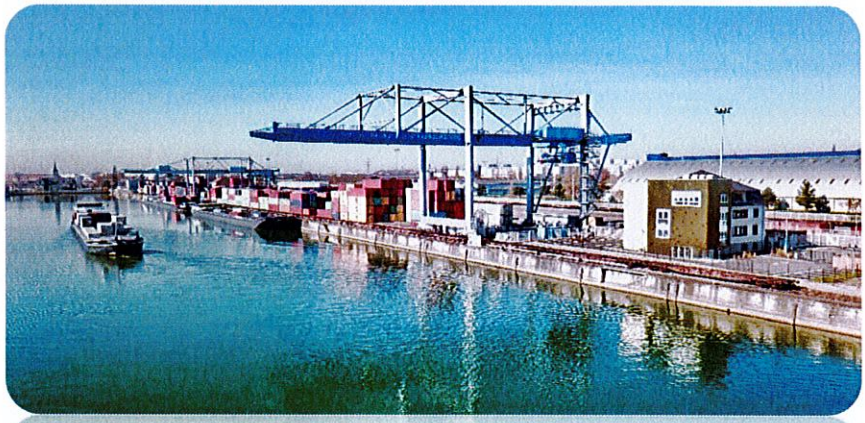
PAS
PORTS DE STRASBOURG

VOIES FERRÉES LOCALES

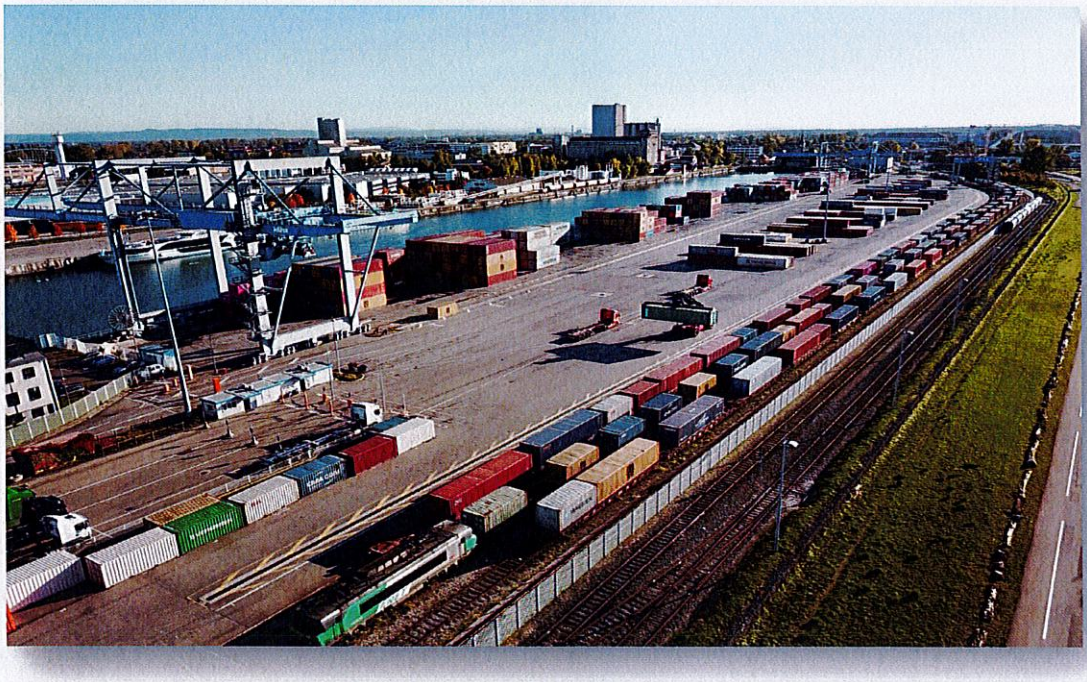
Édition du 1er décembre 2023



GUIDE DES SERVICES FERROVIAIRES

2024

ANCIENNEMENT DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU



PORTS DE STRASBOURG

Vers.	Date	Nature des modifications	Réalisé	Vérifié	Approuvé
01	05/09/23	Origine du document		E. Darnault Elvis DARNAULT T. Schaeffer	C. Merlin

SOMMAIRE

CHAPITRE I. Informations générales 6

Article 1. Introduction 6

Article 2. Objectif 6

Article 3. Cadre juridique 7

Article 4. Caractéristiques et régime du Guide des Services Ferroviaires 8

Article 5. Contacts 8

Article 6. Glossaire 9

CHAPITRE II. Conditions d'accès aux VFL 10

Article 7. Autorisation d'accès 10

Article 8. Processus de demande d'accès 10

Article 9. Déclarations 11

Article 10. Documentation 12

Article 11. Respect des règles relatives à l'exploitation du RFP et à la gestion des circulations 12

Article 12. Matériel roulant 13

Article 13. Dispositions concernant le personnel des OPF 15

Article 14. Cas particuliers d'utilisation d'une partie limitée de VFL du PAS pour des services locaux de traction 16

Article 15. Obligation d'assurance 17

CHAPITRE III. Infrastructure du RFP de Strasbourg 18

Article 16. Interfaces RFP – Système Ferroviaire 18

Article 17. Consistance du RFP 18

Article 18. Renseignements techniques relatifs aux VFL 20

Article 19. Disponibilité de l'infrastructure 21

Article 20. Systèmes d'exploitation et de sécurité 22

CHAPITRE IV. Infrastructure du RFP de Lauterbourg 25

Article 21. Interfaces RFP - SF 25

Article 22. Consistance du RFP 25
Article 23. Renseignements techniques relatifs aux VFL 26
Article 24. Disponibilité de l'infrastructure 27
Article 25. Systèmes d'exploitation et de sécurité 27

CHAPITRE V. Attribution de capacités 29

Article 26. Circulations sur les VFL (hors gare de triage SRH) 29
Article 27. Cas particulier de la Gare de triage SRH 31
Article 28. Stationnement 32
Article 29. Marchandises dangereuses 33
Article 30. Transports exceptionnels 'TE' 34

CHAPITRE VI. Règles opérationnelles 35

Article 31. Généralités 35
Article 32. Phase pré-opérationnelle 36
Article 33. Phase opérationnelle 37
Article 34. Situations perturbées 38
Article 35. Phase post-opérationnelle 41
Article 36. Sûreté 42
Article 37. Droit de contrôle et de visite 42

CHAPITRE VII. Services 44

Article 38. Introduction 44
Article 39. Prestations minimales 44
Article 40. Accès aux équipements 44
Article 41. Prestations complémentaires 45

CHAPITRE VIII. Système de tarification 47

Article 42. Circulations sur le RFP 47
Article 43. Stationnement, manœuvre, triage, recomposition de wagons et garage 48
Article 44. Règlement des sommes dues 49
Article 45. Caution 49
Article 46. Biens immobiliers 50

CHAPITRE IX. Responsabilités 51

Article 47. Responsabilités de l'OPF envers le PAS en cas d'accidents ou de dommages 51

Article 48. Responsabilité du PAS envers l'OPF en cas d'accidents ou de dommages 52

Article 49. Causes concomitantes 54

Article 50. Conséquences indemnitaires des retards 54

Article 51. Force majeure 54

Article 52. Prescription 55

CHAPITRE I. INFORMATIONS GÉNÉRALES

Article 1. Introduction

Par convention, le Réseau Ferré Portuaire 'RFP' est l'ensemble qui regroupe les VFL et les ITE au sens de l'article R.5351-2 du code des transports.

Le RFP est localisé sur 3 sites géographiquement distincts :

- Strasbourg dont le détail est repris au CHAPITRE III - *Infrastructure du RFP de Strasbourg* du présent document
- Lauterbourg dont le détail est repris au CHAPITRE IV - *Infrastructure du RFP de Lauterbourg* du présent document.
- **Marckolsheim qui n'est pas concerné par le présent Guide des Services Ferroviaires** puisque géré comme sous embranchement du réseau du Port-Rhénan de Colmar/Neuf Brisach, qui possède sa propre législation et réglementation pour le moment. Il est prévu un basculement de ce tronçon en VFL courant 2024.

Par convention également, les utilisateurs du RFP sont dénommés Opérateur Portuaire Ferroviaire 'OPF'.

Le PAS délègue la gestion opérationnelle de la circulation ferroviaire sur les VFL à l'Opérateur Portuaire Exploitation 'OPE' (Cf. Article 31) ; la maintenance est effectuée par un ou des Opérateurs Portuaires de Maintenances 'OPM' (en fonction des travaux concernés).

Article 2. Objectif

Ce nouveau **G**uide des **S**ervices **F**erroviaires, dénommé **GSF 2024** en lieu et place de l'ancien *DRR*, contient toutes les informations nécessaires aux opérateurs qui souhaitent utiliser le RFP pour y assurer des prestations de transport de marchandises et bénéficier de l'ensemble des services développés autour de l'offre ferroviaire de *Ports de Strasbourg*.

Le Guide des Services Ferroviaires fixe par ailleurs les conditions générales d'ordre administratif, technique et financier d'utilisation de l'infrastructure des VFL par l'OPF, sans préjudice des conditions particulières à convenir avec lui dans le cadre d'un contrat d'utilisation.

Le présent Guide des Services Ferroviaires comprend :

- des informations générales ;
- les conditions d'accès aux VFL ;
- la description de l'infrastructure ;
- les règles d'attribution de capacité d'infrastructure ;
- les règles opérationnelles de gestion de la concomitance d'activité ;
- la description des services offerts aux entreprises ferroviaires ;
- les règles relatives à la tarification.

Article 3. Cadre juridique

A la date de publication de la présente édition, le cadre juridique applicable à l'accès aux voies ferrées locales et à leur utilisation est constitué notamment des textes législatifs et réglementaires suivants :

- Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (JO du 3 août 2005) ;
- Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;
- Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports ;
- Code des Transports, Partie législative - Titre V - Voies ferrées portuaires (Articles L. 5351-1 à L. 5352-5) ;
- Décret n°92-352 du 1er avril 1992 pris pour l'application des articles L. 4643-2, L. 4643-3 et R. 4228-37 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées ;
- Décret 2017-439 du 30 mars 2017 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;
- Article 212 de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;
- Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises. ;
- Arrêté du 6 février 2018 portant les référentiels relatifs à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;
- Arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs.

En tant que gestionnaire d'une infrastructure sous statut du décret 2017- 439, le PAS fait le choix d'utiliser les textes ci-dessous, propres au système ferroviaire, comme référentiels complémentaires applicables en tout ou partie sur le réseau ferré portuaire :

- Décret 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains ;
- Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train ;
- Arrêté du 1er juillet 2004 modifié relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national et ses annexes ;
- Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains. (Sans restriction du périmètre de chacune des TES d'Exploitation) ;
- Annexe I de l'Arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire ;

- Arrêté du 19 avril 2017 relatif aux passages à niveau.

De plus, l'accès aux VFL et leur utilisation sont régis par la version en vigueur du Règlement de Sécurité de l'Exploitation '**RSE',** et de son Système de Gestion de la Sécurité **'SGS'**.

Article 4. Caractéristiques et régime du Guide des Services Ferroviaires

Responsabilité

Le présent document contient une description des éléments essentiels des VFL et de leur utilisation, arrêtés à sa date de publication.

La difficulté d'actualisation immédiate des données peut toutefois conduire à des imprécisions ou des divergences entre la description figurant dans le présent document et la réalité, dont le PAS ne pourra être tenu responsable.

Les OPF sont invités à consulter le PAS pour toute précision.

Procédure de recours

En cas de désaccord avec l'une ou l'autre des dispositions du présent Guide des Services Ferroviaires, un recours peut être formé devant le tribunal administratif de Strasbourg.

Période de validité et procédure de mise à jour

Le présent Guide des Services Ferroviaires est applicable à partir du 1er janvier 2024. Il se substitue totalement à cette date au GSF 2023, alors abrogé.

Sans nouvel avis du PAS il sera applicable jusqu'au 31 décembre 2024.

De manière générale, les OPF pourront être consultés par le PAS à propos de toute **modification importante** envisagée pour le Guide des Services Ferroviaires 2024. Une nouvelle publication pourra alors être diffusée.

Les textes législatifs ou réglementaires en relation avec l'objet du présent Guide des Services Ferroviaires ou ses conditions d'exécution, entrés en vigueur postérieurement à sa date de prise d'effet ou de publication, s'appliquent de plein droit au Guide des Services Ferroviaires, selon les modalités que ces textes prévoient.

Article 5. Contacts

Tout OPF ou Industriel qui souhaite obtenir des informations complémentaires peut s'adresser

- au PAS pour des questions relatives aux sujets précisés dans ce présent GSF
- à l'OPE (Socorail) pour des questions opérationnelles, *en mettant en copie le PAS pour les sujets importants.*

Toutes les coordonnées utiles sont données en annexe.

Article 6. Glossaire

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

CHAPITRE II. CONDITIONS D'ACCÈS AUX VFL

Article 7. Autorisation d'accès

L'autorisation d'accès aux VFL est formalisée par un Contrat d'Utilisation du Réseau 'CUR'.

Seul un OPF respectant les conditions exigées par le présent Guide des Services Ferroviaires peut conclure avec le PAS un CUR portant sur tout ou partie des VFL.

En contrepartie de l'autorisation d'utiliser les VFL, le PAS perçoit, le cas échéant, aux conditions définies par son Conseil d'administration, une redevance d'usage pour l'entretien et le renouvellement de son réseau.

L'utilisation des VFL, l'accès aux équipements et la fourniture éventuelle de prestations complémentaires et connexes à l'OPF, nécessitent la détention par l'OPF, en son nom :

- D'un **système de gestion de la sécurité** ;
- D'un **CUR** conclu avec le PAS ;
- D'un **certificat d'assurance** prenant en compte les risques générés par l'activité ;
- Des **cahiers des charges des formations** dispensées ;
- De personnels dûment formés au matériel utilisé, au réseau emprunté, et aux types de marchandises déplacées ;
- De **matériels ferroviaires conformes** audités, suivis, et déclarés auprès du Pôle Réseau Ferré Portuaire, (si non immatriculés SF) ;
- **D'une analyse exhaustive des risques**, afin d'argumenter précisément l'impact de l'activité du candidat tractionnaire sur le niveau de sécurité (de sa propre activité, et vis-à-vis de la coactivité générée).

Article 8. Processus de demande d'accès

En vue de l'élaboration du CUR, la demande d'accès doit être accompagnée des pièces suivantes :

- une copie du K-Bis de l'entreprise ;
- une copie de l'engagement[1] à respecter les consignes d'exploitation et les conditions d'utilisation du RFP transmis au gestionnaire des circulations ;
- une description des trajets et des caractéristiques des circulations envisagées[2] notamment s'il est prévu des marchandises dangereuses, ou des transports exceptionnels ;
- une demande de capacité (Cf. CHAPITRE V - *Attribution de capacités*) ;
- **les caractéristiques des matériels roulants qui seront utilisés**, ainsi qu'une note vérifiant leur adéquation à l'infrastructure empruntée et aux services envisagés ; (Voir Art. 12.2) – Une Demande d'Autorisation de Compatibilité doit être remplie. « Formulaire DAC » disponible auprès du PAS ;

- une note décrivant l'organisation locale qui sera mise en place et son intégration dans le système général de management de la sécurité élaboré dans le cadre du RSE (notamment le dispositif de formation et de maintien des connaissances pour les personnels affectés aux tâches de sécurité – Cf. Article 13) ;
- les coordonnées des correspondants opérationnels chargés de recueillir les informations, accuser réception et représenter l'OPF auprès du PAS et de l'OPE, notamment celles d'un responsable possédant les compétences nécessaires en matière de sécurité ferroviaire, maîtrisant la langue française qui puisse être joint en permanence pendant toute la durée du service assuré par l'OPF, et qui a autorité pour la prise de décisions opérationnelles au nom de l'OPF, dont signature des PVCI éventuels ;
- les attestations d'assurance relative à la couverture des conséquences pécuniaires de la responsabilité envers le PAS ou les tiers (Cf. Article 14).

Tout autre élément ou document complémentaire pourrait être réclamé dans le cadre de l'instruction de la demande par le PAS.

Article 9. Déclarations

Changement de la situation de l'OPF

L'ensemble des éléments fournis dans le cadre de l'élaboration du CUR sera en permanence tenu à jour par l'OPF qui informera le PAS des éventuelles évolutions (modification du service réalisé, nouveau matériel roulant…).

En particulier, en cas de suspension ou de retrait, total ou partiel du certificat de sécurité unique, l'OPF en informe immédiatement le PAS en produisant les documents correspondants.

L'OPF doit également informer immédiatement le PAS de toute autre décision empêchant la poursuite totale ou partielle de l'activité professionnelle (notamment interdiction prononcée par une juridiction pénale ou commerciale), point-bloquant suite à un audit sur le matériel roulant, notamment.

Trafic

➔ Déclaration mensuelle

L'OPF doit déclarer au PAS mensuellement (**avant le 15 du mois suivant**), au format informatique, les données des trafics effectués sur les VFL. Le PAS s'engage à respecter la confidentialité des informations notamment à caractère commercial qui lui seront communiquées. Ces données seront exclusivement utilisées à des fins statistiques et de facturation (Cf. Article 7).

Il s'agit, par mois de trafic, de :

- Tonnage net ;
- Tonnage brut ;
- Origine / Destination de la marchandise dans le port : nom de l'entreprise embranchée ;

- Type de marchandise transportée[3] ;
- Type de train (lotissement ou train complet) ;
- Nombre de wagons.

Le modèle de déclaration mensuelle à utiliser est fourni en annexe. Il sera adressé sur demande par le PAS sous format électronique. Tout autre moyen de transmission des déclarations de tonnages ne pourrait être accepté. Seul le tableau fourni devra être envoyé au PAS dans les délais impartis. **En cas de non-déclaration continue, prolongée et/ répétitive des tonnages réalisés par une Entreprise Ferroviaire, de déclaration non conforme (concernant le cadre d'établissement et/ou les modalités de transmission) ou non exhaustive, l'accès au RFP pourrait être restreint ou supprimé par le PAS, sans préjudice des autres actions possibles, après avoir sollicité de l'OPF préalablement les éléments sur le manquement relevé.**

Article 10. Documentation

Le PAS met à disposition de tout OPF l'ensemble de la documentation d'exploitation des VFL, notamment le RSE, et les instructions locales d'exploitation (ILE) permanentes et temporaires, prises en application du RSE.

Les ILE permanentes définissent notamment les règles :

- de manœuvre ;
- de réception des trains ;
- de protection des personnels intervenant sur les matériels roulants ;
- de gestion des incidents de matière dangereuse.

Les ILE temporaires (ILE-T) peuvent concerner :

- des travaux ;
- des ralentissements ;
- des modifications mineures avant la diffusion de l'ILE permanente associée.

Ces ILE peuvent être retranscrites en tant que de besoin par les OPF en Instructions Locales Opérationnelles 'ILO'.

Article 11. Respect des règles relatives à l'exploitation du RFP et à la gestion des circulations

En vue de l'utilisation de l'infrastructure du RFP, l'OPF se conforme à l'ensemble des règles, d'ordre législatif ou réglementaire ou celles reprises dans la documentation d'exploitation.

[3] Selon la nomenclature NST 2007

L'OPF ne peut se prévaloir, dans l'exécution du CUR, d'une quelconque ignorance de ces textes, et des règles de l'art afférentes.

Article 12. Matériel roulant

Définitions

Les termes « matériel roulant » 'MR' désignent tous les types de véhicules (locomotives, wagons ou autres véhicules) utilisés ou tractés par l'OPF ou des entreprises agissant pour son compte pour exécuter ses services de transport ferroviaire (y compris les manœuvres afférentes), sans considération de leur régime de propriété ou de gestion.

Caractéristiques techniques

Le MR de l'OPF doit être conforme aux prescriptions techniques et aux recommandations. Il doit par ailleurs présenter des caractéristiques techniques compatibles avec l'infrastructure empruntée, le service envisagé et la réglementation applicable sur le RFP.

Il doit notamment respecter les conditions techniques suivantes :

- être capable de s'inscrire sur les infrastructures utilisées sans les endommager (Cf. CHAPITRE III - *Infrastructure du RFP de Strasbourg* et CHAPITRE IV - *Infrastructure du RFP de Lauterbourg* du présent GSF) ;
- disposer d'essieux conformes à la fiche UIC 510-2 afin de permettre le passage dans les appareils de voie ;
- respecter le gabarit historique de construction GA des matériels roulants – hors Transports Exceptionnels (Cf. Article 30) ;
- ne présenter aucune pièce ou équipement n'engageant le gabarit bas défini (Cf. annexe 8) ;
- **respecter une charge à l'essieu ne dépassant pas 22.5 tonnes (Charge D4) ;** pour des roues de diamètres supérieur ou égale à 840 mm, et une masse maximale par mètre courant des points d'appui sur les rails, ne dépassant pas 8 tonnes ;
- selon le périmètre de l'autorisation (Cf. Article 7), de permettre le fonctionnement correct de la signalisation (aptitude au shuntage) ;
- disposer d'un système de frein permettant le secours du véhicule par un engin équipé du frein pneumatique UIC ;
- disposer de performances de freinage telles qu'elles permettent d'assurer le freinage et l'immobilisation des véhicules concernés chargés, dans les conditions climatiques les plus défavorables, sur la pente maximale des VFL utilisées (les freins agissants par frottement sur le rail – freins électromagnétiques ou autres – ne sont pas autorisés) ;
- être apte à circuler, le cas échéant, sur des voies sous caténaires alimentées en 25kV alternatif et ne pas présenter de risque, ni pour l'installation, ni pour les agents présents sur le matériel concerné, ou à proximité ;

- être apte à **être secouru** et **à porter secours** (couplabilité mécanique et pneumatique) ;
- pouvoir être normalement relevé avec les équipements de secours du type de la SNCF (le repérage des points de préhension doit par ailleurs être conforme à la norme NF F01-303).

S'il s'agit d'un engin de traction, il doit également :

- disposer d'un indicateur de vitesse en état de marche et d'un dispositif d'enregistrement[4] ;
- disposer d'un avertisseur sonore à deux tons, en état de marche et conforme à la fiche UIC 644 ;
- disposer de lanternes de tête ;
- disposer d'accessoires mobiles de signalisation (drapeaux rouges, corne de secours, pétard, banderoles pour franchissement des PN) ;
- être dimensionné de telle sorte que la seule capacité d'accélération au démarrage permette le démarrage du train à charge maximale, dans les conditions climatiques les plus défavorables, sur la rampe maximale des VFL utilisées. (*Cf tableau des déclivités ILE Manœuvres*) ;

- être dimensionné de telle sorte que la seule puissance du compresseur permette une remise en service rapide du convoi, notamment après une vidange complète de la CG.

Le PAS se réserve le droit de demander une étude complémentaire de compatibilité, voire un essai à taille réelle. Cette étude serait alors à la charge de l'OPF.

Toute demande de compatibilité de Matériel Roulant avec le RFP, et par ailleurs non immatriculé sur le SF, devra-t-être accompagnée d'une analyse de risque selon la méthode de sécurité commune, dite MSC 402/2013.

L'OPF tient à la disposition du PAS, et lui communique sans délai sur simple demande, les différents certificats ou notes à jour relatifs aux matériels roulants utilisés et attestant de leur parfaite conformité à l'infrastructure empruntée, au service envisagé et à la réglementation applicable.

Toutefois, s'il s'avère que, au cours de son utilisation, le MR mis en œuvre par l'OPF endommage l'infrastructure du RFP, le PAS pourra demander l'installation d'équipements supplémentaires (système de graissage de rail par exemple). L'installation de tels équipements se fera à la charge pleine et entière de l'OPF qui ne pourra refuser que sur justification.

L'OPF s'engage à ne pas utiliser d'autre matériel que celui qui aura été admis et spécifié au dossier de demande d'accès (Cf. Article 8). **Fuites de fluides, et fumées opaques sont proscrites sur le RFP.**

Chargement

[4] En cas d'absence ou de défaillance de l'enregistreur, l'OPF ne pourra pas prétendre à une quelconque exonération de sa responsabilité en cas d'accident ou de dommage (Cf. Article 47).

Le chargement des matériels employés pour des transports de marchandises doit être effectué de telle sorte qu'il n'en résulte aucun risque pour la sécurité des autres circulations, des personnels, des biens et de l'environnement.

Mesures conservatoires

Le PAS ou l'OPE peuvent immobiliser, à titre conservatoire, un convoi dont un ou des véhicules le composant ne serait pas autorisé ou serait impropre à circuler sur les VFL (composition des trains non conforme, altération des performances des engins de traction ou inadéquation avec la traction à effectuer, emploi de matériels autres que ceux prévus dans le dossier de demande d'accès, locomotive altérant la voie et/ou les aiguillages).

L'OPF devra procéder au retrait et à l'évacuation des dits véhicules sans délai, sous son entière responsabilité et dans les conditions qui lui seront précisées le moment venu par l'OPE ou le PAS. Il pourra solliciter le concours d'autres OPF ou, **pour un retrait autre que par voie ferrée**, d'entreprises reconnues compétentes et agissant sous son entière responsabilité.

En cas d'impossibilité de l'OPF à effectuer ce retrait dans les délais et conditions fixés par l'OPE, ou, afin de garantir la bonne exploitation de l'infrastructure des VFL et en cas d'urgence justifiée, l'OPE pourra pourvoir de sa propre initiative au retrait et à l'évacuation des véhicules non autorisés ou impropres à circuler sur les VFL.

Dans les deux cas prévus ci-dessus, l'OPF supporte l'ensemble des frais et risques pouvant résulter des mesures mises en œuvre pour le retrait et/ou l'évacuation des véhicules non autorisés ou impropres à circuler sur les VFL et ne pourra élever aucune réclamation et prétendre à aucune indemnité du fait des désordres engendrés à son exploitation de ce fait. Il ne pourra pas non plus prétendre au remboursement des redevances acquittées ou au non-paiement de redevances à acquitter pour l'absence d'utilisation de l'infrastructure de ce fait, et pourra en revanche être facturé pour l'occupation de voies de garage (Cf. CHAPITRE VIII - *Système de tarification*)

Article 13. Dispositions concernant le personnel des OPF

Définitions

Le terme « personnel » désigne tous les agents employés par l'OPF, ses préposés, ainsi que le personnel des entreprises agissant à sa demande ou pour son compte, et dont les tâches et missions ont un lien quelconque avec l'exploitation de ses services de transport ferroviaire.

Formations

Le personnel affecté aux fonctions de sécurité sur les VFL doit faire l'objet d'une habilitation par les OPF eux-mêmes. Les conditions de cette habilitation sont fixées par le décret n° 2019-525 pour les personnels devant notamment disposer d'une TES (Arrêté du 7 mai 2015).

La formation du personnel aux tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains mais également, celle des conducteurs, conformément à l'arrêté du 6 août 2010- concernant la certification des conducteurs de train **est de la responsabilité de chaque OPF.**

L'ensemble du personnel de l'OPF présent sur le RFP dans le cadre de ses missions, doit effectuer une visite de reconnaissance des itinéraires empruntés, **a minima tous les deux ans**, ainsi qu'une formation aux mesures locales d'exploitation des installations (notamment des installations de sécurité). Cette visite devra avoir lieu pour chaque nouvel agent avant sa prise de poste.

Mesures conservatoires

Le PAS ou l'OPE peuvent immobiliser, à titre conservatoire, un convoi ou un véhicule dont le personnel affecté à des fonctions de sécurité, **ou le MR lui-même**, ne satisferait pas aux conditions imposées par le Port, ou présentant un risque manifeste pour la sécurité de tous.

L'OPF devra procéder à l'évacuation des véhicules dont la conduite aura été interrompue de ce fait, et pourra à cette fin solliciter le concours d'autres OPF agissant sous son entière responsabilité. Le convoi, ou le véhicule concerné pourra cependant être autorisé à reprendre sa route si l'OPF affecte un personnel de remplacement à la conduite du convoi, ou du véhicule satisfaisant à la réglementation applicable.

Afin de garantir la bonne exploitation de l'infrastructure des VFL et en cas d'urgence justifiée, l'OPE pourra pourvoir à cette évacuation de sa propre initiative, aux frais et risques de l'OPF, au besoin en sollicitant le concours d'autres OPF.

L'OPF supporte l'ensemble des frais et risques pouvant résulter des mesures mises en œuvre pour l'évacuation des véhicules et ne pourra élever aucune réclamation et ne prétendre à aucune indemnité du fait des désordres engendrés à son exploitation de ce fait. Il ne pourra pas non plus prétendre au non-paiement de redevances à acquitter pour l'absence d'utilisation de l'infrastructure, de ce fait et pourra en revanche être facturé pour l'occupation de voies de garage (Cf. CHAPITRE VIII - *Système de tarification*).

Si l'OPF démontre que ce personnel satisfaisait en réalité aux conditions imposées par la réglementation de sécurité, les coûts et risques liés aux opérations de retrait ou d'évacuation seront supportés par le PAS.

Article 14. Cas particuliers d'utilisation d'une partie limitée de VFL du PAS pour des services locaux de traction

Un embranché du RFP peut avoir besoin d'utiliser, en propre ou par le biais d'un sous-traitant local autre qu'une entreprise ferroviaire, une partie limitée de VFL attenante à son ITE pour réaliser ses opérations de chargement ou déchargement de wagons.

De même, un tractionnaire local autre qu'une entreprise ferroviaire peut avoir besoin d'utiliser une partie limitée de VFL du PAS pour réaliser des opérations de stationnement de matériels roulants nécessitant des opérations de tri ou de mouvement à très courte distance.

Dans les deux cas ci-dessus, le PAS peut signer un CUR spécifique avec l'OPF concerné (embranché du RFP ou le tractionnaire local autre qu'une entreprise ferroviaire) sous réserve que :

- le périmètre géographique autorisé soit réduit en distance et interne à un seul canton de régulation,
- le périmètre géographique autorisé soit composé uniquement d'installations simples manœuvrables à pied d'œuvre,
- sur le périmètre géographique autorisé, toute coactivité entre OPF soit interdite,
- sur le périmètre géographique autorisé, la vitesse maximale de circulation soit inférieure ou égale à 6 km/h,
- l'utilisation du périmètre géographique autorisé fasse préalablement l'objet d'une Instruction Locale d'Exploitation « Manœuvres *tractionnaire local XY* sur les voies du RFP ».

Par dérogation aux articles 7 à 13 du présent Guide, le PAS peut autoriser l'OPF à employer pour les services locaux de traction définis ci-dessus :

- du matériel agréé et maintenu selon les mêmes conditions techniques que celles en vigueur sur son embranchement d'une part,
- du personnel formé et habilité dans les conditions prévues au décret 92-352 modifié mais aussi formé et habilité aux spécificités du terrain après une visite de reconnaissance préalable du site faite avec l'OPE et aux dispositions de l'Instruction Locale d'Exploitation « Manœuvres tractionnaire local XY sur les voies du RFP » d'autre part.

Article 15. Obligation d'assurance

L'OPF s'engage à souscrire et à maintenir en vigueur une police d'assurance pendant toute la durée d'exécution du CUR, pour couvrir toutes les conséquences pécuniaires de sa responsabilité envers le PAS, ou des tiers dans le cadre de l'exécution dudit contrat.

Il en est fait preuve au PAS par la remise d'un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite, avant la signature du CUR, **puis annuellement**. Ce document doit détailler le montant et l'étendue de la couverture financière apportée, y compris les éventuelles limitations de couverture, ainsi que la période de validité de l'assurance. L'OPF notifiera au PAS par ailleurs toute modification significative de ses conditions d'assurances.

Cette assurance doit garantir l'OPF pour un montant suffisant et approprié aux risques existants résultant de ses activités sur le RFP et des dispositions indiquées au CUR.

Le PAS alertera le ministre chargé des transports lorsqu'il estimera que le montant qui lui a été communiqué ne lui paraît pas couvrir les risques envisageables pour des circulations sur les VFL, notamment au regard de la valorisation connue des sinistres ferroviaires sur le RFP et des pratiques équivalentes en Europe.

CHAPITRE III. INFRASTRUCTURE DU RFP DE STRASBOURG

Article 16. Interfaces RFP – Système Ferroviaire

16.1 Définition des points d'interface

Le site de Strasbourg présente deux points d'interface :

- l'un sur la voie reliant la gare de Strasbourg Neudorf 'SNF' à la zone Sud du port, à l'amont (côté Neudorf) du pont-rail sur la rue Ampère au niveau de la limite foncière SF/PAS, dénommé « interface Neudorf »,
- l'autre sur la voie de raccordement des voies du chantier triage de la gare de Port du Rhin 'SRH' aux voies principales (au niveau des communications entre les aiguilles 56a et 56b et les aiguilles 56a et 57), dénommé « interface Gare ».

Une signalétique particulière implantée sur le terrain matérialise, pour les besoins des conducteurs et agents chargés de la maintenance, l'existence du point de changement de réseau.

L'accès aux points d'interfaces est géré en coordination par le Poste 1 de SNF et par le Poste 1 PAS de SRH.

Le plan des raccordements au SF est donné en annexe.

16.2 Les installations de sécurité à l'interface

Les installations assurant la sécurité de l'interface des voies ferrées de SNCF-Réseau et du PAS sont :

A l'interface Gare :

- Pour l'entrée du RFP en provenance du SF : L'aiguille 55, le carré C51 et le carré violet Cv53 ;
- Pour la sortie du RFP vers le SF : Les aiguilles 56b et 57, et les carrés violet Cv58 et Cv60.

A l'interface Neudorf :

- Pour l'entrée du RFP en provenance du SF : Le carré C39 ;
- Pour la sortie du RFP vers le SF : Le carré C40.

Ces installations, hormis les Cv58 et Cv60, sont commandées depuis le Poste 1 de SNF.

Article 17. Consistance du RFP

17.1 Généralités

Le RFP est constitué de :

- Voies ferrées appartenant au PAS et ouvertes à la circulation publique. Elles constituent les Voies Ferrées Locales (VFL) visées à l'Article 3 du présent document.
  Elles sont classées en voies de circulation 'VC', de service 'VS' et de garage 'VG' :

- Les voies de circulation sont les voies permettant exclusivement l'évolution des trains et des manœuvres sur l'ensemble de la zone portuaire. Elles sont libres de tout stationnement de matériel et circulables lorsque le canton est libre.
- Les voies de service permettent d'effectuer les dessertes terminales et les manœuvres de composition de rame. Elles peuvent être occupées par des wagons en stationnement même si le canton est libre.
- Les voies de garage permettent le stationnement, ou le garage tel que défini à l'article 28.

- Voies appartenant au PAS et mises à disposition d'un (ou plusieurs) amodiataire(s) par convention d'occupation domaniale. Elles constituent une Installation Terminale Embranchée (ITE) au sens de l'article L.5351-2 du code des transports visé à l'Article 3 du présent document. Leur maintenance est assurée par le PAS. Leur utilisation est soumise aux dispositions du décret n° 92-352 du 1er avril 1992 pris pour l'application des articles L. 4643-2, L. 4643-3 et R. 4228-37 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.
  Lorsqu'une partie des voies de l'ITE est hors enceinte de l'embranché, cette partie est soumise à l'application du décret 2017-439 du 31 mars 2017 modifié et de ses arrêtés d'application. A ce titre, le gestionnaire d'infrastructure concerné et l'opérateur de transport concerné par cette partie doivent notamment disposer d'un Système de Gestion de la Sécurité établi en application de l'arrêté du 6 février 2018.

Le raccordement d'un site aux VFL ainsi que la description des voies privatives associées sont précisés dans le contrat d'amodiation conclu avec l'embranché. Ce contrat définit notamment le partage des responsabilités quant à la gestion et l'entretien des voies constituant l'embranchement.

Nota : Les conditions d'utilisation de ces voies privées et des voies appartenant au PAS mises à disposition devront être précisées à l'OPF dans une convention et/ou un plan de prévention à l'initiative de l'embranché.

Le détail de ces voies est donné en annexe.

17.2 Cas particulier du chantier triage de Port du Rhin

Les voies du chantier sont scindées en 4 zones :

- voies du faisceau « Triage » (parmi lesquelles se trouvent les voies de réception et les voies d'expédition) ;
- voies du faisceau « Sous Triage » permettant d'effectuer des opérations de tri ou de garage ;
- voies du faisceau de l' « Orangerie » permettant de stationner des wagons ;
- voies du faisceau « 4 à 2 » fermées provisoirement à la circulation publique.

Parmi les voies du Triage seules les voies 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, et 18 sont électrifiées de bout en bout. Les autres ne sont électrifiées qu'en tête de faisceau (13, 14, 15, 16).

L'ensemble de ces précisions, ainsi que les longueurs utiles figurent au schéma donné en annexe.

Appareils de voie :

Hormis ceux qui sont commandés par le Responsable Circulation depuis le Poste 1, les appareils de voie du RFP sont à manœuvrer par chaque OPF en fonction de ses besoins dans le respect des règles de sécurité définies au RSE, et dans l'ILE correspondante.

17.3 Passages à niveau

Les passages à niveau 'PN' du RFP, leurs équipements ainsi que leurs modes de fonctionnement sont définis dans l'ILE « Manœuvres » et repris en annexe du présent GSF.

Certains PN sont commandés par radio. La radio portative remise par le PAS à chaque OPF, dans le cadre des moyens de communication (Cf. article 20.3), permet cette commande. Toute commande abusive de fermeture de PN entrainant le déplacement de l'astreinte OPM pourra être facturée directement à l'OPF impliqué, sans préjudice d'autres recours.

Article 18. Renseignements techniques relatifs aux VFL

18.1 Cas général

- **Ecartement** des voies : écartement standard de 1,437 m en alignement, 1,450 m en courbe sur l'ensemble des VFL ;
- **Rayon** mini : Les courbes de l'ensemble des voies du RFP sont de rayon supérieur ou égal à 150 m, hormis le sous triage, et le canton Port aux Pétroles qui possède en un point un rayon de 120 m, et la voie 2 du faisceau « 4 à 2 » qui possède, en un point particulier, un rayon de 90m + **les deux courbes après l'ADV 255, de part et d'autre du PN 11 Bis** (R < 150 m) ;
- La distance entre courbe et contre-courbe est de 10 m minimum ;
- **Gauche** : La valeur du gauche maximale admissible est de 28 mm mesuré sur 3 m ;
- **Déclivités** : Les voies en sortie du triage (V1P & V2P vers la zone sud, Radio A vers la zone nord et la voie « 18 latérale » ont des pentes régulières avec un maximum de 15‰. La voie menant à l'Ecluse sud possède une rampe régulière avec un maximum de 15‰ également. La voie d'accès au Poste 17 via Neudorf est en pente moyenne de 3 ‰ (avec un maxi de 7‰ sur des portions courtes d'environ 25 m).
- **Charge** : Sauf restriction temporaire spécifiée aux OPF, et hormis le cas du pont tournant traité au paragraphe suivant, l'ensemble des voies est apte à la charge D4 (22,5 tonnes à l'essieu). **La masse maximale admise par mètre courant est de 8 tonnes** (entre tampons)
- **Gabarit des obstacles** : Le gabarit minimum sur l'ensemble des VFL est le gabarit GB+. **Les voies desservant les terminaux à conteneurs sont au gabarit GB+ augmenté de 30 mm, et complété d'une marge de sécurité.** Les gabarits sont représentés en ANNEXE 8, et complété par une ILET présentant les hauteurs maximales sur le réseau du PAS
- **Gabarit bas** : Il est identique à celui du SF (Cf. annexe) ;
- **Shunt** : La valeur maximale de la résistance au shunt pour assurer le fonctionnement des circuits de voie est de 1 Ohm ;

- **Courant de traction** : Le courant fourni, est un courant alternatif 25 000 volts 50 Hz.
- **Longueur maximale** d'un train à traction électrique, en réception : 750 m, locomotive incluse. Aucun dépassement n'est autorisé.

18.2 Cas particulier du pont tournant

L'accès au canton « Port aux pétroles » est conditionné par le franchissement d'un ouvrage d'art pivotant sur le canal d'accès à l'écluse nord.

Article 19. Disponibilité de l'infrastructure

19.1 Horaire d'ouverture des postes

L'amplitude de tenue du poste 1 SRH est déterminée par le PAS en tenant compte, dans la mesure du possible, de l'horaire de service annuel du SF et des demandes des OPF.

Elle est définie comme suit :

- Du lundi au vendredi : de 4h30 à 23h30
- Le samedi : de 04h30 à 21h00 *(prolongation jusqu'au 31/12/2024 de la période d'essai appliquée du 8 janvier au 26 mars 2022)*
- Dimanches et jours fériés[5] (y compris les jours fériés alsaciens) : Fermé

Une extension de service, ou une ouverture spécifique en dehors des horaires indiqués ci-dessus est toutefois possible sur demande expresse de l'OPF (Cf. article 26.2. Modification du service, Demande de « Dernière *minute* »). Le maintien de la gare ouverte au-delà des horaires ci-dessus, intervient à la demande de l'OPF, si et seulement si, un train inscrit au programme des circulations du jour est en capacité normale d'être traité dans les deux heures (Réception ou expédition).

Aucune circulation interne n'est possible en dehors des plages horaires d'ouverture de la gare SRH.

Le coût engendré par le maintien de l'ouverture, ou une extension d'horaire, fera l'objet d'une facturation émanant du PAS à l'OPF.

19.2. Maintenance et travaux

Un calendrier prévisionnel des travaux de renouvellement, ou de gros entretien, sera présenté par le PAS aux différents OPF.

Les opérations d'entretien ou de réparation sont, elles, difficilement programmables sur l'année. Un planning des interventions diffusé aux OPF le jeudi de chaque semaine présentera les travaux de la semaine suivante.

[5] La gare reste ouverte aux horaires normaux les jours fériés mais *non chômés* (lundi de Pentecôte notamment)

Cependant, malgré les efforts du PAS et des OPM pour en limiter les conséquences sur l'exploitation, ou pour proposer des solutions alternatives, ces opérations peuvent entraîner une interdiction temporaire d'utilisation d'une partie des VFL. Les interdictions de circulation feront l'objet d'une ILET spécifique précisant notamment la procédure de sécurisation de chantier, et si possible la durée de la perturbation. Cette consigne sera transmise le plus tôt possible par l'OPE aux OPF, afin que ces derniers puissent adapter leur production en conséquence.

19.3. Déneigement

Les appareils de voie seront déneigés par l'OPM en charge de la viabilisation hivernale selon le plan de priorité définit en concertation avec l'OPE en amont de la période hivernale (en fonction des itinéraires des dessertes annoncées lors des demandes de capacité).

Les premiers appareils déneigés seront ceux situés aux extrémités des voies de réception. Le déneigement sera effectué ensuite selon le plan théorique, mais ajusté en fonction de la production annoncée à J-1 (Cf. article 32). Le plan à jour est disponible sur demande auprès du responsable circulation.

En cas de besoin, les OPF sont invités à effectuer le déneigement des appareils commandés à pied d'œuvre à l'aide d'un balai qu'ils auront prévu à cet effet.

Article 20. Systèmes d'exploitation et de sécurité

20.1 Particularités d'exploitation

Le RFP est composé exclusivement de VFL, sous statut juridique du décret 2017-439, ou d'ITE sous statut juridique du décret 1992-352.

20.2. Langue

Les communications opérationnelles avec l'agent du Poste 1, liées à l'utilisation des VFL, sont effectuées en langue française ou en langue allemande pour le réseau de Lauterbourg notamment.

20.3. Moyens de communication

Les échanges avec le Responsable Circulation situé au Poste 1 et le responsable de la manœuvre de chaque mouvement se font au moyen d'un appareil radio portatif mis à disposition gracieusement par le PAS contre émargement, pour chaque journée de travail, à l'ensemble des OPF concernés.

Cette radio permet par ailleurs la commande de fermeture des PN équipés.

Durant cette période de mise à disposition, et jusqu'au retour de l'appareil au Poste 1 en fin de journée d'exploitation, l'OPF se voit transférer la garde de cet appareil et est en conséquence responsable de son usage, de sa conservation, et de sa restitution en bon état de fonctionnement. Toute dégradation relevée sur l'appareil sera facturée à l'OPF. Ce dernier sera également responsable de toutes les conséquences d'un mauvais usage de l'appareil et de ses fonctionnalités.

Chaque OPF se charge des moyens de communication entre ses propres agents de manœuvre. Il fait le cas échéant son affaire des demandes de fréquences auprès des autorités compétentes.

Les conversations radiophoniques avec le responsable circulation du poste d'aiguillage sur la fréquence de veille définie au GSF sont enregistrées sur support numérique.

Ces enregistrements constituent un traitement de données personnelles (données d'identification de personnes et données relatives à leur vie professionnelle) dont la mise en œuvre est fondée sur l'intérêt légitime de la sécurité et de la traçabilité des consignes et instructions.

En tant que responsable de ce traitement, le PAS s'engage à respecter toute la règlementation en vigueur concernant la protection des données personnelles et notamment le règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 (ci-après, « RGPD ») et la loi informatique et libertés n°78-17 du 6 janvier 1978.

Seules les personnes habilitées du PAS auront accès à ces enregistrements. Certaines données personnelles contenues dans ces enregistrements pourront être communiquées à des partenaires, contractants, sous-traitants du PAS ou à des autorités publiques - potentiellement localisés dans des Etats tiers à l'Union Européenne présentant un niveau de protection adéquat des données personnelles ou des garanties appropriées partenaires du PAS dans l'intérêt de la sécurité du RFP ou du fait d'obligations légales.

Les enregistrements seront conservés en moyenne 15 jours ou en tout état de cause pendant une durée maximum de 6 mois.

Il appartient à l'OPF et à l'OPE d'informer l'ensemble de leur personnel amené, du fait de leurs fonctions, à utiliser ce moyen de communication obligatoire et de ce fait à communiquer les informations prévues par l'article 13 du RGPD.

Les personnes concernées disposent d'un droit d'accès, de rectification et d'effacement de leurs données, elles peuvent demander la limitation du traitement ou s'opposer au traitement, elles ont droit à la portabilité de leurs données, et peuvent définir des directives relatives au sort de leurs données après leur décès. Elles peuvent exercer ces droits auprès du Délégué à la protection des données (DPD) du PAS en envoyant un courriel à l'adresse suivante : dpd@strasbourg.port.fr. En cas manquement aux dispositions ci-dessus, elles peuvent introduire une réclamation auprès de la CNIL.

20.4. Système de cantonnement

Le RFP est découpé en tronçons de voie ou en zone géographique appelés « Cantons » et dans lesquels, pour chacun d'eux, **une circulation et une seule est autorisée**.

Les mouvements sur les VFL sont gérés par le Responsable Circulation du Poste 1, via un échange de dépêches radiophoniques avec les agents de l'OPF.

La circulation à l'intérieur d'un canton s'effectue sous la responsabilité de l'OPF mais, aucun mouvement d'un canton à l'autre n'est autorisé sans l'accord du Responsable Circulation du Poste 1.

Le découpage du RFP en plusieurs cantons est repris sur un plan fourni aux OPF dans le cadre de la documentation d'exploitation remise par le PAS (Cf. Article 10).

Nota : Les faisceaux « Triage », « Orangerie » et « Sous Triage » du plateau triage ne sont repris dans aucun canton. Les mouvements sont gérés par le Responsable Circulation par voies numérotées.

20.5. Régime de marche / Vitesse limite

A l'exception des trains en direction du SF, l'ensemble des mouvements sur le RFP se réalise en « marche en manœuvre » selon les règles définies au RSE, et détaillées à l'ILE « Manœuvres ».

L'utilisation de la télécommande n'est autorisée que pour certaines opérations (tri notamment), sous restrictions d'exploitation (vitesse limitée) et uniquement sur certains faisceaux, **une fois validé par le PAS**. Elle est interdite pour circuler librement sur les VFL.

De manière générale, sans préjuger des indications données, notamment dans l'ILE « Manœuvres », **la vitesse maximale théorique** autorisée sur les voies de circulation est de **30 km/h**.

20.6. Informations sur l'état du réseau et les conditions réelles de circulation

L'OPF et l'OPE s'informent mutuellement sur l'état de l'infrastructure et les conditions réelles de circulation.

20.7. Départ des trains :

Conformément aux recommandations applicables sur le système ferroviaire, et en l'absence de RST, ou pour l'heure, de tout autre dispositif précisant le départ d'un train défini, en ligne, l'Autorisation de Mise en Mouvement, « AuM » sera donnée par le Responsable Circulation de l'OPE. L'AuM, pour la partie GI, est par conséquent assurée par l'OPE, verbalement par téléphone cellulaire (du conducteur à l'agent de circulation **(N° Poste 1 : 06.10.83.05.20)**, ou au droit de l'EM, ou à l'aide d'un Guidon de Départ en journée et par temps clair, ou par Lampe verte de nuit (*), au niveau des garages-francs du faisceau SRH. *(*) : Conformément à l'annexe 7, de l'Arrêté du 19 Mars 2012.*

L'agent qui transmet l'AuM s'assurera que son signal est perçu par le seul conducteur concerné. Par conséquent, en présence d'un seul TER, locomotive ou EM, sur le point de se voir délivrer l'AuM, le signal pourra lui être donné à distance.

Pour les départs en ligne au niveau des zones d'interface de l'accès sud (P 17 – Neudorf), et de Lauterbourg, le conducteur doit se mettre en relation avec le Poste du Système Ferroviaire. Pour les départs depuis SRH, tirer l'EM au garage-franc.

CHAPITRE IV. INFRASTRUCTURE DU RFP DE LAUTERBOURG

Article 21. Interfaces RFP - SF

Le site de Lauterbourg présente un seul point d'interface :

- Sur la voie portuaire embranchée à la gare de Lauterbourg, au niveau de la limite foncière SF/PAS.

Une signalétique particulière implantée sur le terrain matérialise, pour les besoins des conducteurs et agents chargés de la maintenance, l'existence du point de changement de réseau.

L'accès au point d'interface est géré par le Poste 2 SNCF Réseau de « Lauterbourg » 'LTG'.

Le plan du raccordement au SF est donné en annexe.

Les installations de sécurité à l'interface

Les installations assurant la sécurité de l'interface des réseaux ferrés du SF et du PAS sont :

- Pour la sortie du RFP vers le SF : Le carré violet **Cv6.**

Cette installation est commandée depuis le Poste 2 de la gare de LTG.

Article 22. Consistance du RFP

22.1 Généralités

Le RFP est constitué de :

- Voies ferrées locales appartenant au PAS et ouvertes à la circulation publique.
  Elles sont classées en voies de circulation 'VC', de service 'VS' et de garage 'VG'.
  - Les voies de circulation sont les voies permettant exclusivement l'évolution des trains et des manœuvres sur l'ensemble de la zone portuaire. Elles sont libres de tout stationnement de matériel et circulables lorsque le canton est libre.
  - Les voies de service permettent d'effectuer les dessertes terminales et les manœuvres de composition de rame. Elles peuvent être occupées par des wagons en stationnement même si le canton est libre.
  - Les voies de garage permettent le stationnement ou le garage tels que définis à l'article 28.
- Voies appartenant au PAS et mises à disposition d'un (ou plusieurs) amodiataire(s). Elles constituent une Installation Terminale Embranchée (ITE) au sens de l'article L.5351-2 du code des transports visé à l'Article 3 du présent document. Leur utilisation est soumise aux dispositions du décret n° 92-352 du 1er avril 1992 pris pour l'application des articles L. 4643-2, L. 4643-3 et R. 4228-37 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

Lorsqu'une partie des voie de l'ITE est hors enceinte de l'embranché, cette partie est soumise à l'application du décret 2017-439 du 31 mars 2017 modifié et de ses arrêtés d'application. A ce titre, le gestionnaire d'infrastructure concerné et l'opérateur de transport concerné par cette partie doivent notamment disposer d'un Système de Gestion de la Sécurité établi en application de l'arrêté du 6 février 2018.

Nota : Ces ITE peuvent être complétées par des voies appartenant à l'occupant (voies privées).

Le raccordement d'un site aux VFL ainsi que la description de l'ITE éventuelle sont précisés dans le contrat d'amodiation conclu avec l'embranché. Ce contrat définit notamment le partage des responsabilités quant à la gestion et l'entretien des voies constituant l'embranchement.

Nota : Les conditions d'utilisation de ces voies privées et d'ITE devront être précisées à l'OPF dans une convention et/ou un plan de prévention à l'initiative de l'embranché.

Les voies ferrées du Terminal Conteneurs de Lauterbourg sont sous statut ITE (Voir l'ILE Manœuvres spécifique du site). **La manœuvre des aiguilles dans cette ITE se fait principalement en local.** Seules les entrées et sorties RFP / ITE doivent se faire impérativement via l'Agent de Circulation, depuis le Poste 1 SRH.

22.2. Appareils de voie

Les appareils de voie du RFP sont à manœuvrer par chaque OPF en fonction de ses besoins dans le respect des règles de sécurité définies au RSE et dans l'ILE correspondante.

22.3. Passages à niveau

Les passages à niveau du RFP, leurs équipements ainsi que leurs modes de fonctionnement sont définis dans l'ILE « Manœuvre » et repris en annexe du présent GSF.

Article 23. Renseignements techniques relatifs aux VFL

- **Ecartement** des voies : écartement standard de 1,437 m en alignement, 1,450 m en courbe sur l'ensemble des VFL ;
- **Rayon** mini : Les courbes de l'ensemble des voies du RFP sont de rayon supérieur à 150 m. La distance entre courbe et contre-courbe est de 10 m minimum ;
- **Gauche** : La valeur du gauche maxi autorisé : 28 mm mesuré sur 3 m ;
- **Déclivités** : La voie d'accès au RFP en sortie du faisceau d'échange SF a une pente régulière avec un maximum de 2‰ ;
- **Charge** : Sauf restriction spécifiée aux OPF, l'ensemble des voies est apte à la charge D4 (22,5 tonne à l'essieu). La masse maximale admise par mètre courant est de 8 tonnes ;
- **Gabarit des obstacles** : Le gabarit minimum sur l'ensemble des VFL est le gabarit GB+. Les gabarits sont représentés en ANNEXE 8, et complétés d'une ILET pour les hauteurs maximales.

- **Gabarit bas** : Il est identique à celui du SF (Cf. Annexe *Gabarits*).

Article 24. Disponibilité de l'infrastructure

24.1. Horaire d'ouverture des postes

L'utilisation des VFL de Lauterbourg dépend de l'ouverture du poste 1 SRH (Cf. article 09) et du poste 2 de Lauterbourg, exploité par SNCF Réseau.

***Nota** pour information* : Le poste 2 LTG est fermé à certaines périodes *(Cf. DRR SNCF Réseau).*

24.2. Maintenance et travaux

Un calendrier prévisionnel des travaux de renouvellement ou de gros entretien sera présenté par le PAS aux différents OPF lors de réunions trimestrielles.

Les opérations d'entretien ou de réparation sont, elles, difficilement programmables sur l'année. Un planning des interventions diffusé aux OPF le jeudi de chaque semaine présentera les travaux de la semaine suivante.

Cependant, malgré les efforts du PAS et des OPM pour en limiter les conséquences sur l'exploitation ou pour proposer des solutions alternatives, ces opérations peuvent entraîner une interdiction temporaire d'utilisation d'une partie des VFL. Les interdictions de circulation feront l'objet d'une ILE spécifique précisant notamment la procédure de sécurisation de chantier et la durée de la perturbation. Cette consigne sera transmise le plus tôt possible par l'OPE aux OPF afin que ces derniers puissent adapter leur production en conséquence.

24.3. Déneigement

Les OPF sont chargés d'effectuer le déneigement des appareils à l'aide d'un balai qu'ils auront prévu à cet effet.

Article 25. Systèmes d'exploitation et de sécurité

25.1. Particularités d'exploitation

Le RFP n'est pas ouvert aux transports publics de passagers.

Le stationnement de wagons au droit des passages incendie est interdit.

25.2. Langue

Les communications opérationnelles avec l'agent du Poste 1, liées à l'utilisation des VFL, sont effectuées en **langue française** ou en **langue allemande**.

25.3. Moyens de communication

Les échanges avec l'Agent Circulation situé au Poste 2 de LTG, ou le Responsable Circulation du Poste 1 SRH et les agents de l'OPF se font au moyen du téléphone (Cf. Annexe *Coordonnées utiles*).

Chaque OPF se charge des moyens de communication entre ses propres agents de manœuvre. Il fait le cas échéant son affaire des demandes de fréquences auprès des autorités compétentes.

25.4. Système de cantonnement

Le RFP de Lauterbourg est actuellement considéré comme un canton unique. L'utilisation des voies n'est par conséquent autorisée qu'à un seul OPF à la fois.

L'occupation du canton est gérée par le Responsable Circulation du Poste 1 de SRH mais les agents de l'OPF communiquent avec l'Agent Circulation du poste 2 de LTG pour obtenir l'autorisation d'occupation[6].

25.5. Régime de marche / Vitesse limite

L'ensemble des mouvements sur le RFP se réalisent en « marche en manœuvre » selon les règles définies au RSE et détaillées à l'ILE « Manœuvres ».

L'utilisation de la télécommande n'est pas autorisée sur le RFP.

De manière générale, sans préjuger des indications données dans l'ILE « Manœuvres », la vitesse maximale autorisée sur les voies de circulation est de **10 km/h**.

Informations sur l'état du réseau et les conditions réelles de circulation :

L'OPF et l'OPE s'informent mutuellement sur l'état de l'infrastructure et les conditions réelles de circulation.

[6] La gestion des entrées/sorties du RFP est détaillée dans une ILE spécifique (réf. DT-RFP-PR 16)

CHAPITRE V. ATTRIBUTION DE CAPACITÉS

Article 26. Circulations sur les VFL (hors gare de triage SRH)

Il n'existe actuellement pas de réservation de sillon[7]. La répartition de capacité et l'ordonnancement des circulations sont effectués par l'OPE au travers d'un programme théorique validé par le PAS.

Ce programme théorique, et les outils de planification correspondants (Tableau et Graphique de Succession des Manœuvres 'TSM et 'GSM' ou Tableau et Graphiques d'Occupation des Voies 'TOV' et 'GOV'), sont réalisés à chaque changement de service sur le SF, selon le processus détaillé ci-dessous et dans le respect des principes d'indépendance, et de non-discrimination par rapport aux OPF.

La gestion opérationnelle des circulations est gérée par l'OPE selon les principes exposés au CHAPITRE VI - *Règles opérationnelles*.

26.1. Demande annuelle

La continuité des sillons entre le SF et le RFP se fait d'entente entre SNCF Réseau et l'OPE, en fonction des demandes des OPF et des capacités de réception de l'infrastructure portuaire (occupation des voies de réception ou des cantons, heures d'ouverture du Poste 1…)

➔ Processus de demande pour des trafics réguliers[8]

Afin de gérer au mieux l'activité de chacun des OPF, les demandes de capacité pour l'année 2025 doivent être adressées au PAS avant le 15 novembre 2024. Après cette date, les demandes seront prises en compte en fonction des disponibilités de capacités résiduelles, ou des modifications pouvant être apportées au schéma de production établi.

La demande doit être accompagnée d'un dossier comprenant la description des trajets et caractéristiques des circulations objet de la demande, notamment :

- la date de démarrage et les jours de desserte en semaine ;
- la destination finale dans le port et l'itinéraire souhaité ;
- un descriptif de la production envisagée indiquant notamment les moyens organisationnels et techniques mis en œuvre pour optimiser l'occupation des VFL ;
- les besoins en capacité de garage ;
- les horaires souhaités d'arrivée sur le RFP, de desserte de l'embranché et de départ vers le SF en tenant compte des horaires d'ouverture du poste 1;
- le temps d'occupation estimé des cantons empruntés ;
- la longueur du train ;

[7] En cas de saturation des capacités d'accueil du réseau, le PAS se réserve toutefois la possibilité de mettre en place un système de réservation de capacité.

[8] Les trafics ponctuels ou à dates variables seront traités selon les principes de la Demande de Dernière Minute (Cf article 26.2).

- le tonnage du train ;
- les spécificités du trafic (MD, TE…) nécessitant de prendre des dispositions spécifiques ;
- le type de traction (électrique ou diesel) à l'arrivée, au départ, ou interne au Port ;
- les caractéristiques des matériels roulants remorqués utilisés, ainsi qu'une note vérifiant leur adéquation à l'infrastructure empruntée et avec le service envisagé.

Tout autre élément ou document complémentaire, non susceptible de porter atteinte au secret des affaires, pourrait être réclamé, dans le cadre de l'instruction de la demande par le PAS.

➔ Processus d'attribution

L'OPE et le PAS étudient les demandes de capacités de manière non discriminatoire vis à vis des OPF.

S'il y a des demandes concurrentes, l'OPE peut, après consultation du PAS, dans des limites raisonnables, et en concertation avec les OPF et les embranchés concernés, proposer des capacités différentes de celles qui ont été demandées.

Pour élaborer ces propositions alternatives, l'OPE, pour chacune des circulations concernées, tiendra compte notamment, et sans ordre d'importance, de :

- l'ancienneté des trafics (notion liée à l'ITE) ;
- l'impact des circulations sur la capacité des VFL ainsi que des moyens mis en œuvre pour le limiter, notamment la puissance des EM mis en œuvre ;
- les caractéristiques des circulations (MD, TE..) afin par exemple de limiter leur stationnement sur les voies du RFP ;
- des contraintes relatives aux opérations de chargement/déchargement au regard des contraintes de circulation sur le SF (sens départ) ;

➔ Réclamations

Les réclamations doivent être adressées au PAS avec :

- les références de la circulation concernée (n° de train, description de la desserte, horaire...) ;
- le détail du conflit et les éléments objectifs d'appréciation;
- une proposition de solution.

Le PAS examinera la réclamation et apportera une réponse au demandeur.

En dernier recours, l'OPF est en droit de solliciter le tribunal administratif de Strasbourg.

26.2. Modification du service, Demande de « *Dernière minute* »

➔ Processus de demande

Une modification prévisible[9] momentanée ou pérenne des horaires d'une desserte existante ou la création d'une nouvelle desserte doivent faire l'objet d'une demande de la part de l'OPF.

Cette demande est adressée à l'OPE par mail au moins **7 jours** à l'avance, en indiquant l'ensemble des éléments nécessaires à l'étude de celle-ci (Cf. article 26.1). Dans tous les cas, un retard entrainant une extension d'horaires ne pouvant être validée en direct, doit faire l'objet d'un signalement par mail au PAS.

➔ Processus de décision

Les demandes sont traitées par ordre d'arrivée.

L'OPE mettra tout en œuvre, dans la mesure du possible, pour essayer de satisfaire les demandes dans le respect des critères du processus de décision définis au paragraphe 26.1. Les horaires des dessertes seront attribués par l'OPE au plus près des besoins exprimés.

Eventuellement, en cas de concurrence, des réunions de concertation entre deux OPF, OPE et le PAS pourront être organisées pour établir un nouveau schéma de gestion.

Si la modification ou la création de la desserte concernée engendre une **modification des horaires d'ouverture** du Poste, **un devis sera adressé par le PAS à l'OPF qui devra l'accepter en retour, avant toute mise en place de la desserte.**

Article 27. Cas particulier de la Gare de triage SRH

27.1. Voies du faisceau « Triage »

Le GOV, élaboré lors de la conception des dessertes et fourni à tous les OPF, permet de dédier les voies aux trains au départ à destination du SF, ou à l'arrivée en provenance de ce dernier.

Lorsqu'elles ne sont pas occupées par des trains au départ ou à l'arrivée, elles sont gérées en dynamique par l'OPE via le TOV. Cette gestion effectuée en fonction des besoins momentanés permet de garantir la souplesse de l'exploitation. C'est typiquement le cas d'un relais entre 2 modes de traction, de la desserte d'une zone par lots ou des opérations de tri ou le stationnement d'une rame entre deux navettes.

Sauf incident sur les VP de SNCF Réseau, les seuls MR à rentrer sur le RFP, depuis le SF, doivent être à destination exclusive des ITE de la zone portuaire.

RAPPEL : La venue d'un MR en gare de SRH, et au-delà sur le RFP, doit être en lien direct avec un trafic portuaire ou un service ferroviaire.

27.2. Voies du faisceau « Sous Triage »

[9] Les retards sont traités à l'article 34 - *Situations perturbées*

Ces voies sont réservées en priorité pour les opérations de tri à plat.

Si aucun OPF n'a exprimé de besoin spécifique de tri lors de sa demande de capacité (Cf. article 26), elles peuvent être utilisées pour du stationnement selon les modalités définies à l'article 28Article 28 suivant.

27.3. Voies du faisceau « Orangerie »

Elles sont utilisées pour du stationnement selon les modalités définies à l'article 28 suivant.

Article 28. Stationnement

De façon générale, le stationnement de matériels roulants sur le RFP répond à des règles strictes. **L'immobilisation sans autorisation ou l'abandon de wagons et locomotives, dont la présence serait notamment contraire à la sécurité** (Engagement des garages-francs, obstruction de passages planchéiés ou passages incendies), **pourrait entrainer une restriction d'usage du RFP, tant que le désordre subsiste.**

Le PAS n'assure aucune prestation de gardiennage des matériels roulants stationnés sur ses voies.

La responsabilité des MR, (immobilisation[10], gestion des incidents, etc.), incombe à l'OPF, à qui l'autorisation d'utilisation de la voie pour stationnement, aura été consentie.

Certaines opérations de maintenance de l'infrastructure peuvent nécessiter que des wagons stationnés pour une courte ou une longue durée soient déplacés temporairement. Sous réserve d'un délai de prévenance de sept jours, ou dans un délai réduit en cas d'urgence, l'OPF doit assurer, à ses frais, et sous sa responsabilité, les déplacements nécessaires, en respectant le planning et les instructions données par le PAS.

Le non-déplacement des wagons sur la portion concernée sera constitutif d'une occupation sans titre d'une dépendance domaniale, avec les conséquences de droit.

28.1. Stationnement de courte durée (du premier au quatorzième jour consécutif)

La production quotidienne peut nécessiter le stationnement temporaire de wagons.

Le stationnement est alors géré au quotidien par l'OPE sur demande de l'OPF, sans aucun engagement sur les capacités disponibles, ni sur la durée.

Il n'est autorisé que sur les voies de service ou de garage et devra ménager les accès des passages à niveau et des passages incendie repris sur les plans annexés au présent Guide.

Ce stationnement est gratuit. Toute occupation manifestement abusive fera l'objet de pénalité selon les modalités indiquées.

28.1.2 Stationnement de longue durée (à partir du quinzième jour)

[10] Les règles d'immobilisation des rames sont indiquées dans les ILE « Manœuvres » des sites concernés.

Le stationnement de longue durée de wagons, ou locomotives, **qu'il ait été anticipé, ou constaté à compter du quinzième jour de présence des MR,** implique une mise à disposition exclusive de la voie utilisée. Il implique l'acquittement de la redevance de stationnement telle que précisé à l'article 43.1.

Pour toute demande anticipée de stationnement de longue durée, l'attribution des voies est effectuée par l'OPE, en fonction des disponibilités, en essayant toutefois de satisfaire au mieux l'ensemble des besoins, dans l'objectif d'équité entre demandeurs. ***(Cf. en annexe le détail des capacités de stationnement du PAS)***

28.2. Voie de garage attribuée annuellement aux EF

Mise à disposition gratuite correspondante à des besoins inhérents à la production des OPF signataires d'un CUR donnant accès au triage (seules les voies des faisceaux « Sous triage » et « Orangerie » sont concernées). Dans le cadre du Contrat d'Utilisation du Réseau, une possible attribution annuelle d'une voie de service, à chaque EF, ayant exprimé un besoin lors de sa demande de capacité, peut être effectuée par l'OPE. Cette affectation tiendra compte des linéaires disponibles, des besoins émis et **des trafics réalisés (type, volume)**. Elle est validée par le PAS puis notifiée par courrier électronique à l'EF, sans maintien d'un droit acquis pour l'OPF.

Nota : Elle sera revue annuellement, en fonction de l'évolution des activités de l'OPF, et des capacités résiduelles.

28.3. Cas particulier des wagons de marchandises dangereuses

Le stationnement de wagons MD, même pour une courte durée, **y compris vides** s'ils n'ont pas été nettoyés selon la réglementation en vigueur, est interdit sur l'ensemble du RFP, excepté sur :

- les voies d'ITE clôturées et/ou gardiennées prévues à cet effet,
- le faisceau triage de Strasbourg et le canton Port aux Pétroles, exclusivement pendant les périodes d'ouverture de la gare (stationnement limité à la journée dans le cadre de la lettre de voiture du ou des wagons concernés ; les wagons non couverts par une lettre de voiture sont interdits de stationnement temporaire).

Article 29. Marchandises dangereuses

L'accès aux VFL, pour les marchandises dangereuses « MD », est soumis au respect des dispositions particulières indiquées au règlement RID. L'accès est également conditionné à l'impérative transmission préalable de la composition du train contenant ces MD. Il s'agit de préciser le type de produits dangereux transportés, ainsi que la disposition physique dans la rame (rang 1, 2, etc.). L'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voie terrestre, modifié le 11 décembre 2018 précise les dispositions relatives au traitement nominal de ce type de convois.

Sans information préalable sur le type de MD et numéro d'ordre des wagons MD, le train ne sera pas autorisé à circuler sur le RFP de Ports de Strasbourg.

Les véhicules MD non destinés à un client embranché du PAS ne sont pas admis à circuler ou à stationner.

Toutes les VFL n'étant pas aptes à recevoir du transport de MD, les OPF sont invités à consulter le PAS lors de la demande d'autorisation (Cf. Articles 8 et 26).

Les classes suivantes de marchandises dangereuses sont proscrites sur le RFP, sauf accord express du PAS : 1, 6.1, 6.2, 7, 9.

Article 30. Transports exceptionnels 'TE'

Conformément à l'arrêté du 9 décembre 2021, un transport exceptionnel est un chargement ou un véhicule ferroviaire dont les dimensions, la masse, ou le conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire.

Il s'agit notamment d'un convoi dont les dimensions ne respecteraient pas le gabarit GB+ (augmenté de 30 mm + marge de sécurité entre SRH et les différents terminaux conteneurs).

Les OPF doivent informer l'OPE de la présence d'un TE au plus tôt, dès l'étude de faisabilité définie à l'article 26Article 26 du présent Guide.

La vérification de compatibilité du TE avec l'itinéraire envisagé[11] est à la charge de l'OPF (les caractéristiques techniques de l'infrastructure sont indiquées au CHAPITRE III - *Infrastructure du RFP de Strasbourg* et *CHAPITRE IV - Infrastructure du RFP de Lauterbourg*). Cette étude d'acheminement est obligatoire avant toute circulation de TE, et doit être présentée à l'OPE. Elle présentera toutes les particularités pouvant avoir une influence sur l'exploitation en raison de restrictions imposées, telles que l'interdiction de croisement, de stationnement ou la limitation de vitesse. L'OPE déterminera l'impact de la circulation du TE sur les autres circulations empruntant les VFL concernées.

En pareil cas, le gestionnaire d'infrastructure pourra délivrer un avis spécifique autorisant le déplacement du transport exceptionnel.

La circulation d'un train acheminant un transport exceptionnel ayant été autorisée par le PAS, après une étude de faisabilité menée par l'exploitant ferroviaire, fait l'objet d'un avis spécifique du gestionnaire de l'infrastructure reprenant ainsi les instructions techniques, ou d'exploitation, relatives à son exécution.

[11] Pour information : l'itinéraire reconnu permettant d'accéder au terminal à colis lourds à Strasbourg est celui du *Poste 17 – Poste 23 – Poste 23 Breitlach – Poste 22 – Poste 22 Darse 3.*

CHAPITRE VI. RÈGLES OPÉRATIONNELLES

Article 31. Généralités

Le présent chapitre s'intègre dans l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires applicables dont la liste figure à l'Article 3 du présent Guide, et tient notamment compte des règles en vigueur décrites dans la documentation fournie par le PAS.

31.1. Principes

La gestion des circulations sur les VFL est assurée par l'OPE pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par le PAS. Cette gestion déléguée est exercée dans le respect des principes d'indépendance et de non-discrimination par rapport aux OPF.

L'entité responsable de la gestion des circulations dans les ITE, est le titulaire de l'ITE concernée.

L'OPE gère les circulations en application de la réglementation de sécurité (RSE) et de la documentation d'exploitation (ILE).

La gestion des circulations a pour but d'assurer la circulation des trains conformément au plan de circulation élaboré par l'OPE (Cf. article 26) et validé par le PAS.

La gestion normale des circulations comporte trois phases successives au cours desquelles sont mises en œuvre des dispositions spécifiques :

- une phase pré-opérationnelle (jusqu'à J-1 17 heures) pendant laquelle l'OPF contacte l'OPE pour lui préciser les éventuels changements par rapport au plan de service théorique et toute information susceptible d'amener l'OPE à prendre des dispositions spécifiques,
- une phase opérationnelle : pendant laquelle les dispositions liées à la circulation effective sur les VFL sont mises en œuvre,
- une phase post-opérationnelle : l'OPE pourra mettre en place un système d'analyse des résultats opérationnels de l'exploitation et d'un retour d'expérience.

En vue d'assurer la bonne utilisation des VFL par l'ensemble des OPF, chacun d'entre eux est tenu de respecter les horaires des circulations validées par le PAS ou de se conformer aux instructions opérationnelles qui lui sont communiquées par l'OPE.

31.2. Cas particulier de l'interface avec le Système Ferroviaire, depuis la gare SRH

Un OPF souhaitant accéder au SF ne peut se présenter sur les voies d'échange RFP-SF sur le faisceau « Triage » que s'il bénéficie d'un sillon de circulations sur le SF lui permettant d'y circuler dès qu'il aura franchi ce point limite. L'OPE s'engage à attribuer une voie de départ au minimum **½ d'heure avant** l'heure d'entrée sur le SF. Afin de garantir le respect des horaires de départ vers le SF, l'OPF doit remettre son train « **conforme au départ** » à l'OPE, **au minimum 10 minutes** avant l'heure théorique de départ.

L'ILE relative à la gestion de l'interface entre le SF et le RFP précise les modalités de gestion des circulations ferroviaires d'un réseau à l'autre.

31.3. Cas particulier de l'interface avec le SF, depuis la gare de Lauterbourg

Un OPF souhaitant accéder au SF ne peut se présenter au Cv 6 de la voie unique donnant accès au faisceau d'échange de la gare de Lauterbourg que :

- s'il bénéficie de l'autorisation nécessaire délivrée par l'Agent Circulation du Poste 2 (réception sur voie libre), Autorisation de pénétrer dans l'interface ;
- s'il a la certitude que son train n'engagera pas le PN 1, s'il est arrêté au Cv 6.

L'ILE relative à la gestion de l'interface entre le SF et le RFP précise les modalités de gestion des circulations ferroviaires d'un réseau à l'autre.

Article 32. Phase pré-opérationnelle

Afin de préparer la circulation des convois en respectant les principes définis ci-avant, les dispositions suivantes doivent être mises en œuvre :

32.1. Remise à l'OPF de l'ensemble des documents nécessaires à la circulation sur les VFL

Conformément aux modalités d'exploitation des VFL et en complément de la documentation permanente et temporaire préalablement reçue du PAS lors de la demande d'accès (Cf. Article 10), le PAS ou l'OPE fournit en temps utile aux OPF les ILE à caractère temporaire qui n'auraient pas été communiquées précédemment.

32.2. Obligations de l'OPF

Conformément au RSE, les OPF établissent en tant que de besoin et tiennent à jour leurs Instructions Locales Opérationnelles 'ILO' nécessaires à l'exploitation. Elles sont rédigées avec un impératif de maîtrise de la sécurité, et en cohérence avec la documentation d'exploitation du RFP.

Les OPF veillent à leur respect par les personnes à qui elles s'appliquent.

L'OPF transmet au PAS, ou à l'OPE, ses ILO sur simple demande.

En cas de difficulté d'application d'une ILE par un OPF, l'OPE prend des mesures conservatoires.

Si le litige persiste, il est arbitré par le PAS.

32.3. Informations communiquées par l'OPF

➔ Correspondants opérationnels des OPF

En cas de modification par rapport à celles indiquées lors de la demande d'accès, les OPF communiquent à l'OPE et au PAS les coordonnées de leurs correspondants opérationnels.

➔ Organisation de la circulation

Dans le cas où ils n'auraient pu figurer dans sa demande de capacité, l'OPF communique le plus tôt possible à l'OPE ses besoins d'utilisation des VFL en termes de manœuvre, d'évolution et de stationnement de matériel roulant.

➔ Informations préalables à la circulation du convoi

En cas de modification par rapport à la prévision de la demande de capacité (avance sur l'horaire, retard, annulation…), l'OPF informe l'OPE en phase pré-opérationnelle (**au plus tard à J-1 17h00**), des caractéristiques de son train :

- l'heure d'arrivée,
- le type de traction (électrique ou thermique),
- la longueur,
- le tonnage,
- la destination finale dans le port,
- toute information susceptible d'amener l'OPE à prendre des dispositions spécifiques : transport de matières dangereuses[12] , gabarits particuliers, etc.

Article 33. Phase opérationnelle

33.1 Le système de production de la circulation

Le Responsable Circulation organise la circulation sur l'ensemble du RFP et anticipe son déroulement de manière à pouvoir prendre les mesures imposées par les circonstances ou provoquer leur mise en œuvre selon qu'elles sont de son niveau de compétence ou non.

La communication entre les conducteurs ou chefs de la manœuvre des OPF et le Responsable Circulation s'effectue via les moyens de liaison définis à l'article 20.3 et l'article 25Article 25.3.

33.2. Principe d'exploitation des VFL en phase opérationnelle

[12] L'OPF notifie alors au conducteur la présence de matières dangereuses sur le train, leurs caractéristiques et leur position.

Le plan de circulation théorique élaboré par l'OPE lors de la demande de capacité (Cf. CHAPITRE V - *Attribution de capacités*), est mis en œuvre par le Responsable Circulation qui établit les itinéraires prévus en temps utile en tenant compte des travaux de maintenance.

Cependant, la réalisation de la circulation théorique peut être contrariée par un certain nombre d'événements propres à l'exploitation du RFP, ou par des événements extérieurs au RFP. La gestion de ces situations est traitée à l'article 34.

Tout événement avéré ou potentiel perturbant la compatibilité entre deux circulations, ou entre circulation et travaux fait l'objet d'une détection et d'un diagnostic des conflits de la part des acteurs en charge de la veille active de la circulation.

Notamment, les non-conformités de composition d'un train susceptible d'entraîner une dégradation des performances de circulation doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation de circuler de l'OPF auprès de l'OPE.

33.3. Recours par l'OPF à des partenaires et prestataires

Tout prestataire appelé à intervenir sur les VFL pour le compte de l'OPF doit être autorisé par le PAS.

Les conditions d'information et d'autorisation peuvent varier en fonction de la temporalité, du lieu et de la nature de la prestation de l'intervenant extérieur. Elles font l'objet d'une définition adaptée à chaque demande de l'OPF.

Un tel recours ne doit ni perturber l'exploitation du RFP, ni empêcher les autres OPF d'utiliser le réseau conformément aux droits qui leur ont été consentis. À ce titre, l'OPF ne pourra se prévaloir d'une défaillance d'un partenaire ou prestataire pour justifier d'une exécution de son service de transport non conforme aux conditions prévues au CUR ou lors de l'attribution de capacité.

Lorsque l'OPF fait appel à des prestataires sur le RFP, il assume seul la responsabilité d'entreprise utilisatrice au sens des dispositions du Code du travail, et met en œuvre les mesures correspondantes. Il veille en particulier à la prise en compte par les personnels des risques liés aux circulations ferroviaires ou aux installations de traction électrique. Il doit en tout état de cause en informer l'OPE et le PAS.

Article 34. Situations perturbées

34.1. Généralités

Dans le cadre de sa mission de gestion des circulations exercée selon les objectifs et principes définis par le PAS, l'OPE met en œuvre les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale, dans le respect de la réglementation applicable et du principe de non-discrimination entre OPF.

Les OPF doivent notamment tenir informé[13] l'OPE de tout aléa relatif à l'arrivée des trains en provenance du SF (retard ou avance sur l'horaire) dès qu'ils en ont connaissance.

Lors d'un incident affectant une de ses circulations, l'OPF doit constamment agir de manière à minimiser les conséquences de l'incident pour lui-même, les autres OPF, le PAS, l'OPE et les tiers, tout en respectant les règles de sécurité.

L'OPF est notamment tenu de satisfaire aux dispositions prises par l'OPE pour la gestion de ces situations.

34.2. Règles d'exploitation spécifiques

➔ conflits entre circulations d'OPF différents

Une circulation à l'heure (seuil inférieur à **15 minutes**) ne peut être désheurée pour une autre circulation qui serait, elle, en retard.

La règle ne s'applique pas dans les cas suivants :

- si la circulation prioritaire gênée circule en avance ;
- si la gêne de la circulation prioritaire se traduirait par un retard ne dépassant pas un seuil de **10 minutes** ;
- si la circulation en retard est en provenance du SF (libération des voies principales).

Si les circulations en conflit sont toutes en retard, il est fait application de la règle définie à l'article 26, sans considération des causes et responsabilités à l'origine du conflit de la perturbation. En cas d'équivalence, la succession des trains est gérée selon le TST théorique (priorité donnée par ordre chronologique d'antériorité).

➔ conflits entre circulations d'un même OPF

L'ordonnancement des circulations est élaboré par l'OPF concerné. Il est mis en œuvre par l'OPE dans la mesure où il n'entraîne pas de réduction de la capacité des VFL.

A défaut de proposition de la part de l'OPF, l'OPE applique la règle définie au point précédent.

➔ Conditions d'acceptation et de prise en charge d'une circulation **en retard du fait de l'OPF**

Lorsque le retard est inférieur à 15 minutes l'acheminement est en principe garanti selon les conditions théoriques.

Lorsque le retard est supérieur à **15 minutes**, l'OPE s'efforce de minimiser les conséquences du retard. Cette recherche gagne en efficacité si l'OPF a pu le préaviser du retard et estimer son ampleur.

Nota : Cette règle ne s'applique pas aux retards au-delà des heures de fermeture du Poste 1 précisés à l'article 19 pour Strasbourg, et à l'article 24 pour Lauterbourg. **Dans ce cas :**

- Si le retard estimé est inférieur à 15 minutes, le train sera seulement réceptionné sur les voies du triage à Strasbourg, sur les voies du faisceau d'échange en gare de Lauterbourg.

[13] L'OPE ne dispose pas d'outils (GSM-R ou autre) permettant un retour d'information instantané des circulations sur le SF.

- Si le retard estimé est supérieur à 15 minutes et **inférieur à 2 heures**, l'OPF doit faire une demande d'ouverture exceptionnelle selon les principes exposés à l'article 26.2,.
- Au-delà de 2 heures de retard, le train ne pourra pas être réceptionné.

34.3. Règles de maintien de la disponibilité des VFL

➔ Règle de dépannage d'un mouvement

Un mouvement immobilisé par une panne ne peut le rester en principe plus de **30 minutes**, sauf accord du Responsable Circulation. Passé ce délai et sans prévision fiable de remise en circulation de la part du conducteur, l'OPE doit prendre les dispositions utiles pour mettre en œuvre les moyens de secours (Cf. paragraphe suivant) adéquats, et faire libérer la voie dès que la procédure de sécurité engagée le permettra.

Ce délai de 30 minutes est destiné à couvrir les opérations de diagnostic technique, et de réparation palliative à la charge du conducteur pouvant éviter le dépôt d'une demande de secours, ou permettre au mouvement d'atteindre le point de garage le plus proche en concertation avec l'OPE. Dès qu'il a constaté que ce délai était insuffisant, le conducteur dépose sans tarder une demande de secours, selon les procédures en vigueur.

➔ Règle de mise à disposition de moyens de l'OPF à l'OPE

Lorsqu'il est nécessaire d'aller secourir un mouvement en panne, l'OPE **impose la réalisation du secours**, à l'OPF **le plus proche en distance**. Un OPF « Prêt au départ » avec un numéro de marche propre au SF, constituera un choix second, si un autre OPF se trouve dans la zone du PAS nord, et que le secours est réalisable (d'un point de vue infrastructure).

Précédée d'une concertation avec les correspondants habituels de cet OPF, (et d'une évaluation du niveau d'urgence de la part de l'OPE), la demande de mise à disposition est notifiée par l'OPE à l'OPF portant secours, en utilisant le formulaire conducteur approprié.

La contrainte du secours par l'OPF désigné, doit être limitée **à la stricte manœuvre la plus aisée** de dégager les VFL, en tirant, ou refoulant, **jusqu'à la première installation susceptible de recevoir le train concerné, ou la partie de train gênante.**

Les modalités de remise à disposition des moyens de l'OPF portant secours sont également concertées et font également l'objet d'une notification.

Le PAS prendra à sa charge, sur justificatifs, les dépenses occasionnées pour l'OPF portant le secours et les préjudices d'exploitation qu'il subit. Ces dépenses et préjudices d'exploitation seront facturés par le PAS à l'OPF secouru. S'il est avéré que la panne est la résultante d'un défaut d'entretien, ou de prévoyance du MR *(contre le froid par exemple),* le PAS serait susceptible de faire valoir le préjudice lié aux retards d'exploitation.

En outre, dans son propre intérêt ainsi que dans celui du PAS, et des autres OPF, l'OPF en panne apporte son concours, dans la limite de ses moyens, et dans la mesure du raisonnable, à l'OPE pour la mise en œuvre de ces mesures. **La mise en véhicule de l'EM en panne incombe à son conducteur.**

➔ Relevage

En cas de déraillement sur le RFP, l'OPF concerné se charge de faire appel aux moyens de relevage adaptés de son choix afin de libérer la voie dans les meilleurs délais.

A défaut, ou si le délai d'intervention est jugé trop important par le PAS, au regard des contraintes d'exploitation, le PAS ou l'OPE se substituera à l'OPF afin d'assurer la continuité du service public. En ce cas, le relevage interviendra d'office, aux frais et aux risques de l'OPF concerné, par tout prestataire désigné, **nonobstant le recours dont dispose l'OPF à l'encontre du responsable du déraillement.**

Sur le plan de la sécurité, les opérations de relevage se feront sous la responsabilité du Chef d'Incident Local 'CIL' conformément aux dispositions du RSE.

La remise en mouvement des véhicules concernés se fera sous la responsabilité de l'OPF, nonobstant le droit pour le PAS ou l'OPE de déplacer, ou faire déplacer, lesdits véhicules sur une autre voie, aux risques de l'OPF, afin d'assurer la continuité du service.

L'OPF concerné supportera l'ensemble des dépenses occasionnées par les opérations de relevage, sauf s'il démontre que la cause du déraillement ne lui est pas imputable, les dommages éventuels consécutifs au déraillement, de même que la pluralité de causes, se règlent selon les dispositions du Chapitre IX – *Responsabilités* ci-après.

34.4. Gestion des situations d'urgence

Les situations d'urgence sont gérées selon les dispositions du RSE, et des règles générales relatives à la mise en œuvre des moyens de secours.

Dans ce cadre, l'OPE sollicite le responsable de l'OPF possédant les compétences nécessaires en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire dont les coordonnées auront été transmises lors de la demande d'accès (Cf. Article 8)

Article 35. Phase post-opérationnelle

35.1. Management de la régularité - Retour d'expérience sur les conditions réelles de circulation

Le management de la régularité repose sur une analyse permanente du fonctionnement et sur la responsabilisation de chacun des intervenants à respecter les principes et règles de production.

Conformément aux principes définis au RSE, l'OPE informe le PAS périodiquement des résultats de la production des circulations, **et sans délai des incidents survenus sur le réseau.**

Afin de procéder au retour d'expérience, et ainsi améliorer la production future, le PAS organise en tant que de besoin des réunions ayant pour objet :

- l'examen a posteriori des conditions dans lesquelles la circulation s'est réellement effectuée sur le réseau et des écarts constatés par rapport au plan de circulation. Cet examen est effectué à partir d'un rapport d'exécution rédigé par l'OPE,

- l'analyse commune des conclusions des enquêtes et rapports effectués par les différents acteurs lors d'incidents conséquents,
- la mise au point des plans d'actions ayant pour objectif l'amélioration de la qualité de la circulation sur le réseau et les conditions de leur mise en œuvre.

35.2. Veille sécurité

Conformément aux dispositions du RSE, le PAS, l'OPE et les OPF se tiennent mutuellement informés de tout événement ou non-conformité présentant des risques pour la sécurité sur le RFP.

Article 36. Sûreté

Les OPF doivent respecter toutes les mesures de sûreté que le PAS pourrait leur notifier, notamment à l'occasion de la gestion de situations d'urgence, ou de la mise en place de mesures conservatoires.

Article 37. Droit de contrôle et de visite

37.1. Contrôle

À tout moment et en tout lieu, le personnel du PAS ou de l'OPE peut intervenir sur le RFP pour s'assurer que l'OPF respecte bien ses obligations contractuelles, quant à l'utilisation des VFL, et des équipements accessibles (vitesse, respect des procédures, notamment franchissement PN, manœuvres, etc.).

À cette fin, l'OPF est tenu, à toute demande d'un agent du PAS ou de l'OPE, d'accueillir, sans frais, les personnes chargées du contrôle à bord des engins de traction utilisés.

Les observations relevées à l'occasion de ces contrôles sont communiquées, par écrit, par le PAS à l'OPF. Celui-ci peut y répondre par écrit.

S'il advient qu'à l'occasion des contrôles, le personnel du PAS ou de l'OPE relève des faits susceptibles d'avoir des conséquences sur la validité du certificat de sécurité unique d'OPF national, utilisant les VFL, le PAS en informe le Préfet, avec copie à l'EPSF. L'OPF est sans délai tenu informé par écrit de ces démarches.

Les stipulations ci-dessus s'appliquent sans préjudice des droits d'enquête, de contrôle ou d'audits reconnus aux autorités administratives ou judiciaires, ou à des entités habilitées à y procéder en vertu de la réglementation applicable.

Le PAS, ou l'OPE, renonce à tout recours contre l'OPF en cas de dommages corporels qui seraient subis pas leurs agents à cette occasion, sauf faute de l'OPF à l'origine de ces dommages.

37.2. Visite

À cette fin, l'OPF est tenu, à toute demande d'un agent du PAS ou de l'OPE/OPM, d'accueillir à bord des engins de traction utilisés par lui, sans frais, **les personnes chargées de la visite de l'infrastructure** et de ses installations. *Cette démarche est appelée « Tournée d'inspection voie en cabine ».*

Le PAS ou l'OPE renonce à tout recours contre l'OPF en cas de dommages corporels qui seraient subis pas leurs agents à cette occasion, sauf faute de l'OPF à l'origine de ces dommages.

CHAPITRE VII. SERVICES

Article 38. Introduction

Le droit d'accès aux VFL formalisé par le CUR visé au CHAPITRE II - *Conditions d'accès aux VFL*, comprend le droit aux prestations minimales et à l'accès aux équipements tels que définis aux articles suivants. La redevance d'usage définie à l'Article 7 et précisée au CHAPITRE VIII - *Système de tarification*, est réputée inclure ces prestations qui, par conséquent, ne donneront pas lieu à facturation particulière.

Des prestations complémentaires décrites à l'article 41 peuvent être fournies à tout opérateur qui en ferait la demande. Elles seront alors facturées, selon les modalités indiquées au CHAPITRE VIII - *Système de tarification*.

Article 39. Prestations minimales

Le PAS assure aux OPF les prestations minimales suivantes sur les VFL :

- les services nécessaires pour la circulation des trains comprenant la signalisation, la gestion de la concomitance, la gestion des circulations, l'aiguillage des circulations à l'entrée du triage ;
- la mise à disposition exclusive et gratuite, dans les conditions de l'article 28, de voie(s) aux faisceaux « Sous triage » et « Orangerie » pour les OPF signataires d'un CUR donnant accès au triage[14] ;
- le prêt des moyens de communication radio avec le Poste 1 et de commande de PN automatiques ;
- toute documentation ou autre information nécessaire à la mise en œuvre, ou à l'exploitation du service.

Article 40. Accès aux équipements

Dans le cadre du droit d'accès, le PAS assure aux OPF l'accès aux équipements suivants :

- les manœuvres des branchements et ADV en campagne ;
- les commandes des installations de sécurité, notamment des PN commandés par radio ;
- les installations de traction électrique (en gare de Strasbourg uniquement) ;
- les installations de triage ;
- les voies de formation des trains.

[14] Il est rappelé (Cf. article 28) que le PAS n'assure aucune prestation de gardiennage des matériels roulants stationnant sur ces voies. La responsabilité des rames en stationnement (**immobilisation**, gardiennage, gestion des incidents…) incombe à l'OPF à qui l'autorisation d'utilisation de la voie aura été consentie.

Article 41. Prestations complémentaires

41.1. Installations de triage

Le PAS peut mettre à disposition l'infrastructure nécessaire aux opérations de tri du faisceau « Sous triage ».

Cette prestation comprend la mise à disposition des installations d'aiguillage, mais ne comprend pas l'établissement des documents nécessaires aux opérations de tri.

Afin de permettre au PAS d'organiser le service dans les meilleures conditions, **la demande d'utilisation d'un triage doit être présentée en même temps que la demande de capacité** (Cf. CHAPITRE V - *Attribution de capacités*). Une demande plus tardive peut conduire le PAS à limiter les possibilités d'utilisation.

Cette prestation est gratuite durant les opérations de tri.

41.2. Mise à disposition exclusive d'une voie

Conformément aux indications de l'article 28, le PAS peut mettre à disposition des capacités d'infrastructure pour remisage longue durée de wagons.

Cette mise à disposition sera formalisée par une autorisation d'occupation temporaire, **et facturée selon des dispositions indiquées au CHAPITRE VIII - *Système de tarification*.**

Les voies (de GF à GF, ou de GF à heurtoir) mises à disposition le sont alors de manière exclusive au profit du bénéficiaire désigné.

41.3. Carburant et MD

En tant que Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire, le PAS n'autorise pas les pleins de carburant, ou autre MD, en « bord à bord », ou par tout autre moyen mobile. Un projet de plateforme dédiée est étudié.

Sauf avis motivé de la seule autorité portuaire, les entreprises ferroviaires, et autres prestataires assimilés, doivent avoir recours au(x) prestataire(s) d'avitaillement ayant des installations fixes autorisées à cette prestation.

Excepté dans le cas de risque imminent pour l'environnement, et dans le cadre d'une défaillance technique imprévue, la pose de bacs de rétention même portatifs, de tapis absorbants, de drains, etc., sur l'infrastructure ferroviaire, et/ou à ses abords n'est pas autorisée.

Utilisation des locaux du PAS mis à disposition pour l'OPE et l'OPM

Les installations de confort du Poste 1 ne sont pas accessibles aux personnels externes au GID, (Douche, Toilettes, Photocopieurs, Réfectoire, etc.).

La présence du personnel des OPF dans le Poste 1 doit être strictement en lien avec la mission ferroviaire. Les distracteurs d'attention de toute nature ne sont pas autorisés dans le poste d'aiguillage.

Manœuvrer un équipement de sécurité, ou tenter de le faire, sans y être expressément autorisé se traduira par une exclusion définitive des installations ferroviaires, sans préjudice d'éventuelles poursuites.

Toute autre action malveillante se traduira également par une exclusion définitive des installations ferroviaires, comme le fait de ne pas respecter sciemment la documentation en vigueur sur le RFP, ou d'adopter un comportement ou des actes contraires à la sécurité ferroviaire et générale.

CHAPITRE VIII. SYSTÈME DE TARIFICATION

Article 42. Circulations sur le RFP

Le montant de la redevance d'usage des voies du réseau ferré portuaire (RFP) – ci-après la « Redevance d'usage » – est à la charge de l'OPF **entrant sur ledit RFP en provenance du Système Ferroviaire (ex RFN), ou sortant du RFP vers le Système Ferroviaire.**

En cas de transporteurs ferroviaires multiples (tractionnaire portuaire + tractionnaire longue distance par exemple) pour un même train ou wagon(s) dans le cadre d'un relais sur le réseau ferré portuaire (RFP), la redevance d'usage ne sera acquittée qu'une fois pour une même marchandise par le transporteur qui aura assuré **l'entrée ou la sortie** du train ou wagon(s) chargé(s) concerné(s) dudit RFP.

Les circulations sur les voies du RFP sans entrée depuis le Système Ferroviaire ou sans sortie sur le Système Ferroviaire ne donnent pas lieu à facturation d'une Redevance d'usage, compte tenu de l'orientation stratégique du Port autonome de Strasbourg en matière de développement multimodal.

42.1 Montant de la redevance d'usage

42.1.1 En application de la résolution du CA du PAS en date du 16 octobre 2023, le montant de la Redevance d'usage à partir du 1er janvier 2024 est de **0,59 euro hors taxe par tonne** de marchandise réceptionnée et/ou expédiée. Cette redevance s'applique à tout type de marchandise (vrac, colis, UTI vide ou chargée).

Ce montant sera révisé chaque année par le Conseil d'administration du PAS et communiqué à l'OPF, préalablement à sa mise en œuvre.

Un montant minimum de perception a été fixé (pour l'année 2024) à 20 euros hors taxe pour chaque circulation soumise à la redevance d'usage.

42.1.2. Les nouveaux trafics bénéficieront d'un abaissement de la redevance d'usage, calculé individuellement pour chaque site embranché situé sur un terrain portuaire et recevant un flux nouveau (nouveau trafic), sur les bases suivantes :

Les nouveaux trafics : il convient au préalable de préciser que pour un embranché, un « trafic nouveau » est défini par l'une des conditions suivantes :

- Pour un trafic de même catégorie de marchandise transportée que le trafic existant, le site d'origine ou de destination du fret considéré n'était pas desservi pendant les 3 années précédentes,
- Un trafic de nature différente du trafic existant, quel que soit le lieu d'origine ou de destination du trafic,
- Une création ex nihilo de trafic pour un embranché.

Pour chaque « trafic nouveau » au sens de la définition précitée, l'abaissement de la redevance d'usage pour l'accès au RFP se traduira par l'application d'une réduction de 50 % sur le montant de la redevance d'usage en cours, et ce, pendant 12 mois à compter de la date de démarrage du « trafic nouveau ».

Lorsque le « trafic nouveau » est en provenance d'un site d'origine situé dans la circonscription portuaire (département du Bas-Rhin), une réduction fixée à 100% du montant de la Redevance d'usage sera appliquée pendant une période de 36 mois compter de la date de démarrage du « trafic nouveau » considéré, compte tenu de l'orientation stratégique du Port Autonome de Strasbourg en matière de développement durable et multimodal pour le « dernier kilomètre ».

Le dispositif objet du présent article 42.1.2 n'est pas cumulable le cas échéant avec la ristourne DSM appliquée dans les conditions fixées par le barème des droits de port, pour les marchandises transbordées (arrivée par mode fluvial et départ par mode ferroviaire) à partir d'un terminal multimodal.

42.2 Montant de la redevance de circulation

Les wagons vides et les locomotives HLP, y compris s'ils font l'objet même d'un transport (réparation, nettoyage, essais techniques ou de roulage, etc.) sont soumis à une redevance forfaitaire dite « de circulation » (ci-après la « redevance de circulation »), dont le montant est fixé à 20 € H.T., par trajet aller, quelle qu'en soit la masse, la longueur, la composition ou le nombre d'éléments tractés.

La redevance de circulation s'applique ainsi, pour tout mouvement HLP, ou locomotive(s) tractant ou non des wagons vides, empruntant le réseau ferré portuaire pour leur besoin propre.

Sont exonérés du dispositif de la redevance de circulation :

- Les mouvements de matériels nécessaires à la réalisation des trains assujettis à la redevance d'usage visée à l'article 42.1 ;
- Les mouvements de matériels nécessaires à la réalisation des trains réalisant des circulations sur les voies du RFP sans sortie sur le Système Ferroviaire, tels que visés à l'article 42 alinéa 3 ;
- Les mouvements de locomotives nécessaires à leur propre avitaillement et dont la raison d'être sur le RFP est la traction des trains assujettis à la redevance d'usage visée à l'article 42.1;
- Les mouvements de manœuvres sur voie principale jusqu'en limite prévue (LM), sous couvert d'une Instruction Locale d'Exploitation (ILE) ;
- Les trains vides-voyageurs (W), dont le déplacement et le garage sont déjà régis par convention.

Article 43. Stationnement, manœuvre, triage, recomposition de wagons et garage

43.1 Redevance

Le garage de longue durée (supérieur à 14 jours consécutifs) **est facturé par mois entier (indivisible), et par linéaire complet de voie, que celle-ci soit occupée en toute ou partie.** Les 14 premiers jours sont gratuits. Le linéaire considéré est celui correspondant à la distance entre les deux garages-francs de la voie, ou entre le garage-franc de l'appareil de raccordement et le heurtoir de fin de voie, quel que soit le nombre d'éléments stationnés.

Le montant pour l'année 2024 est de 1,25 euro HT / ml / mois.

43.2. Indemnité d'occupation en cas de stationnement abusif

Sans préjudice de la répression au titre des atteintes aux VFL, et notamment du droit pour le PAS de faire enlever au besoin d'office, en cas d'urgence ou de péril grave, les wagons concernés, le stationnement ou le garage de wagons au-delà de la durée autorisée par le PAS, donne lieu au paiement au profit du PAS d'une indemnité d'occupation dont le montant HT est de : **15 euros HT / wagon / jour.**

Article 44. Règlement des sommes dues

La facturation des redevances dues par l'OPF interviendra trimestriellement sans mention de numéro de commande particulier. Les factures seront adressées à l'adresse communiquée par l'OPF dans le CUR, ou à défaut à celle connue du PAS.

Le règlement des sommes dues par l'OPF doit être effectué dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission de la facture ; aucun escompte n'est accordé pour paiement anticipé.

Les sommes dues sont versées à l'Agent Comptable du PAS par tout moyen de paiement autorisé par la réglementation en vigueur.

A défaut de règlement à la date telle que définie ci-dessus, et sans rappel ou mise en demeure préalable, les sommes non payées sont majorées de plein droit d'une pénalité de retard calculée sur la base du taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de 5 points.

Pour le calcul des intérêts de retard, la période prise en compte commence à la date d'échéance de la facture pour se terminer à la date du paiement effectif des sommes dues.

Conformément à l'art. L 441-9, I, alinéa 5 et D 441-5 du Code de commerce, une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40€ sera due de plein droit par tout débiteur professionnel en situation de retard de paiement.

Les frais de poursuite engagés par le PAS sont par ailleurs mis à la charge de l'OPF.

Les factures émises par le PAS, peuvent être contestées dans un délai de deux (2) mois par l'OPF, à compter de leur date d'échéance, **par courrier recommandé avec accusé de réception, adressé au PAS**, accompagné des pièces justificatives et précisant les causes et le montant de la contestation. **La notification d'une contestation d'une facture n'a pas pour effet de suspendre l'obligation de régler les sommes facturées dans les délais de règlement requis. Les déclarations de tonnage doivent être impérativement faites via le tableau Excel fourni par le PAS, dans le cadre de la signature du CUR.**

Article 45. Caution

Un contrat de cautionnement ou une autre garantie de paiement peut être demandé par le PAS, à tout moment, pour assurer l'exécution de toutes les obligations financières de l'OPF, notamment le paiement des redevances

dans les termes définis par le PAS. Cette garantie n'a pas vocation à se substituer aux assurances imposées par le PAS à l'OPF.

Article 46. Biens immobiliers

Le PAS est propriétaire de divers biens immobiliers (terrains et bâtiments). Il étudiera toute demande de besoin et pourra proposer, le cas échéant, un contrat particulier de mise à disposition.

CHAPITRE IX. RESPONSABILITÉS

Article 47. Responsabilités de l'OPF envers le PAS en cas d'accidents ou de dommages

47.1. Conditions d'engagement de la responsabilité.

L'OPF sera tenu pour responsable des dommages corporels, matériels et immatériels causés au PAS, à ses biens, à ses préposés, à ses sous-traitants ou autres prestataires (dont l'OPE et les OPM) ou aux tiers durant l'utilisation de l'infrastructure du RFP et ayant pour origine les personnels de l'OPF ou les marchandises transportées, un défaut des matériels ou une faute dans l'utilisation de l'infrastructure.

L'OPF sera exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où l'événement dommageable serait dû, ce qu'il incombe alors à l'OPF de démontrer, à :

- un cas fortuit, ou de force majeure, ou a été causé par des circonstances extérieures à lui-même, et qu'il n'a pu éviter, ni surmonter, malgré les diligences effectuées ;
- une faute,ou un ordre du PAS, de l'OPM ou de l'OPE, non imputable à l'OPF.

Par ailleurs, pour prétendre à une exonération, même partielle, l'OPF devra pouvoir justifier qu'il a respecté l'ensemble des règles et règlements, y compris les règles de l'art, applicables sur le RFP (vitesse maximale adaptée à la situation, cantonnement, manœuvre d'aiguillage ou de signal, etc…).

47.2. Etendue de la responsabilité

Concernant les dommages matériels, la responsabilité de l'OPF couvre la totalité des coûts de remise en état ou, selon le cas, de reconstruction des biens endommagés, y compris notamment tous les frais d'entreprise, de maîtrise d'ouvrage, d'ingénierie, de surveillance et gardiennage des lieux ou du chantier ou du matériel roulant du PAS ou de ses prestataires (dont l'OPM et l'OPE) dans les emprises du RFP et de contrôle technique ou administratif, fiscalité comprise et dans la limite d'un montant de dix (10) millions d'euros. La remise en état comprend également les frais de relevage et d'évacuation des matériels, de mise en sécurité des biens, dès lors que ces coûts seraient supportés par le PAS, l'OPM ou l'OPE ou facturés à eux.

Concernant les dommages immatériels consécutifs à un dommage matériel ou corporel, l'OPF rembourse également au PAS, par événement, le montant des redevances non perçues par ce dernier du fait des suppressions de l'utilisation du RFP auxquelles le PAS aura été contraint à la suite d'un accident ou d'un dommage causé à l'infrastructure dont l'OPF est responsable, dans la limite de cinq cent mille (500 000) euros.

Il rembourse également au PAS les sommes versées par ce dernier à d'autres OPF en application de l'article 48.

Outre la responsabilité qu'il encourt vis-à-vis du PAS, l'OPF supportera en particulier tous les coûts et les indemnités directement engendrés par des mesures prises par le PAS, les OPM ou l'OPE, suite à un accident ou un risque pour l'environnement dont il serait seul responsable, et en garantira le PAS, sauf s'il rapporte la

preuve du caractère disproportionné ou injustifié de ces mesures. Il en est notamment ainsi de l'évacuation des lieux publics concernés ou des immeubles ou établissements voisins appartenant ou exploité par tout tiers, ou de l'indisponibilité de ces lieux, immeubles ou établissement. Il en est de même des exigences de dépollution des sites concernés.

Les indemnités dues par l'OPF au PAS sont réglées à celui-ci sur présentation des justificatifs correspondants. Le PAS fait intégralement son affaire des relations avec les autres OPF utilisateurs du RFP.

Le PAS s'engage, en tant que de besoin et nonobstant la disposition précitée, à garantir l'OPF contre tout recours portant sur :

- Des dommages matériels ou immatériels qui pourraient être exercés à son encontre pour la partie excédant les limitations contractuelles mentionnées ci-dessus ;
- Des dommages pour lesquels la responsabilité de l'OPF n'est pas susceptible d'être engagée.

L'OPF ne pourra en aucun cas être tenue pour responsable des dommages immatériels tels que préjudices financiers ou commerciaux, perte de clientèle, trouble commercial quelconque, augmentation des coûts et frais généraux, perte de bénéfice, perte d'image de marque, perte d'exploitation, qui pourraient résulter d'accidents ou d'avaries subis par le PAS, sauf faute lourde ou dolosive de cet OPF.

Article 48. Responsabilité du PAS envers l'OPF en cas d'accidents ou de dommages

48.1. Conditions d'engagement de la responsabilité.

Le PAS sera tenu pour responsable des dommages corporels, matériels et immatériels causés à l'OPF, à ses biens, ses préposés ou ses partenaires, sous-traitants et autres prestataires, durant l'utilisation de l'infrastructure du RFP, et ayant leur origine dans un défaut de l'infrastructure ferroviaire ou une faute dans la gestion de l'infrastructure.

Le PAS sera exonéré, en tout ou partie, de sa responsabilité dans la mesure où l'événement dommageable serait dû, ce qu'il incombe alors au PAS de démontrer :

- à un cas fortuit, ou de force majeure, ou a été causé par des circonstances extérieures à la gestion de l'infrastructure, et que le PAS, les OPM ou l'OPE n'a pu éviter malgré les diligences effectuées,
- à une faute, ou à un ordre de l'OPF non imputable au PAS, aux OPM ou à l'OPE.

48.2. Etendue de la responsabilité.

Concernant les dommages matériels, la responsabilité du PAS couvre, la totalité des coûts de remise en état ou, selon le cas, de reconstitution des biens endommagés, y compris notamment tous les frais d'entreprise, de maîtrise d'ouvrage, d'ingénierie, de surveillance et de gardiennage des lieux ou du chantier ou du matériel roulant de l'OPF dans les emprises du RFP et de contrôle technique ou administratif, fiscalité comprise et dans la limite d'un montant de dix (10) millions euros.

Il est précisé que la remise en état comprend également les frais de relevage et d'évacuation des matériels, de mise en sécurité des biens, dès lors que ces coûts seraient supportés par l'OPF.

Concernant les dommages immatériels, la responsabilité du PAS couvre les préjudices liés à l'immobilisation du matériel roulant de l'OPF calculés par référence aux standards applicables par le secteur ferroviaire en France, dans la limite, applicable aux matériels endommagés pris globalement, de cinq cent mille (500 000) euros. On entend par immobilisation les trois durées suivantes : acheminement du bien endommagé du lieu de l'accident au lieu de réparation qualifié le plus proche, immobilisation en atelier incluant l'expertise, le délai de prise en main et la réparation, ainsi que l'acheminement du bien réparé vers le site d'exploitation.

Cette responsabilité comprend également, sans pouvoir excéder les limitations contractuelles mentionnées ci-dessus, les éventuelles indemnités que l'OPF doit verser à des tiers au CUR, soit les clients des services de transports assurés (tels que chargeurs) :

- en application et dans la limite des dispositions impératives du droit national ou du droit international des transports ferroviaires,
- en application de condamnations juridictionnelles ou arbitrales aux termes desquelles l'OPF serait tenue d'indemniser les tiers sur un fondement autre que les dispositions impératives susvisées, si et seulement si le PAS a été mis à même d'intervenir à la procédure. Par ailleurs, le PAS ne sera tenu à aucune obligation de prise en charge d'indemnités de toute nature versées par l'OPF à des tiers à titre commercial, ou dans le cadre d'une transaction amiable sur laquelle il n'aura pas été mis au préalable en mesure de se prononcer favorablement de manière expresse et écrite.

De ce fait, l'OPF fait intégralement son affaire des relations avec les clients de ses services de transport.

L'OPF s'engage, en tant que de besoin et nonobstant la disposition précitée, à garantir le PAS, l'OPE et/ou les OPM contre tout recours portant sur :

- des dommages matériels ou immatériels qui pourraient être exercés à son encontre pour la partie excédant les limitations contractuelles mentionnées ci-dessus ;
- des dommages pour lesquels la responsabilité du PAS n'est pas susceptible d'être engagée.

Outre la responsabilité qu'il encourt vis-à-vis de l'OPF, le PAS supportera en particulier les coûts et les indemnités directement engendrés par des mesures prises par l'OPF en accord avec lui suite à un accident ou un risque pour l'environnement dont il serait seul responsable et en garantira l'OPF, sauf s'il rapporte la preuve du caractère disproportionné ou injustifié de ces mesures. Il en est notamment ainsi de l'évacuation des lieux publics concernés ou des immeubles voisins appartenant à tout tiers, ou de l'indisponibilité de ces lieux ou immeubles. Il en est de même des exigences de dépollution des sites concernés.

Les indemnités dues par le PAS à l'OPF sont réglées à celui-ci sur présentation des justificatifs correspondants.

Le PAS ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dommages immatériels tels que préjudices financiers ou commerciaux, perte de clientèle, trouble commercial quelconque, augmentation des coûts et

frais généraux, perte de bénéfice, perte d'image de marque, perte d'exploitation, qui pourraient résulter d'accidents ou d'avaries subis par l'OPF, sauf démonstration d'une faute lourde ou dolosive du PAS.

Article 49. Causes concomitantes

Lorsque des causes imputables au PAS et des causes imputables à l'OPF ou à plusieurs d'entre eux ont contribué au dommage subi par l'OPF ou par le PAS, ce dernier et l'OPF (ou les autres OPF) se réuniront pour déterminer, d'un commun accord, la part de responsabilité de chacun. En cas de désaccord, il sera fait application des dispositions du CUR, relatives à la procédure préliminaire de règlement amiable des différends, aux besoins, aménagés par accord des parties si plusieurs OPF sont impliqués, sans préjudice de la possibilité pour l'une des parties de recourir à une expertise judiciaire.

L'usage anormal ou irrégulier du RFP – c'est-à-dire soit à une fin étrangère à l'usage de ce dernier, soit en contravention avec les règles de son utilisation – par un OPF, constitue **une cause exonératoire**, ou atténuative, de la responsabilité du PAS.

Article 50. Conséquences indemnitaires des retards

Lors des horaires d'ouverture du RFP, Le PAS et l'OPF ne peuvent prétendre, l'un envers l'autre et réciproquement, à une quelconque indemnisation des préjudices qu'ils pourraient subir du fait de retards dans la circulation des trains quelle qu'en soit l'origine (y compris des accidents et/ou avaries survenus à des tiers), et/ou l'auteur, y compris les tiers.

En conséquence, le PAS et l'OPF supporteront seuls leurs coûts et préjudices liés à un tel retard et renoncent l'un envers l'autre à engager toute action en justice de ce fait ou à attraire l'autre partie devant les juridictions.

Article 51. Force majeure

Un événement de force majeure désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux parties au contrat, rendant impossible l'exécution de tout ou partie des obligations de l'une ou l'autre des parties au contrat.

En outre, constituent expressément des événements de force majeure :

- les actes de guerre, les attentats, les émeutes, les pillages, les sabotages, les actes de vandalisme ou autres actes délictueux ou de malveillance ;
- les faits accidentels (tels que les incendies, explosions, collisions de véhicules routiers, les suicides et leur tentative, les heurts avec des personnes ou animaux en emprises ferroviaires…) ou les actes délictueux ou de malveillance (sabotage, vandalisme…) imputables à des tiers ;

- les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes…) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle aux regard des conditions habituelles sur le territoire métropolitain ;
- toute grève des agents du Gestionnaire d'Infrastructure Délégué du SF et les actions commises à cette occasion. Toutefois, sauf cas reconnus par la jurisprudence comme relevant de la force majeure, l'OPF et le PAS ne peuvent exciper de la grève de leurs propres salariés pour se soustraire à leurs obligations au titre du contrat ; il est expressément précisé que, pour les besoins de la présente clause, les agents de l'OPM et de l'OPE ne sont pas considérés comme des salariés du PAS ;
- les mesures prises ou sollicitées par l'autorité publique ou judiciaire pour des motifs de défense, de sécurité publique ou de sécurité civile ou par les services d'incendie et de secours, ainsi que les désagréments d'usage causés par leur intervention ;

Les parties au contrat n'encourent aucune responsabilité et ne sont tenues d'aucune obligation de réparation des dommages subis par l'une ou l'autre du fait de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse de tout ou partie de leurs obligations, lorsque cette inexécution ou cette exécution défectueuse a pour cause la survenance d'un événement de force majeure.

Les obligations contractuelles dont la poursuite est empêchée par l'événement de force majeure sont alors suspendues pendant toute la durée dudit événement, mais seulement en ce qui concerne le service de transport pris isolément qui est affecté par l'événement de force majeure.

La partie qui invoque un événement de force majeure s'oblige à mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour en limiter la portée et la durée. La partie qui, par action ou omission, aurait aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que pour les seuls effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Si un événement de force majeure a une durée supérieure à trois mois et qu'il affecte l'exécution du contrat dans son ensemble, chacune des parties peut résilier le contrat, sans qu'il en résulte un quelconque droit à indemnité pour l'autre partie, par l'envoi à l'autre partie d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La résiliation prend effet à l'expiration d'un délai de 15 jours calendaires à compter de la date de réception de ladite lettre.

Dans le cas où le présent contrat n'est pas affecté dans son ensemble par l'événement de force majeure, les parties se rapprochent pour déterminer de bonne foi celles des obligations qui peuvent être considérées comme résiliées et les modalités concrètes de cette résiliation.

Article 52. Prescription

Sauf dispositions du droit international ou législatives et réglementaires contraires, les actions fondées sur le présent article sont prescrites par trois ans à compter de la date à laquelle l'événement dommageable allégué par une partie a fait l'objet d'une notification à l'autre et, en tout état de cause, dans un délai de cinq ans à compter du jour où cet événement s'est produit.

Elles sont suspendues lorsque le PAS et l'OPF mettent en œuvre les procédures de conciliation en application de l'article 2238 du Code civil ou lorsqu'une action judiciaire est en cours.

ANNEXES

ANNEXE 1. PLANS DU RÉSEAU DE STRASBOURG

Voir plan complet du RFP, au format PDF, accessible sur le site internet du Port Autonome de Strasbourg

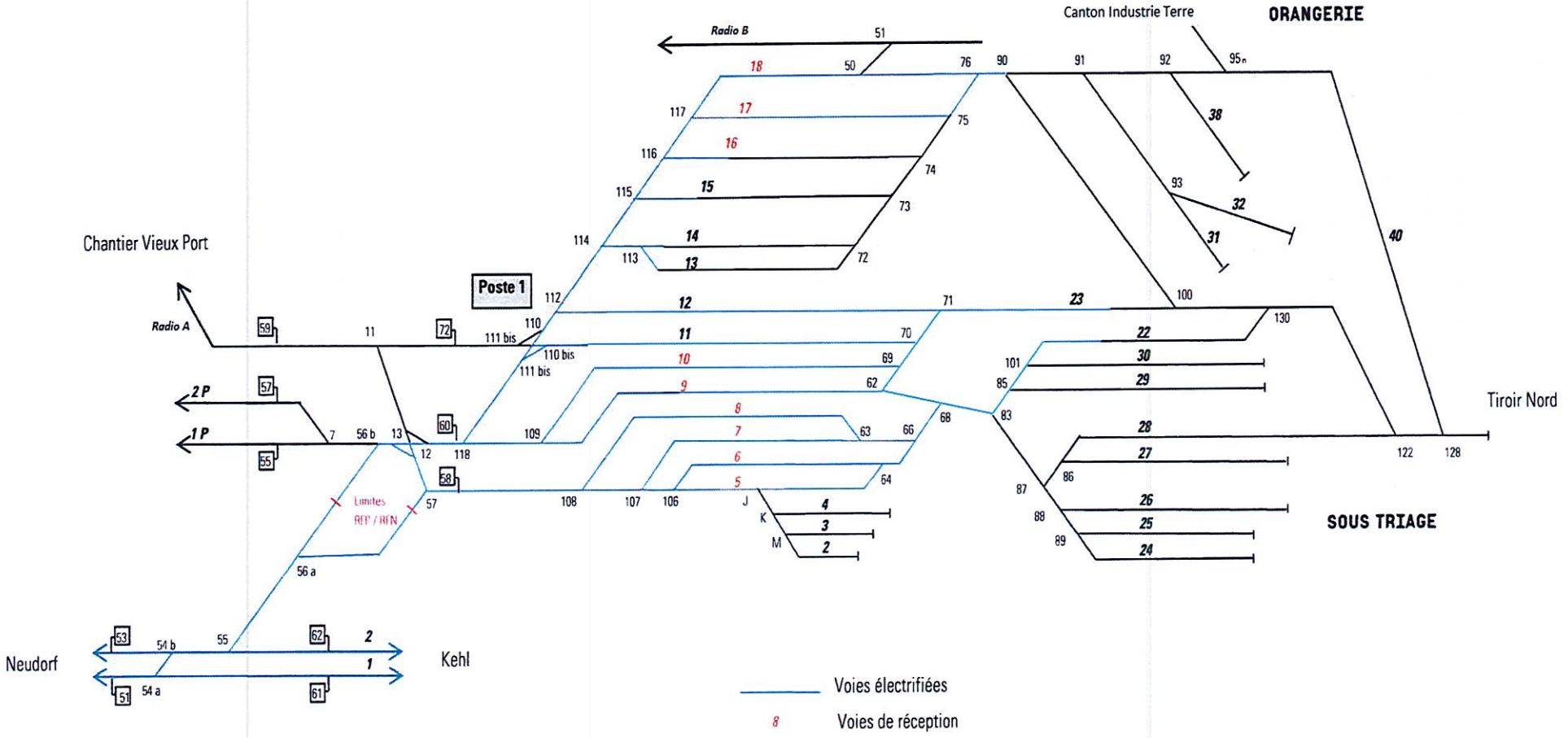
Page laissée blanche intentionnellement

ANNEXE 2. PLAN DES POINTS FRONTIÈRES AVEC LE SF A STRASBOURG

Voir annexe 1, le plan en PDF est disponible sur le site internet du Port Autonome de Strasbourg

Page laissée blanche intentionnellement

ANNEXE 3. SCHÉMA DE PRINCIPE DES VOIES DU CHANTIER TRIAGE A STRASBOURG



ANNEXE 4. RÉCAPITULATIF DES LINÉAIRES DE VOIE DE STATIONNEMENT À STRASBOURG

Le Port de Strasbourg est moteur dans le développement du service ferroviaire à disposition des opérateurs locaux, entreprises ferroviaires et transporteurs.

Retrouvez, sur le site Web de Ports de Strasbourg, le détail des capacités de stationnement sous forme de plan, ainsi que les différents services ferroviaires et contacts techniques et commerciaux sur les zones portuaires.

ANNEXE 5. LONGUEUR DES VOIES DU CHANTIER TRIAGE A STRASBOURG

N° de voie	Longueur Utile (m)
Triage	
2	Fermée à la circulation publique
3	Fermée à la circulation publique
4	Fermée à la circulation publique
5	536
6	580
7	602
8	655
9	625
10	709
11	768
12	815
13	494
14	487
15	570
16	549
17	544
18	534

N° de voie	Longueur Utile (m)
Sous Triage	
24	588
25	402
26	450
27	460
28	480
29	400
30	420
Orangerie	
31	220
32	300
38	240
40	430

Page laissée blanche intentionnellement

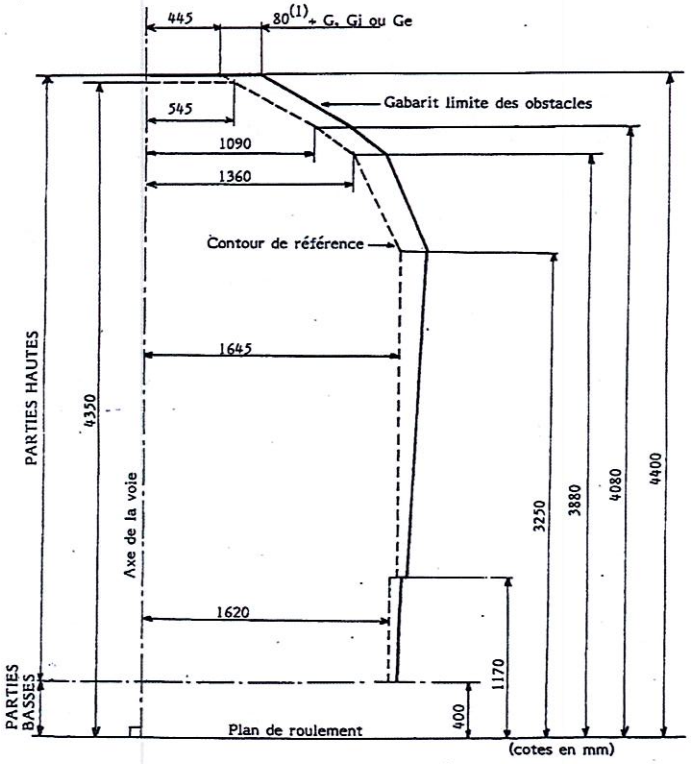
ANNEXE 6. PLAN DU RÉSEAU DE LAUTERBOURG

Voir plan complet du RFP de Lauterbourg, au format PDF, accessible sur le site internet du Port Autonome de Strasbourg

ANNEXE 7. PASSAGES À NIVEAU STRASBOURG ET LAUTERBOURG

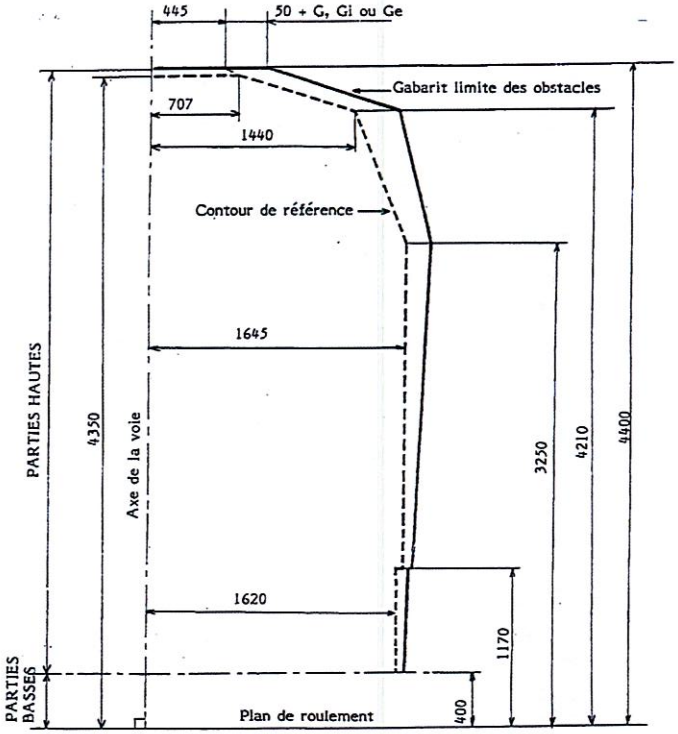
Numéro du PN	Type	Equipement	Commande
		STRASBOURG	
11 Bis		Croix de St André + R 24	Manuelle à pied d'œuvre
12		Croix de St André + R 24	Manuelle à pied d'œuvre
12 Bis		Croix de St André	
13		Croix de St André + Banderoles	
14		Barrières à main (normalement fermées)	
15		Croix de St André + Stop	
16	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
17	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
17 Bis	SAL 0 FC	Croix de St André + R 24	Pédales
19	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
20	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
21	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
26 Bis		Croix de St André + Stop	
27		Croix de St André + Stop	
28	SAL 6 FC	Croix de St André + R 24	Radio
29	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
30	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
30 Bis	SAL 2 + 2 FC	Feu tricolores routiers + Piste Cyclable	Radio
36 Bis	SAL 0	Croix de St André + R 24	Manuelle à pied d'œuvre
37 Bis	SAL 0 FC	Feu tricolores routiers	Radio
38	SAL 0	Croix de St André + R 24	Radio
41		Banderoles	
42		Croix de St André + Stop	
43		Croix de St André	
44		Croix de St André + Stop	
45	SAL 2 FC	Croix de St André + R 24	Radio
46		Passage privé - Incendie	
46 Bis		Stop	
47		Croix de St André	
49		Croix de St André + Stop	
50	SAL 0	Croix de St André + feu R 24	Manuelle à pied d'œuvre
50 Bis	SAL 0	Croix de St André + feu R 24	Manuelle à pied d'œuvre
		LAUTERBOURG	
1	SAL 0	Croix de St André + feu R 24	Pédales
2	SAL 2	Croix de St André + feu R24	Pédales
2 Bis		Barrières à main (normalement fermées)	
3	SAL 6	Croix de St André + feu R24	Manuelle à pied d'œuvre
3 Bis		Croix de St André + Stop	
4	SAL 2	Croix de St André + R 24	Manuelle à pied d'œuvre

GABARIT GA

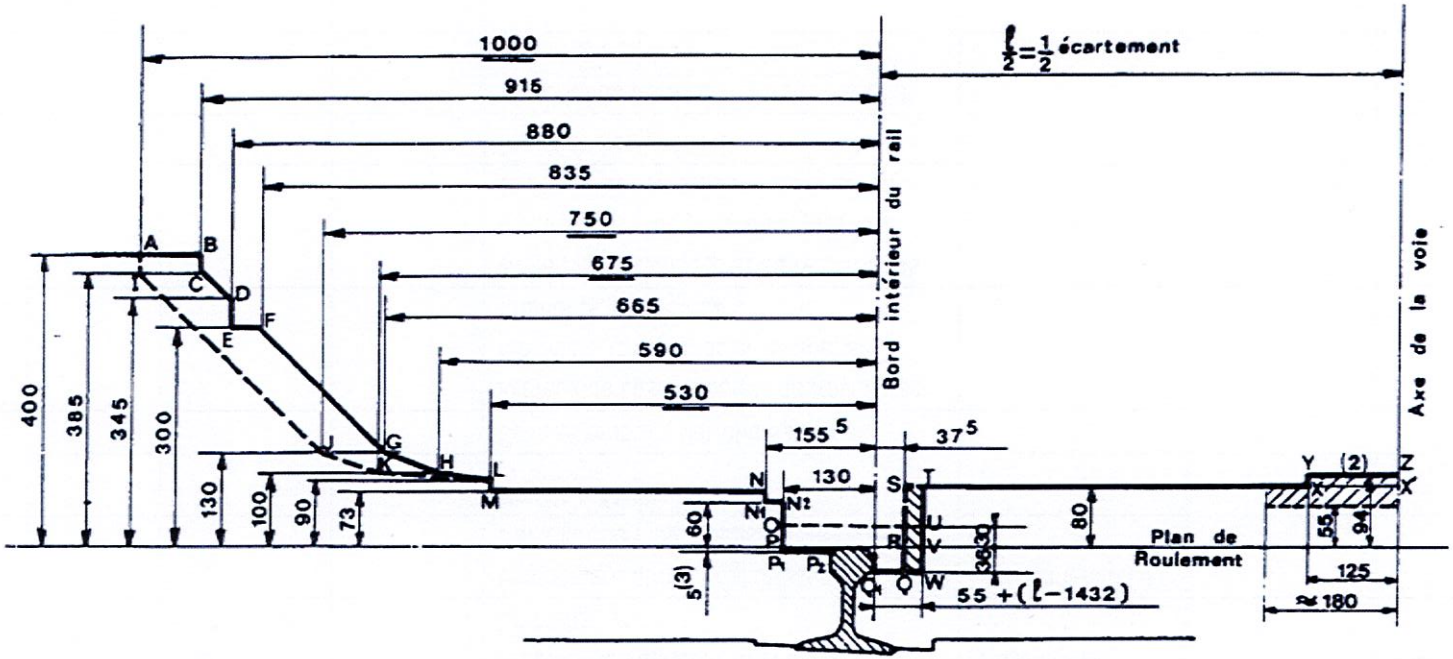


(1) 50 pour h ⩽ 3,25 m

GABARIT B+



GABARIT D'OBSTACLE BAS



GABARIT D'OBSTACLE HAUT

Les gabarits hauts sont répertoriés dans un document de présentation exhaustive des ouvrages d'art et d'obstacles, sur le site internet du PAS.

ANNEXE 9. FORMULAIRE DE DÉCLARATION DES TRAFICS (MODÈLE)

➔ Modèle de déclaration mensuelle

Site PAS	Année	Mois	Arrivée / Départ	O/D PAS	Code lieu	Catégorie marchandise (selon NST 2007)	Type de train	Nombre de wagons	Masse brute	Masse nette
STBG				*Nom embranché*		Produits de l'agriculture et pêche - Céréales	Massif (TM)		= masse train	= masse transportée
LAUT						Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises (Conteneurs)	Lotissement (LOT)			
						Houille, pétrole et gaz				
						Coke et produits pétroliers raffinés				
						Métaux de base, Produits du travail des métaux - Tôles en acier laminé, en feuillards, en roulaux				
						Minerais métalliques et autres produits d'extraction - Pierre, sables, graviers, tourbe et autres produits d'extraction				
						Machines et matériel				
						Matériel de transport - Autres matériel de transport (Wagons vides)				
						…Liste non exhaustive				

➔ Modèle de déclaration annuelle

Site PAS	Année	Arrivée / Départ	O/D Ext.	Catégorie de marchandise transportée (selon NST 2007)	Type de train	Masse nette *(= masse transportée)*
			Alsace	Produits de l'agriculture et pêche - Céréales		
			Sud France	Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises (Conteneurs)		
			Ouest France	Houille, pétrole et gaz		
			Nord France	*…Liste non exhaustive*		
			Allemagne			
			Nord Europe			

ANNEXE 10. GLOSSAIRE

EF (Entreprise Ferroviaire) : Entreprise tractionnaire disposant d'un CSU national.

EM CC : Selon l'UIC, Engin moteur disposant d'un ou plusieurs bogies, supporté(s) par trois essieux moteurs,

GI (Gestionnaire d'infrastructure) : Tout organisme (le PAS pour les VFL), chargé notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la facturation de l'infrastructure ferroviaire,

HLP : Haut le pied. Convoi composé d'une ou deux locomotives, tractant, ou non, un ou deux wagons,

ILE : Instruction Locale d'Exploitation,

ILE-T : Instruction Locale d'Exploitation Temporaire,

ILO : Instruction Locale Opérationnelle,

ITE (Installation Terminale Embranchée) : Voie privée raccordée aux RFP ou Voies appartenant au PAS et mises à disposition d'un (ou plusieurs) amodiataire(s) constituant alors une ITE au sens de l'article L.5351-3 du code des transports,

MR : Matériel Roulant

OPE (Opérateur Portuaire Exploitation) : Entité à laquelle le PAS délègue la gestion opérationnelle de la circulation ferroviaire sur les VFL,

OPF (Opérateur Portuaire Ferroviaire) : Terme générique regroupant les EF et les entreprises locales ou embranché du RFP autorisé par le GI afin d'assurer un service de traction sur les seules VFL du Port ,

OPM (Opérateur Portuaire Maintenance) : Entité à laquelle le PAS délègue l'entretien des VFL,

RFN (Réseau Ferré National) est remplacé par SF : Système Ferroviaire,

RFP (Réseau Ferré Portuaire) : Ensemble des voies appartenant au PAS, qu'elles soient VFL ou ITE,

RSE : Règlement de Sécurité de l'Exploitation

SNF : Gare de Strasbourg Neudorf,

SRH : Gare de Strasbourg Port du Rhin,

UTI : Unité de Transport Intermodal, (Type Conteneur),

VFL (Voie Ferrées Locales) : Voie ferrées répondant au Décret N°2017-439, et appartenant au PAS, ouvertes à la circulation publique au sens de l'article L.5351-2 du Code des Transports,

Voie : ensemble comprenant les rails, les traverses, le ballast. L'infrastructure des VFL comprend les voies, la caténaire, les installations de signalisation et les éléments associés.

ANNEXE 11. COORDONNÉES UTILES

→ PORTS DE STRASBOURG

Direction des Infrastructures et Services

1, Rue du Port du Rhin
F-67 000 Strasbourg
+ 33 (0)3 88 21 78 01

Direction Générale

1, Rue du Port du Rhin
F-67 000 Strasbourg
+ 33 (0)3 88 21 74 74

→ Opérateurs Portuaires d'Exploitation et Postes d'interface SF :

POSTE 1 Strasbourg Port du Rhin (SRH)

+33 (0) 6 10 83 05 20

poste1@strasbourg.port.fr

POSTE 1 Strasbourg Neudorf (SNF)

+33 (0)3 88 75 44 83

POSTE Lauterbourg

+33 (0)3 88 15 86 07