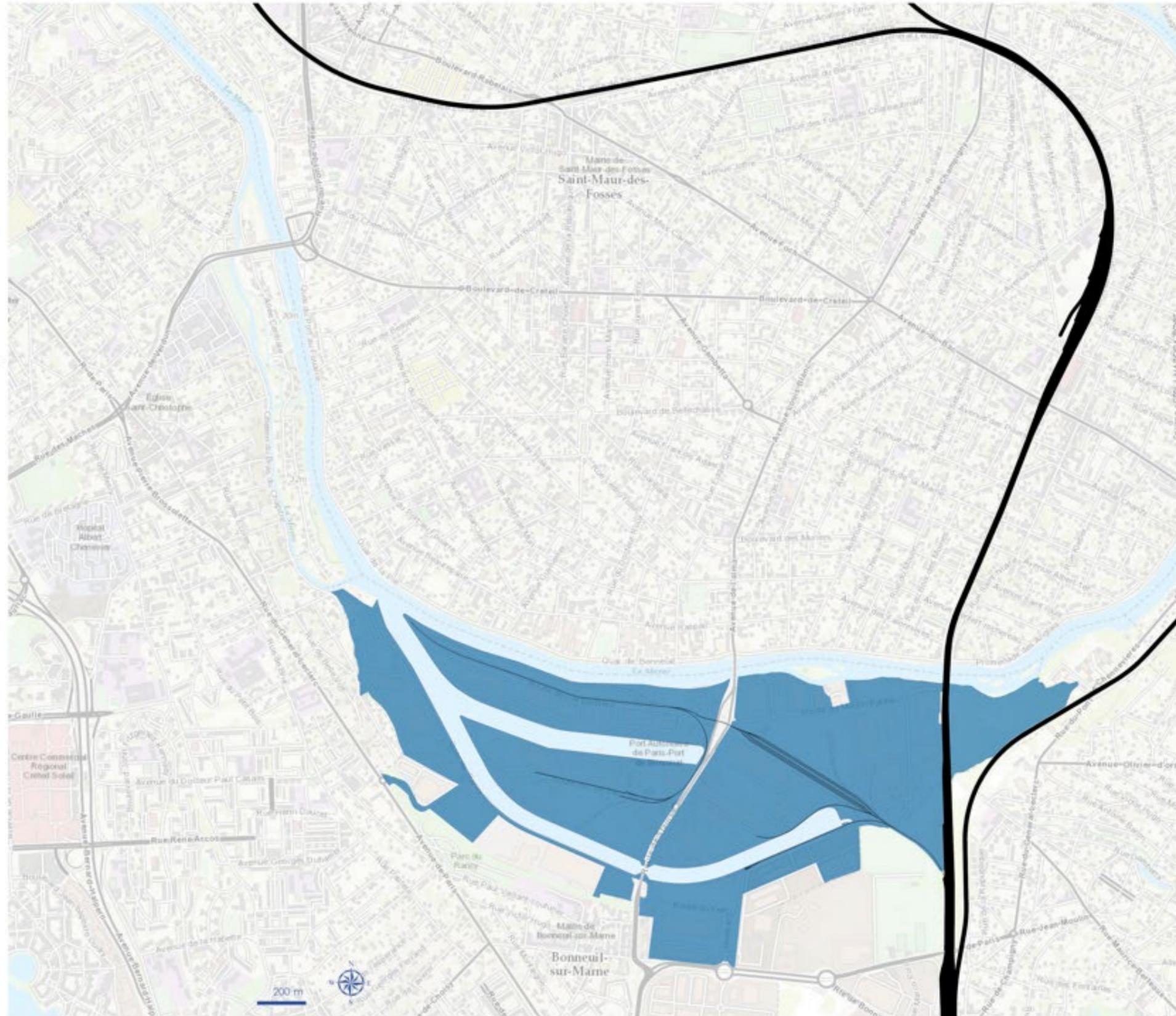
Annexe 2.1 : Plan de situation du port de Bonneuil-sur-Marne

PLAN DE SITUATION

Site de Bonneuil-sur-Marne



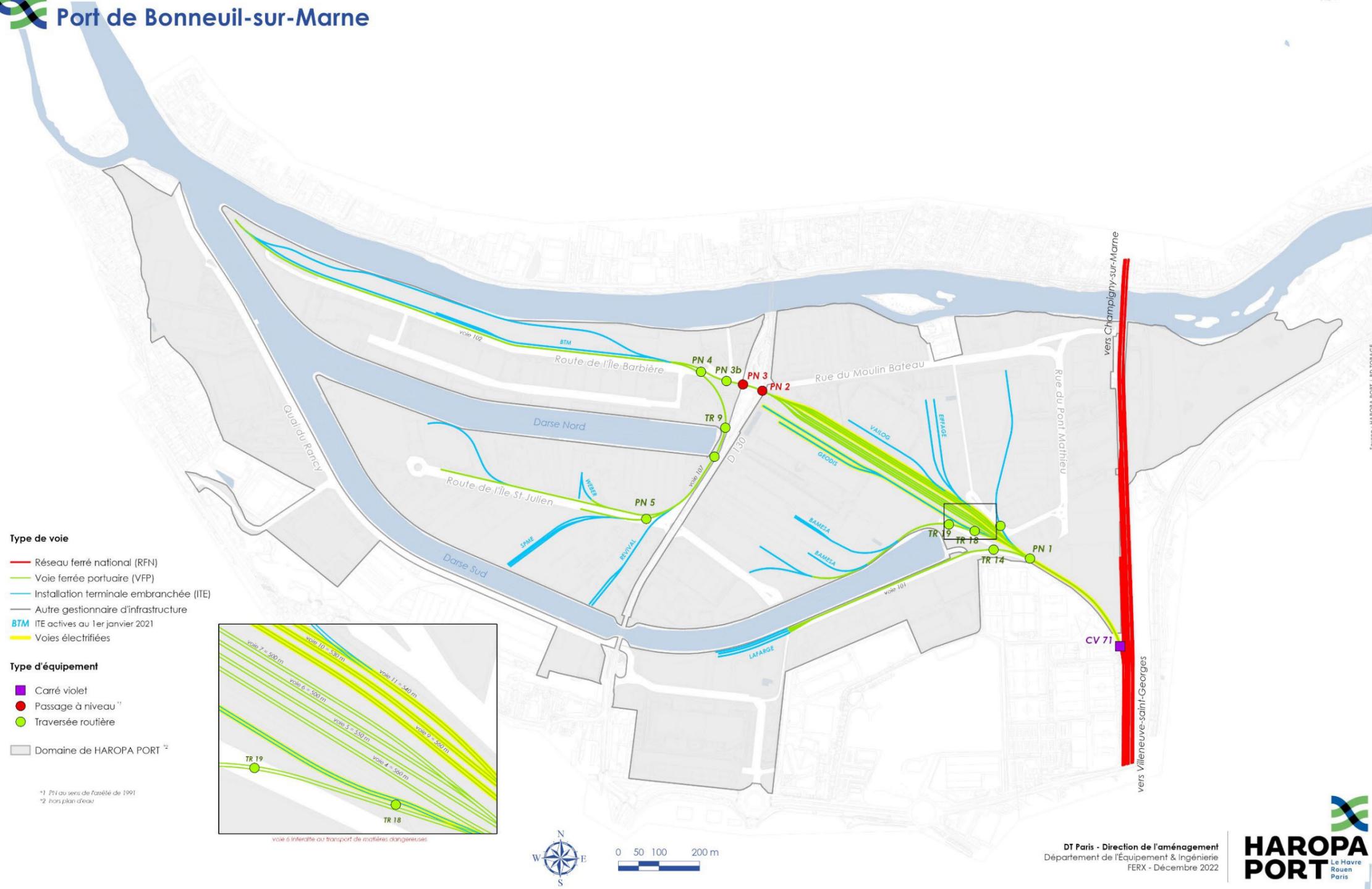
- Plateforme multimodale (domaine de HAROPA PORT) *
- Réseau ferré national
- Desserte ferrée du port
- * Non plan d'eau



DT Paris - Direction de l'Aménagement
Département de l'Équipement & Ingénierie
FERX - Novembre 2021

Annexe 2.2 : Localisation des équipements et des infrastructures ferroviaires

**LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS
ET DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES - DRR**
Port de Bonneuil-sur-Marne



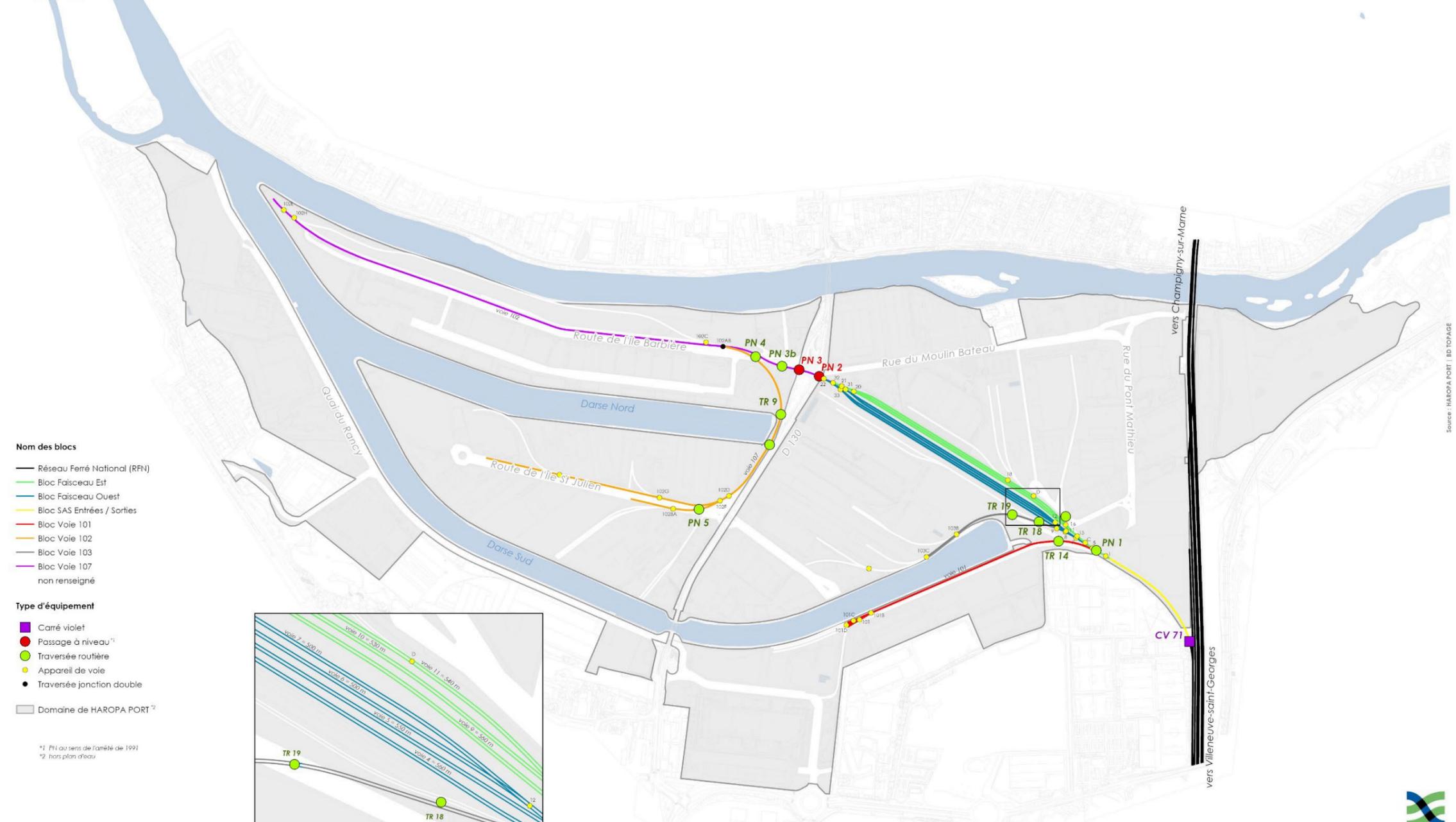
Source : HAROPA PORT | BD TOPAGE

Le point de connexion RFN/RFP pour le site de Bonneuil sur Marne est situé au droit du portail délimitant les propriétés respectives de SNCF RÉSEAU et de HAROPA PORT | Paris, en amont du signal C_v71.



REPÉRAGE DES BLOCS - DRR

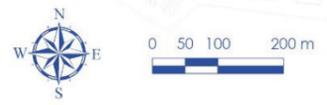
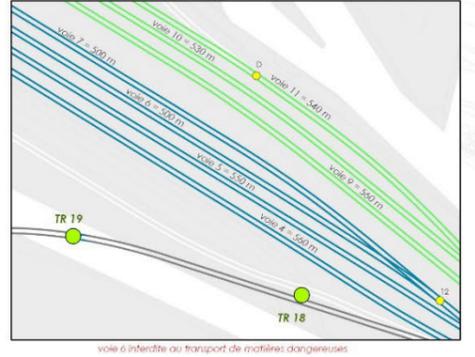
Port de Bonneuil-sur-Marne



- Nom des blocs**
- Réseau Ferré National (RFN)
 - Bloc Faisceau Est
 - Bloc Faisceau Ouest
 - Bloc SAS Entrées / Sorties
 - Bloc Voie 101
 - Bloc Voie 102
 - Bloc Voie 103
 - Bloc Voie 107
 - non renseigné

- Type d'équipement**
- Carré violet
 - Passage à niveau^{*1}
 - Traversée routière
 - Appareil de voie
 - Traversée jonction double
 - Domaine de HAROPA PORT^{*2}

^{*1} PVI au sens de l'arrêté de 1991
^{*2} hors plan d'eau



DT Paris - Direction de l'aménagement
 Département de l'Équipement & Ingénierie
 FERX - Décembre 2022

Annexe 3 : site de Limay-Porcheville

Annexe 3.1 : Plan de situation du Port de Limay

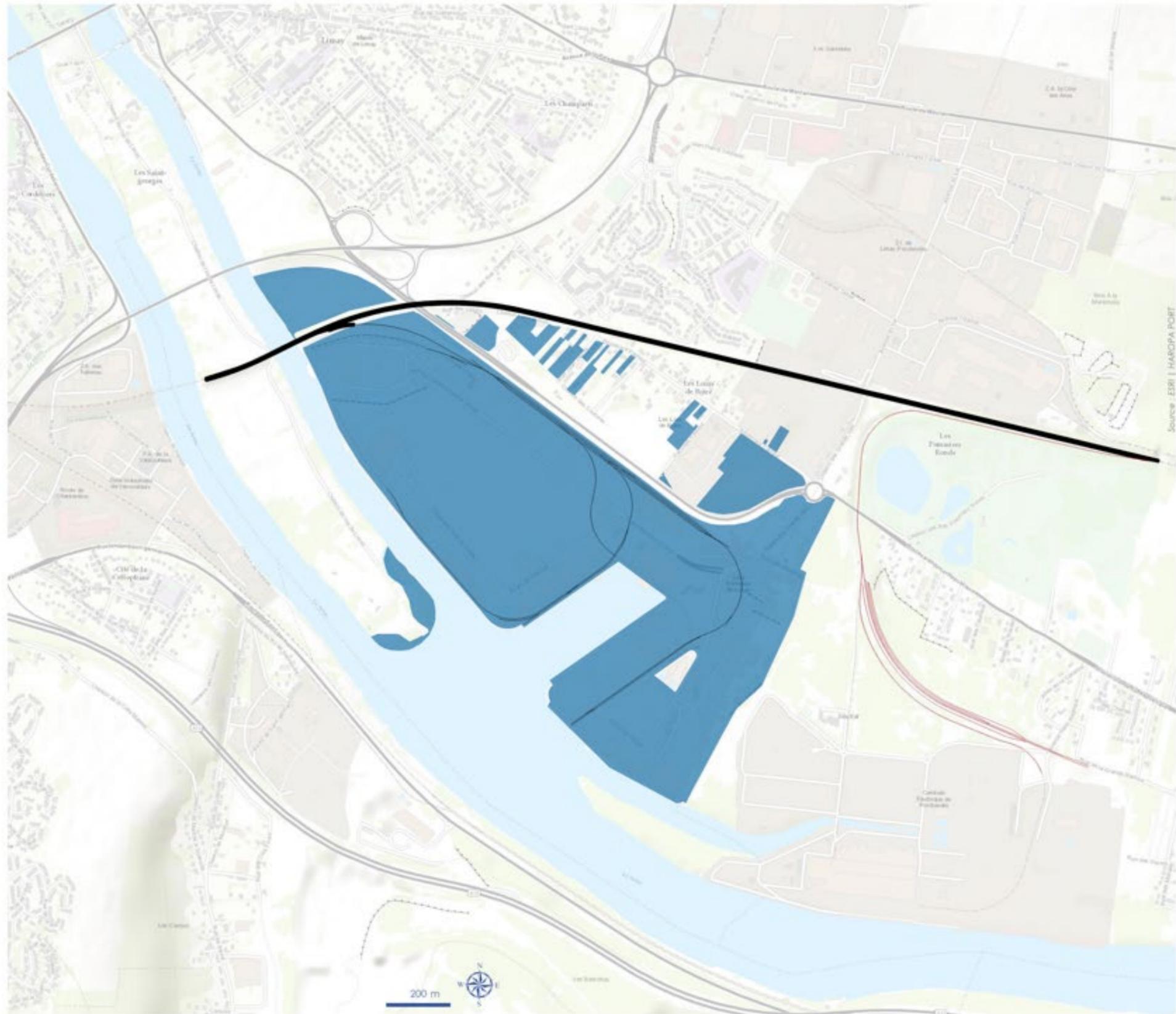
PLAN DE SITUATION

Site de Limay - Porcheville



- Plateforme multimodale (domaine de HAROPA PORT) *
- Réseau ferré national
- Desserte ferrée du port
- Autre gestionnaire d'infrastructure

* hors plan d'eau



DT Paris - Direction de l'Aménagement
Département de l'Équipement & Ingénierie
FERX - Novembre 2021



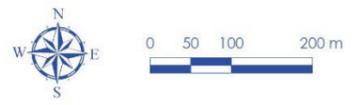
200 m



Annexe 3.2 : Localisation des équipements et des infrastructures ferroviaires



**LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS
ET DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES - DRR**
Port de Limay - Porcheville

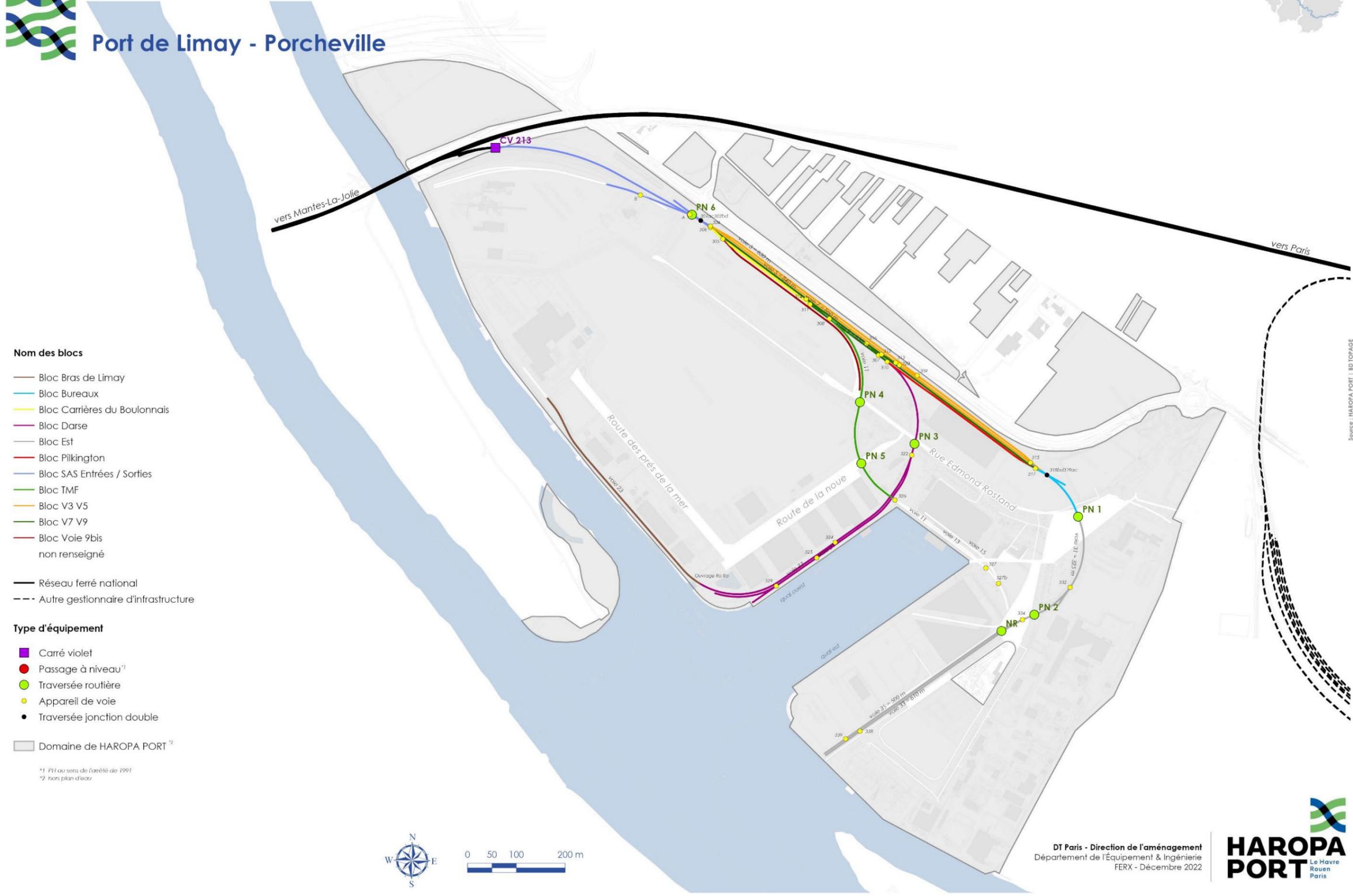


DT Paris - Direction de l'aménagement
Département de l'Équipement & Ingénierie
FERX - Décembre 2022

Le point de connexion RNF/RFP pour le site de Limay est situé au droit du signal C_v213.

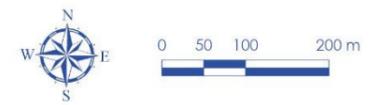
Annexe 3.3 : Repérage des blocs

REPÉRAGE DES BLOCS - DRR
Port de Limay - Porcheville



- Nom des blocs**
- Bloc Bras de Limay
 - Bloc Bureaux
 - Bloc Carrières du Boulonnais
 - Bloc Darse
 - Bloc Est
 - Bloc Pilkington
 - Bloc SAS Entrées / Sorties
 - Bloc TMF
 - Bloc V3 V5
 - Bloc V7 V9
 - Bloc Voie 9bis
 - non renseigné
- Réseau ferré national
- - - Autre gestionnaire d'infrastructure
- Type d'équipement**
- Carré violet
 - Passage à niveau^{*1}
 - Traversée routière
 - Appareil de voie
 - Traversée jonction double
- Domaine de HAROPA PORT^{**}

*1 Piv au sens de l'arrêté de 1991
** hors plan d'eau



DT Paris - Direction de l'aménagement
Département de l'Équipement & Ingénierie
FERX - Décembre 2022

Annexe 4 : horaires d'ouverture

Site portuaire		Gennevilliers	Bonneuil sur Marne	Limay
Poste RFN commandant l'accès au RFP		PCD d'Invalides	Poste 1 de Sucy	Poste 1 de Mantes
Ouverture du poste RFN	Semaine	3x8	3x8	3x8
	Samedis		0h – 14h / 22h – 24h	
	Dimanches		0h – 10h / 22h – 24h	
	Fêtes		0h – 14h / 22h – 24h	
Ouverture du site portuaire		24h/24 – 7j/7	24h/24 – 7j/7	24h/24 – 7j/7

Annexe 5 : coordonnées des gestionnaires d'infrastructure

Gestionnaire d'infrastructure (GI)	Adresse postale	Téléphone	Site internet
SNCF RÉSEAU	12 rue Jean-Philippe RAMEAU CS 80001 – 93212 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	+33 9 80 98 03 29	www.sncf-reseau.com
Eurotunnel	Eurotunnel UK Terminal P.O. Box 2000 Folkestone KENT CT 18 – 8XY ROYAUME-UNI	+44 1303 283 806	www.eurotunnelfreight.com
RATP	PARIS		www.ratp.fr
Port Edouard Herriot / CNR	LYON		
HAROPA PORT Paris	2 quai de Grenelle 75015 PARIS		www.haropaport.com/fr
HAROPA PORT Le Havre	Terre-plein de la Barre 76067 LE HAVRE Cedex	+33 02 32 74 74 00	www.haropaport.com/fr
HAROPA PORT Rouen	34, boulevard Boisguilbert 76000 ROUEN	+33 02 35 52 54 56	www.haropaport.com/fr
Port Autonome de Strasbourg	20 Rue de Saint-Nazaire, 67000 Strasbourg	+33 06 73 26 14 56	www.strasbourg.port.fr
Grand port maritime de Bordeaux	2 place Gabriel 33000 BORDEAUX FRANCE	+33 05 56 90 58 00	www.bordeaux-port.fr
Grand port maritime de Dunkerque	Terre-plein Guillain 59140 DUNKERQUE	+33 03 28 28 78 78	www.portdedunkerque.fr
Grand port maritime de Marseille	23, place de la Joliette 13226 MARSEILLE Cedex 02	+33 04 91 39 40 00	www.marseille-port.fr
Grand port maritime de La Rochelle	BP 70394 17001 LA ROCHELLE	+33 05 46 00 53 60	www.larochelle.port.fr

Annexe 6 : glossaire

Acheminement : ensemble des opérations permettant d'amener un wagon, plusieurs wagons (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 PGI interlocuteur des EF en opérationnel. Il traite les demandes de circulation selon un programme d'activité pré établi. Il est le point d'entrée de l'EF pour tout incident sur le RFP.

Entreprise Ferroviaire (EF) : opérateur ferroviaire disposant d'un certificat de sécurité au titre de ses activités sur le Réseau Ferré Portuaire (Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire).

Gestionnaire d'infrastructure (GI) : 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 la gestion des voies ferrées à l'intérieur de la circonscription de HAROPA PORT | Paris;
- de l'entretien des caténaires ;
- de l'accord des travaux.

Prestataire en charge de la Gestion de l'Infrastructure (PGI) : entreprise chargée par le gestionnaire d'infrastructure d'assurer pour son compte la gestion opérationnelle de la circulation sur les voies ferrées portuaires et l'entretien et la maintenance du réseau ferré portuaire.

HAROPA PORT | Paris : Direction territoriale de Paris du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, dénommé HAROPA PORT, établissement public de l'Etat, qui a pour vocation de gérer l'activité portuaire en région Ile de France et de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement sur ce territoire.

Installation Terminale Embranchée (ITE) : ensemble qui comprend l'embranchement particulier et les équipements utilisés par 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.

Opérateur Ferroviaire (OF) : entreprise agréée au titre de l'article L. 411-6 du Code des ports maritimes.

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 ni des installations terminales embranchées privées et participent à la desserte de la zone portuaire ; elles constituent le réseau ferré portuaire.

SNCF RESEAU : La société SNCF Réseau (Article L. 2111-9 du code des transports) a notamment pour mission :

- L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;
- La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;
- La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national.

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.