

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU



2019

Réseau Ferré Portuaire
Port de Strasbourg & Lauterbourg

OR	01-08-2018	Création du document	F.Carénou	M. Warin	J.L. Jérôme
Ind.	Date	Nature des modifications	Réalisé	Vérfié	Approuvé

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 DRR.....	7
Article 5. Contacts	8
Article 6. Glossaire	8
CHAPITRE II. Conditions d'accès aux VFP.....	9
Article 7. Autorisation d'accès	9
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.....	12
Article 13. Dispositions concernant le personnel des OPF.....	15
Article 14. Obligation d'assurance.....	16
CHAPITRE III. Infrastructure du RFP de Strasbourg	17
Article 15. Interfaces RFP - RFN	17
Article 16. Consistance du RFP	17
Article 17. Renseignements techniques relatifs aux VFP.....	19
Article 18. Disponibilité de l'infrastructure.....	20
Article 19. Systèmes d'exploitation et de sécurité.....	21
CHAPITRE IV. Infrastructure du RFP de Lauterbourg	24
Article 20. Interfaces RFP - RFN	24
Article 21. Consistance du RFP	24
Article 22. Renseignements techniques relatifs aux VFP.....	25
Article 23. Disponibilité de l'infrastructure.....	26

Article 24. Systèmes d'exploitation et de sécurité.....	26
CHAPITRE V. Attribution de capacités.....	28
Article 25. Circulations sur les VFP (hors gare de triage SRH).....	28
Article 26. Cas particulier de la Gare de triage SRH.....	30
Article 27. Stationnement.....	31
Article 28. Marchandises dangereuses	33
Article 29. Transports exceptionnels 'TE'	33
CHAPITRE VI. Règles opérationnelles	34
Article 30. Généralités.....	34
Article 31. Phase pré-opérationnelle	35
Article 32. Phase opérationnelle	36
Article 33. Situations perturbées	37
Article 34. Phase post-opérationnelle.....	40
Article 35. Sûreté.....	41
Article 36. Droit de contrôle et de visite.....	41
CHAPITRE VII. Services.....	43
Article 37. Introduction	43
Article 38. Prestations minimales	43
Article 39. Accès aux équipements.....	43
Article 40. Prestations complémentaires.....	44
CHAPITRE VIII. Système de tarification	46
Article 41. Circulations sur le RFP	46
Article 42. Stationnement / Garage.....	47
Article 43. Règlement des sommes dues.....	47
Article 44. Caution	48
Article 45. Biens immobiliers	48
CHAPITRE IX. Responsabilités.....	49
Article 46. Responsabilités de l'OPF envers le PAS en cas d'accidents ou de dommages	49
Article 47. Responsabilité du PAS envers l'OPF en cas d'accidents ou de dommages	50

Article 48.	Causes concomitantes.....	52
Article 49.	Conséquences indemnitaires des retards.....	52
Article 50.	Force majeure.....	52
Article 51.	Prescription	53
ANNEXE 1.	Plans du réseau de Strasbourg.....	55
ANNEXE 2.	Plan des points frontières avec le RFN - Strasbourg.....	57
ANNEXE 3.	Schéma des voies du Chantier Triage – Strasbourg.....	59
ANNEXE 4.	Longueur des voies du Chantier Triage	60
ANNEXE 5.	Plan du Réseau de Lauterbourg.....	62
ANNEXE 6.	Schéma des voies du Faisceau d'échange – Lauterbourg	64
ANNEXE 7.	Passages à niveau Strasbourg+ Lauterbourg.....	65
ANNEXE 8.	Gabarits.....	66
ANNEXE 9.	Formulaire de déclaration des trafics (modèle)	69
ANNEXE 10.	Glossaire.....	71
ANNEXE 11.	Coordonnées utiles.....	72

CHAPITRE I. INFORMATIONS GÉNÉRALES

Article 1. Introduction

Par convention, le Réseau Ferré Portuaire 'RFP' est l'ensemble qui regroupe les VFP 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 DRR** puisque géré comme sous embranchement du réseau du Port Rhénan de Colmar/Neuf Brisach qui possède sa propre législation et réglementation.

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 VFP à l'Opérateur Portuaire Exploitation 'OPE' (cf. Article 30); la maintenance est effectuée par un ou des Opérateurs Portuaires de Maintenance 'OPM' (en fonction des travaux concernés).

Article 2. Objectif

Ce document de référence contient les informations nécessaires aux OPF qui souhaitent utiliser les VFP pour y assurer des prestations de transport de marchandises et plus généralement à toutes les parties intéressées par le transport ferroviaire.

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

Le présent DRR comprend :

- des informations générales ;
- les conditions d'accès aux VFP ;
- 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 VFP 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 n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;
- Arrêté du 23 avril 2010 portant règlement général de police des VFP ;
- Décret n° 2015-84 du 28 janvier 2015 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national ;
- Arrêté du 13 avril 2015 fixant les modalités particulières d'application de la réglementation aux réseaux comparables.
- Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains.
- 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

Une version 2 du présent DRR sera publiée au cours du second trimestre 2019. Elle intégrera les aménagements engendrés par l'application du quatrième paquet ferroviaire sur les voies ferrées portuaires.

De plus, l'accès aux VFP et leur utilisation sont régis par le Règlement de Sécurité de l'Exploitation '**RSE**', et son Système de Gestion de la Sécurité. '**SGS**' applicable au 10 juillet 2017.

Article 4. Caractéristiques et régime du DRR

4.1. Responsabilité

Le présent document contient une description des éléments essentiels des VFP 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.

4.2. Procédure de recours

En cas de désaccord avec l'une ou l'autre des dispositions du présent DRR, un recours peut être formé devant l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires 'ARAF' (ou de l'ARAFER - Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, après la promulgation de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron, et l'entrée en vigueur des décrets d'application concernés).

4.3. Période de validité et procédure de mise à jour

Ce document de référence est applicable à partir du 10 décembre 2018. Il se substitue à cette date au DRR 2018 qui est alors abrogé. Sans nouvel avis du PAS il sera applicable jusqu'au 09 décembre 2019.

De manière générale, les OPF seront consultés par le PAS à propos de toute **modification substantielle** envisagée pour le DRR. Une nouvelle publication pourra alors être diffusée le cas échéant.

Conformément à l'article R.5353-2 du code des transports, toute modification substantielle interviendra en tant que de besoin dans le respect du délai minimal de quatre mois prévu à cet article qui doit séparer la publication de toute modification de la date limite fixée à l'Article 25 du présent DRR pour la présentation de demandes de capacités d'infrastructure.

Les textes législatifs ou réglementaires en relation avec l'objet du présent DRR 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 DRR, selon les modalités que ces textes prévoient.

Article 5. **Contacts**

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

- au PAS pour des questions relatives aux sujets précisés dans ce présent DRR
- à l'OPE pour des questions opérationnelles

Toutes les coordonnées utiles sont données en ANNEXE 11.

Article 6. **Glossaire**

Un glossaire des définitions des termes et sigles utilisés dans le document de référence figure en ANNEXE 10.

CHAPITRE II. CONDITIONS D'ACCÈS AUX VFP

Article 7. Autorisation d'accès

L'autorisation d'accès au VFP sera formalisée par un Contrat d'Utilisation du Réseau 'CUR'.

Seul un OPF respectant les conditions exigées par le présent DRR peut conclure avec le PAS un CUR portant sur tout ou partie des VFP.

En contrepartie de l'autorisation d'utiliser les VFP, le PAS perçoit, aux conditions définies par son Conseil d'administration et sur le fondement de l'article R.5352-4 du code des transports, une redevance d'usage pour l'entretien et le renouvellement de son réseau.

L'utilisation des VFP, 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 :

- Soit d'un certificat de sécurité au titre de ses activités sur le Réseau Ferré National 'RFN' délivré conformément aux dispositions réglementaires applicables et en cours de validité ;
- Soit d'un agrément ministériel délivré conformément aux dispositions réglementaires applicables et en cours de validité.

7.1. L'OPF possède un certificat de sécurité

Si l'OPF est titulaire d'un certificat de sécurité prévu à l'article 20 du décret n°2006-1279 pour ses activités sur le RFN, alors, en vertu de l'article L. 5352-3 du code des transports précisé par l'article 29 du décret n°2006-1279, l'accès aux VFP est soumis à la production par l'OPF d'une déclaration transmise à l'OPE, à l'EPSF et au PAS par laquelle il s'engage à respecter les règles d'exploitation et les conditions techniques des VFP.

7.2. L'OPF ne possède pas de certificat de sécurité

En raison de la prochaine application du 4^o Paquet Ferroviaire, et de la suppression de l'Arrêté 2006-1279, l'agrément ministériel ne peut plus être sollicité pour un tractionnaire qui ne serait pas titulaire d'un Certificat de Sécurité sur le RFP.

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 certificat de sécurité (y compris les annexes) délivré par l'EPSF au titre des activités de l'OPF sur le RFN ou la copie de l'agrément ministériel ;
- une copie de l'engagement² à respecter les consignes d'exploitation et les conditions d'utilisation du RFP transmis à l'EPSF et au gestionnaire des circulations ;
- une description sommaire des trajets et des caractéristiques des circulations envisagées³ notamment s'il est prévu des marchandises dangereuses ou des transports exceptionnels ;
- éventuellement 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 ;
- les attestations d'assurance relative à la couverture des conséquences pécuniaire 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.

² Dans le cas d'un agrément, l'original sera fourni dans les pièces du dossier de la demande d'agrément

³ Si la demande d'accès n'est pas conjointe à une demande de capacité

Article 9. Déclarations

9.1. 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 modification, de **renouvellement**, de suspension ou de retrait, total ou partiel du certificat de sécurité ou de l'agrément ministériel, 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).

9.2. 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 VFP. 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 et n° de l'embranchement ;
- Type de marchandise transportée⁴ ;
- Type de train (lotissement ou train complet) ;
- Nombre de wagons.

Le modèle de déclaration mensuelle à utiliser est fourni à l'ANNEXE 9. Il sera adressé par le PAS sous format électronique.

→ Déclaration annuelle

En complément de la déclaration mensuelle, et à des fins exclusivement statistiques, l'OPF doit communiquer annuellement au PAS des données plus globales relatives aux origines et destinations de ses trafics.

Le modèle de déclaration annuelle à utiliser est fourni à l'ANNEXE 9. Il sera adressé par le PAS sous format électronique.

⁴ Selon la nomenclature NST 2007

Article 10. Documentation

Le PAS met à disposition de tout OPF l'ensemble de la documentation d'exploitation des VFP, 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 ;
- les règles 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 sortie de l'ILE 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.

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

12.1. 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.

12.2. 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 DRR) ;
- disposer d'essieux conformes à la fiche UIC 510-2 afin de permettre le passage dans les appareils de voie ;
- respecter le gabarit de construction GA des matériels roulants (fiche UIC 505-1) – hors Transports Exceptionnels (cf. Article 29) ;
- ne présenter aucune pièce ou équipement n'engageant le gabarit bas défini en ANNEXE 8 ;
- **respecter une charge à l'essieu ne dépassant pas 22.5 tonnes (Charge D)** ; 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 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 VFP 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 ;
- 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 de plus :

- disposer d'un indicateur de vitesse en état de marche et d'un dispositif d'enregistrement⁵ ;
- disposer d'un avertisseur sonore a deux tons, en état de marche et conforme à la fiche UIC 644 ;
- disposer de lanternes de tête ;

⁵ 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 46).

- 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 VFP utilisées. (Cf *tableau des déclivités ILE Manœuvres*).

Le PAS se réserve le droit de demander une étude complémentaire de compatibilité. Cette étude serait alors à la charge de l'OPF.

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.**

12.3.Chargement

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.

12.4.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 VFP (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...).

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 VFP 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 VFP.

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 VFP 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*)

Si l'OPF démontre que ces véhicules n'étaient en réalité pas impropres à la circulation, les coûts et risques liés aux opérations de retrait ou d'évacuation seront supportés par le PAS.

Article 13. Dispositions concernant le personnel des OPF

13.1. 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.

13.2. Formations

Le personnel affecté aux fonctions de sécurité sur les VFP doit faire l'objet d'une habilitation par les OPF. Les conditions de cette habilitation sont fixées par le décret n° 2006-1279.

La formation du personnel aux tâches essentielles de sécurité mentionnées à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains ainsi qu'à celle de conducteur conformément à l'arrêté du 6 août 2010- concernant la certification des conducteurs de train est de la responsabilité de chaque OPF.

Elle doit par ailleurs être confiée à l'un des centres de formation agréés dont la liste en vigueur est consultable sur le site Internet de l'EPSF (www.securite-ferroviaire.fr).

De plus, 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, ainsi qu'une formation aux mesures locales d'exploitation des installations (notamment des installations de sécurité pour ceux qui seront affectés aux tâches essentielles de sécurité) s'y rattachant. Cette visite devra avoir lieu pour chaque nouvel agent avant sa prise de poste. **Depuis le 1^{er} juin 2018, tout conducteur doit être en possession de sa licence de conducteur.** (Epsf)

13.3. 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 ne satisferait pas aux conditions imposées par le RSE.

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 VFP 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. 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 et sur demande du PAS. 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 VFP, 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 15. Interfaces RFP - RFN

15.1. 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 RFF/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 RFN est donné à l'ANNEXE 2.

15.2. Les installations de sécurité à l'interface

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

A l'interface Gare :

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

A l'interface Neudorf :

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

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

Article 16. Consistance du RFP

16.1. Généralités

Le RFP est constitué de :

- Voies ferrées appartenant au PAS et ouvertes à la circulation publique. Elles constituent les Voies Ferrées Portuaires (VFP) au sens de l'article R.5351-2 du code des transports visé à l'Article 3 du présent document. Leur utilisation relève du décret 2006-1279 du 19 octobre

2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. Elles sont classées en voies de circulation 'VC', de service 'VS' et de garage 'VG' :

- Les voies de circulation sont les voies permettant l'évolution des manœuvres sur l'ensemble de la zone portuaire. Elles sont libres 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 27.
- 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.

Nota : Ces ITE peuvent être complétées par des voies appartenant à l'occupant (voies privées). Ces dernières ne font alors pas partie du RFP.

Le raccordement d'un site aux VFP 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.

Le détail de ces voies est donné en ANNEXE 1.

16.2. 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 du garage ;
- voies du faisceau de l' « Orangerie » permettant de stationner des wagons ;
- voies du faisceau « 4 à 2 » permettant le remisage de locomotives ou le stationnement de wagons en attente d'inspection ou de réparation légère.

Parmi les voies du Triage seules les voies 5, 6, 7, 8, 17, et 18 sont électrifiées de bout en bout. Les autres ne sont électrifiées qu'en tête de faisceau.

L'ensemble de ces précisions, ainsi que les longueurs utiles figurent au schéma donné en ANNEXE 3.

Nota : L'accès routier au chantier, par la rue de la Digue, est limité en gabarit : hauteur max 4 m et largeur max : 4,14 m

16.3. [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 l'ILE correspondante.

16.4. [Passages à niveaux](#)

Les passages à niveaux du RFP, leurs équipements ainsi que leurs modes de fonctionnement sont définis dans l'ILE « Manœuvres » et repris à l'ANNEXE 7 du présent DRR.

Certains PN sont commandés par radio. La radio portative remise par le PAS à chaque OPF, dans le cadre des moyens de communication (cf. § 19.3), permet cette commande. Toute commande abusive de fermeture de PN entraînant le déplacement de l'astreinte OPM pourra être facturée directement à l'OPF impliqué.

Article 17. Renseignements techniques relatifs aux VFP

17.1. [Cas général](#)

- **Ecartement** des voies : écartement standard de 1,437 m en alignement, 1,450 m en courbe sur l'ensemble des VFP ;
- **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 Pétales 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 de 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 VFP est le gabarit GA. Les voies desservant les terminaux à conteneurs sont au gabarit GB. Les gabarits sont représentés en ANNEXE 8;
- **Gabarit bas** : Il est identique à celui du RFN (cf. ANNEXE 8) ;
- **Shunt** : La valeur maximale de la résistance au shunt pour assurer le fonctionnement des circuits de voie est de 1 Ohms ;
- **Courant de traction** : Le courant fourni par RFF est le courant alternatif 25 000 volts 50 Hz.

- **Longueur maximale** d'un train en réception ou expédition : 709 m en diesel , 655 m en électrique.

17.2. 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. Les convois, ainsi que les matériels roulants qui les composent, doivent faire l'objet d'une autorisation de type par le PAS. Cette dernière doit être adressée au PAS par l'OPF au moment de la demande de capacité (voir CHAPITRE V - *Attribution de capacités*).

Article 18. Disponibilité de l'infrastructure

18.1. 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 RFN et des demandes des OPF.

Elle est définie comme suit :

- Du lundi au vendredi : de 4h30 à 23h30
- Le samedi : de 04h30 à 13h30
- Le dimanche : de 18h30 à 23h30
- Jours fériés⁶ (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 25.2 - *Modification du service, Demande de « Dernière minute »*). *Le maintien de la gare ouverte au-delà des horaires ci-dessus, intervient de fait si **un train inscrit au programme des circulations du jour** se trouve à moins de 3 heures de SRH, et est en capacité normale d'arriver dans ce délai. (Informations du régulateur notamment).*

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.

Nota pour information : le poste 1 SNF est actuellement ouvert 24/24 heures, 7/7 jours.

18.2. 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.

⁶ 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 VFP. 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.

18.3. Déneigement

Les appareils de voie seront déneigés par l'OPM en charge de la viabilisation hivernale selon le plan de priorité défini 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. paragraphe 31.3). 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 pieds d'œuvre à l'aide d'un balai qu'ils auront prévu à cet effet.

Article 19. Systèmes d'exploitation et de sécurité

19.1. Particularités d'exploitation

Le RFP est dit « Comparable ». Il n'est pas ouvert aux transports publics de passagers.

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

19.2. Langue

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

19.3. 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 DRR sont enregistrées sur support numérique, pendant 15 jours ou plus, pour des raisons de sécurité et de traçabilité des consignes et instructions.

Seules les personnes habilitées du PAS auront accès à cet enregistrement. Conformément à la loi « informatique et libertés » n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, l'OPF peut accéder et rectifier les informations qui le concernent en s'adressant au PAS.

Il appartient à l'OPF d'informer l'ensemble de son personnel amené, de par ses fonctions, à utiliser ce moyen de communication obligatoire.

19.4. 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 VFP 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 cantons est repris sur un plan fournis 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 (cf. plan de l'ANNEXE 3)

19.5. Régime de marche / Vitesse limite

A l'exception des trains en direction du RFN, 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 sur les VFP.

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**.

19.6. 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.

CHAPITRE IV. INFRASTRUCTURE DU RFP DE LAUTERBOURG

Article 20. Interfaces RFP - RFN

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

- Sur la voie portuaire embranchée sur la voie 18 de la gare de Lauterbourg, au niveau de la limite foncière RFF/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 RFF de « Lauterbourg » 'LTG'.

Le plan du raccordement au RFN est donné à l'ANNEXE 6 .

Les installations de sécurité à l'interface

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

- Pour l'entrée du RFN vers le RFP : les aiguilles conjuguées 218² et 218² bis,
- Pour la sortie du RFP vers le RFN : le carré violet CvP.

Ces deux installations sont commandées depuis le Poste 2 de la gare de LTG.

Article 21. Consistance du RFP

21.1. Généralités

Le RFP est constitué de :

- Voies ferrées appartenant au PAS et ouvertes à la circulation publique. Elles constituent les Voies Ferrées Portuaires (VFP) au sens de l'article R.5351-2 du code des transports visé à l'Article 3 du présent document. Leur utilisation relève du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. Elles sont classées en voies de circulation 'VC', de service 'VS' et de garage 'VG'.
 - Les voies de circulation sont les voies permettant l'évolution des manœuvres sur l'ensemble de la zone portuaire. Elles sont libres 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 27.
- Voies appartenant au PAS et mises à disposition d'un (ou plusieurs) amodiatore(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.

Nota : Ces ITE peuvent être complétées par des voies appartenant à l'occupant (voies privées). Ces dernières ne font alors pas partie du RFP.

Le raccordement d'un site aux VFP 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.

ATTENTION : Les voies ferrées du nouveau Terminal Conteneurs de Lauterbourg sont sous statut ITE. Voir l'ILE Manœuvres spécifique du site.

21.2. 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 l'ILE correspondante.

21.3. Passages à niveaux

Les passages à niveaux du RFP, leurs équipements ainsi que leurs modes de fonctionnement sont définis dans l'ILE « Manœuvre » et repris à l'ANNEXE 7 du présent DRR.

Article 22. Renseignements techniques relatifs aux VFP

- **Ecartement** des voies : écartement standard de 1,437 m en alignement, 1,450 m en courbe sur l'ensemble des VFP ;
- **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 RFF 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 VFP est le gabarit GA. Les gabarits sont représentés en ANNEXE 8 ;
- **Gabarit bas** : Il est identique à celui du RFN (cf. ANNEXE 8 - *Gabarits*) ;

Article 23. Disponibilité de l'infrastructure

23.1. [Horaire d'ouverture des postes](#)

L'utilisation des VFP de Lauterbourg dépend de l'ouverture du poste 1 SRH (cf. § 18) et du poste 2 RFF de Lauterbourg.

Nota pour information : Le poste 2 LTG est fermé sur certaines périodes (cf. DRR RFN).

23.2. [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 VFP. 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.

23.3. [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 24. Systèmes d'exploitation et de sécurité

24.1. [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.

24.2. [Langue](#)

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

24.3. Moyens de communication

Les échanges avec l'Agent Circulation situé au Poste 2 RFF de LTG ou le Responsable Circulation du Poste 1 SRH et les agents de l'OPF se font au moyen du téléphone (cf. ANNEXE 11- *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.

24.4. 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. *Il s'agit d'une disposition évolutive.*

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 RFF de LTG pour obtenir l'autorisation d'occupation⁷.

24.5. 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 autorisée que pour certaines opérations (tri notamment), sous restrictions d'exploitation (vitesse limitée) et uniquement sur certains faisceaux. Elle est interdite pour circuler 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**. A l'exception de la courbe entre le CV-P à revers et le PN 2 ; la vitesse est limitée à 6 Km/h, **dans les deux sens de circulation**.

24.6. 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.

⁷ La gestion des entrées/sorties du RFP est détaillée dans une ILE spécifique (réf. DT-RFP-PR 16)

CHAPITRE V. ATTRIBUTION DE CAPACITÉS

Article 25. Circulations sur les VFP (hors gare de triage SRH)

Il n'existe actuellement pas de réservation de sillon⁸. La répartition de capacité et l'ordonnement 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 RFN, 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*.

25.1. Demande annuelle

La continuité des sillons entre le RFN 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 réguliers⁹

Afin de gérer au mieux l'activité de chacun des OPF, la demande de capacité pour l'année 2019 doit être adressée au PAS **avant le 1^{er} octobre 2018**. 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 ; *(si entrée sud uniquement)*
- un descriptif de la production envisagée indiquent notamment les moyens organisationnels et techniques mis en œuvre pour optimiser l'occupation des VFP ;
- les besoins en capacité de garage ;
- les horaires souhaités d'arrivée sur le RFP, de desserte de l'embranché et de départ vers le RFN en tenant compte des horaires d'ouverture du poste 1 ;
- le temps d'occupation estimé des cantons empruntés ;
- la longueur du train ;

⁸En 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

⁹Les trafics ponctuels ou à dates variables seront traités selon les principes de la Demande de Dernière Minute § 25.2

- 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 et au départ (RFP <-> RFN) ;
- 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 VFP 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 RFN (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 l'ARAF (ou l'ARAFER - Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, après la promulgation de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron, et l'entrée en vigueur des décrets d'application concernés).

25.2. Modification du service, Demande de « Dernière minute »

→ Processus de demande

Une modification prévisible¹⁰ 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 courrier (ou mail) au moins **7 jours** à l'avance, en indiquant l'ensemble des éléments nécessaires à l'étude de celle-ci (cf. § 25.1). Dans tous les cas, un retard entraînant 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 25.1. 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 26. Cas particulier de la Gare de triage SRH

26.1. 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 en destination du RFN ou à l'arrivée en provenance du RFN.

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 tractions, de la desserte d'une zone par lots ou des opérations de tri, le stationnement d'une rame entre deux navettes.

Afin de fluidifier certains trafics externes au RFP, mais nécessaires aux EF dans leur développement régional, le PAS autorise à chaque OPF une franchise de transit de 10 000 tonnes annuelles brutes. Au-delà de ce tonnage brut incluant tout type de matériel ferroviaire (Wagons / Vides / Chargés / EM), le tonnage net donnera droit à la redevance fer, sans ristourne particulière. Ces circulations en transit doivent se limiter à une seule journée sur le triage, et être annoncées à 7 jours.

¹⁰ Les retards sont traités à l'Article 33 - *Situations perturbées*

En cas de difficultés ponctuelles (engorgement, etc.) le développement du trafic propre au RFP sera privilégié sur les circulations de passage. Le transit pourra être refusé sans motif par l'OPE.

Toutefois à SRH, la proximité immédiate des habitations, n'autorise pas sur le RFP les véhicules en transit, étiquetés MD.

26.2. Voies du faisceau « Sous Triage »

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 25), elles peuvent être utilisées pour du stationnement selon les modalités définies à l'Article 27 suivant.

26.3. Voies du faisceau « Orangerie »

Elles sont utilisées pour du stationnement selon les modalités définies à l'Article 27 suivant.

Article 27. Stationnement

Le PAS n'assure aucune prestation de gardiennage des matériels roulants stationnant sur ses voies. La responsabilité des rames en stationnement, notamment MD, (immobilisation¹¹, gardiennage, gestion des incidents...) incombe à l'OPF, à qui l'autorisation d'utilisation de la voie 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 (opérations sur la végétation et le gabarit notamment). Sous réserve d'un délai de prévenance de 7 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 ou ses délégataires. 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.

27.1. Stationnement de courte durée (< 15 jours calendaires)

La production quotidienne peut nécessiter le stationnement temporaire de wagons (desserte locale du lotissement notamment).

Le stationnement est alors géré au quotidien par l'OPE sur demande de l'OPF, sans aucun engagement à priori 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 DRR.

Ce stationnement est gratuit. Toute occupation manifestement abusive fera l'objet de pénalité selon les modalités indiquées à l'Article 42.

¹¹ Les règles d'immobilisation des rames sont indiquées dans les ILE « Manœuvres » des sites concernés.

27.2. Stationnement de longue durée (> 15 jours calendaires)

Le stationnement de longue durée de wagons, ou de locomotives, nécessite la mise à disposition exclusive de capacité d'infrastructure. Si MR abandonné sur RFP → Remisage à Breitlach (Voir conditions stationnement abusif).

L'attribution de ces capacités est effectuée par l'OPE, en fonction des disponibilités, en essayant de satisfaire au mieux toutes les demandes, dans l'objectif d'équité entre demandeurs.

Deux cas sont possibles :

- 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 – hors exception pour les TE).
La répartition des voies entre chaque OPF, ayant exprimé un besoin lors de sa demande de capacité (cf. Article 25), est effectuée par l'OPE en fonction des voies disponibles, des besoins émis et **des trafics réalisés (type, volume)**. Elle est validée puis notifiée par courrier électronique à l'OPF par le PAS, sans maintien d'un droit acquis pour l'OPF.
Nota : Elle sera revue annuellement, ou éventuellement en fonction de l'évolution des activités de chaque OPF, et des capacités encore disponibles.
- Mise à disposition payante correspondante à des besoins ponctuels non programmables mais récurrents (wagons en révision, rame en gestion « dynamique¹² »...), ou pour du garage de longue et très longue durée (stationnement de wagons entre deux campagnes céréalières, de rames ou wagons de « secours », etc.). Cette possibilité concerne tout opérateur qui en ferait la demande et sera traitée selon les dispositions du paragraphe 40.2 « *Mise à disposition exclusive d'une voie* ».

27.3. Cas particulier des wagons de marchandises dangereuses

Le stationnement et le garage de wagons marchandises dangereuses 'MD', **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 » à Strasbourg exclusivement pendant les périodes d'ouverture de la gare (stationnement limité à la journée).

En cas d'impossibilité inopinée d'acheminement, des mesures de précautions seront à prendre par l'OPF concerné, et à son entière charge, en accord avec le PAS, ou l'OPE.

¹²Correspond à des allers retours entre lieu de stationnement et lieu d'intervention : c'est le cas par exemple des activités de nettoyage de wagons ou de manutention (conteneurs ou autre). Les trains en transit en sont exclus.

Article 28. Marchandises dangereuses

L'accès des marchandises dangereuses 'MD' aux VFP est soumis au respect des dispositions particulières indiquées au règlement RID, repris par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), modifié par arrêté du 9 décembre 2010.

Toutes les VFP ne sont pas aptes à recevoir des circulations MD. Les OPF doivent consulter le PAS lors de la demande d'autorisation (cf. Article 8, Article 25) pour toute question relative aux circulations des trains transportant des MD. Le PAS apportera son soutien aux études que pourra engager l'OPF sur ce thème.

Les véhicules étiquetés MD non destinés à un client embranché du PAS ne sont pas admis sur le RFP. Voir Article 26.1

Article 29. Transports exceptionnels 'TE'

Est considéré comme TE tout convoi dont une des caractéristiques est exceptionnelle. Il s'agit notamment d'un convoi dont les dimensions ne respecteraient pas le gabarit GB⁺ défini à l'ANNEXE 8 ou de l'utilisation de wagons non conventionnels.

Les trains de conteneurs s'inscrivant dans le gabarit GB⁺ ne sont pas considérés comme des TE.

Les OPF doivent informer l'OPE de la présence d'un TE au plus tôt, dès l'étude de faisabilité définie à l'Article 25 du présent DRR.

La vérification de compatibilité du TE avec l'itinéraire envisagé¹³ 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 VFP concernées.

Les dispositions visées ci-dessous ne font pas obstacle à l'application des obligations imposées lors de la circulation effective sur les VFP des trains acheminant lesdits transports qui sont décrites au CHAPITRE VI - *Règles opérationnelles*.

¹³ 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 30. 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 DRR, et tient notamment compte des règles en vigueur décrites dans la documentation fournie par le PAS.

30.1. Principes

La gestion des circulations sur les VFP 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 sur les ITE est 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 25) 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 VFP 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 VFP 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.

30.2. Cas particulier de l'interface avec le RFN à la gare SRH

Un OPF souhaitant accéder au RFN ne peut se présenter sur les voies d'échange RFP-RFN sur le faisceau « Triage » que s'il bénéficie d'un sillon de circulations sur le RFN 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 RFN. Afin de garantir le respect des horaires de départ vers le RFN, 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 RFN et le RFP précise les modalités de gestion des circulations ferroviaires d'un réseau à l'autre.

30.3. Cas particulier de l'interface avec le RFN à la gare de Lauterbourg

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

- s'il bénéficie de l'autorisation nécessaire délivrée par l'Agent Circulation du Poste 2 RFF (réception sur voie libre) ;
- s'il a la certitude que son train n'engagera pas le PN 2bis s'il est arrêté au Cv P.

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

Article 31. 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 :

31.1. Remise à l'OPF de l'ensemble des documents nécessaires à la circulation sur les VFP

Conformément aux modalités d'exploitation des VFP 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.

31.2. 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.

31.3. 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 VFP 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 dangereuses¹⁴, gabarits particuliers, etc.

Article 32. Phase opérationnelle

32.1. 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 19.3 et l'Article 24.3.

32.2. Principe d'exploitation des VFP en phase opérationnelle

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 33.

¹⁴ L'OPF notifie alors au conducteur la présence de matières dangereuses (notamment celles à haut risque) sur le train, leurs caractéristiques et leur position

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.

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

Tout prestataire appelé à intervenir sur les VFP 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 33. Situations perturbées

33.1. 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 informé¹⁵ l'OPE de tout aléa relatif à l'arrivée des trains en provenance du RFN (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.

¹⁵ L'OPE ne dispose pas d'outils (GSM-R ou autre) permettant un retour d'information instantané des circulations sur le RFN.

33.2. 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 RFN (libération des voies principales).

Si les circulations en conflit sont toutes en retard, il est fait application de la règle définie au paragraphe 25.1, 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'ordonnement 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 VFP.

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 18 pour Strasbourg, et à l'Article 23 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 RFF à Lauterbourg.
- Si le retard estimé est supérieur à 15 minutes et **inférieur à 3 heures**, l'OPF doit faire une demande d'ouverture exceptionnelle selon les principes exposés au paragraphe 25.2.
- Au-delà de 3 heures de retard, le train ne pourra pas être réceptionné.

33.3. Règles de maintien de la disponibilité des VFP

→ 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 RFN 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 VFP, 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 secourue. 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.

33.4. 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 34. Phase post-opérationnelle

34.1. 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 pour 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.

34.2. 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 35. 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 36. Droit de contrôle et de visite

36.1. Contrôle

À tout moment et en tout lieu, le personnel habilité 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 VFP, 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 habilité 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 habilité du PAS ou de l'OPE relève des faits susceptibles d'avoir des conséquences sur la validité du certificat de sécurité, ou de l'agrément ministériel, le PAS en informe le Ministre chargé des transports, ou 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.

36.2. Visite

À cette fin, l'OPF est tenu, à toute demande d'un agent habilité 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 par leurs agents à cette occasion, sauf faute de l'OPF à l'origine de ces dommages.

CHAPITRE VII. SERVICES

Article 37. Introduction

Le droit d'accès aux VFP formalisé par le CUR visé au CHAPITRE II - *Conditions d'accès aux VFP*, 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 40 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 38. Prestations minimales

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

- 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 27, de voie(s) aux faisceaux « Sous triage » et « Orangerie » pour les OPF signataires d'un CUR donnant accès au triage¹⁶ ;
- 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 39. 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.

¹⁶ Il est rappelé (cf. Article 27) 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 40. Prestations complémentaires

40.1. 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.

40.2. Mise à disposition exclusive d'une voie

Conformément aux indications du paragraphe 27.2, 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.

Il est précisé 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'opérateur, à qui l'autorisation d'utilisation de la voie aura été consentie.

40.3. 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.

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.

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

Sauf entente, 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 en lien avec la mission ferroviaire. Les distracteurs d'attention de toute nature ne sont pas autorisés dans le poste d'aiguillage.

CHAPITRE VIII. SYSTÈME DE TARIFICATION

Article 41. Circulations sur le RFP

En application de la résolution n°16 du Conseil d'administration du PAS en date du 16 octobre 2003, complétée par la résolution n°7 en date du 21 octobre 2011, le montant de cette redevance est à la charge de l'OPF **entrant-sortant du, ou vers, le RFN**. 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 des voies du RFP 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.

41.1. Montant de la redevance d'usage

En application de la résolution n°10 du CA du PAS en date du 1^{er} juillet 2013 et de la n°11 du 25 février 2016, le montant de la redevance d'usage est fixé pour l'année 2019, à **0, 57 euro hors taxe par tonne** de marchandise réceptionnée et/ou expédiée. Cette redevance s'applique à tout type de marchandise. Vrac, UTI vide ou chargés.

Ces taux s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2019. Le taux, et les exonérations indiquées au DRR 2018, restent applicables jusqu'à cette date.

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

41.2. Exonérations

Les wagons vides, même s'ils sont l'objet même du transport (réparation, nettoyage...), ne sont pas considérés comme « marchandise ». Ils sont donc exonérés de la redevance d'usage.

Les véhicules en transit ouvrent droit à redevance ferroviaire. Voir Art. 26

Par ailleurs, les nouveaux trafics, et les augmentations de trafics bénéficient d'une ristourne **calculée pour chaque site embranché** sur les bases suivantes :

- *Concernant l'augmentation de trafic : Le remboursement est basé sur l'augmentation de trafic observée sur un an pour un site industriel (embranché) étant précisé que les trafics pris en compte pour le calcul excluent les nouveaux trafics soumis à un dispositif d'exonération spécifique. Le montant du remboursement est égal au produit du fret supplémentaire exprimé en tonnes par le taux de la redevance appliquée. Le remboursement sera effectué auprès du (ou des) opérateurs portuaires ferroviaires (OPF) dont l'activité a été en augmentation. En cas de plusieurs OPF en progression, le remboursement se fera au prorata de leur part respective dans l'augmentation de trafic concernée.*

- Concernant 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, la ristourne susvisée se traduira par l'application, au trafic considéré, d'une franchise de redevance d'usage pendant **une année, au plus, à compter de la date de démarrage du « trafic nouveau »**. Le PAS doit être informé avant tout nouveau trafic.*

Article 42. Stationnement / Garage

42.1. Redevance

Le garage de longue durée (durée > 15 jours) est facturé par mois, et par linéaire de voie mise à disposition, que celle-ci soit occupée ou non. Le linéaire considéré est celui correspondant à la distance entre les 2 points de garage francs de la voie ou entre le garage franc de l'appareil de raccordement et le heurtoir de fin de voie.

Le montant pour l'année 2019 est de 1 euro HT /ml/mois à compter du 1^{er} janvier.

42.2. Indemnité d'occupation en cas de stationnement abusif

Sans préjudice de la répression au titre des atteintes aux VFP, 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 43. 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.

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'article L.441-6 du code de commerce, une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement sera due de plein droit par tout débiteur professionnel en situation de retard de paiement. Conformément au décret n° 2012-1115 du 2 octobre 2012, cette indemnité est fixée à un montant de 40€.

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 d'obligation de régler les sommes facturées dans les délais de règlement requis.

Article 44. 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 45. 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 46. Responsabilités de l'OPF envers le PAS en cas d'accidents ou de dommages

46.1. 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...).

46.2. 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 43.

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

47.1. 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.

47.2. 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 48. 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 atténuatoire, de la responsabilité du PAS.

Article 49. 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 attirer l'autre partie devant les juridictions.

Article 50. 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 regards des conditions habituelles sur le territoire métropolitain ;

- toute grève des agents du Gestionnaire d'Infrastructure Délégué du RFN 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 51. 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 RFN - STRASBOURG

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

Page laissée blanche intentionnellement

ANNEXE 4. LONGUEUR DES VOIES DU CHANTIER TRIAGE

N° vde voie	Longueur Utile (m)
Triage	
1	Reste à créer
2	125
3	180
4	225
- 5 -	536
- 6 -	580
- 7 -	602
- 8 -	655
9	625
10	709
11	674
12	605
13	506
14	460
15	394
16	549
- 17 -	544
- 18 -	534

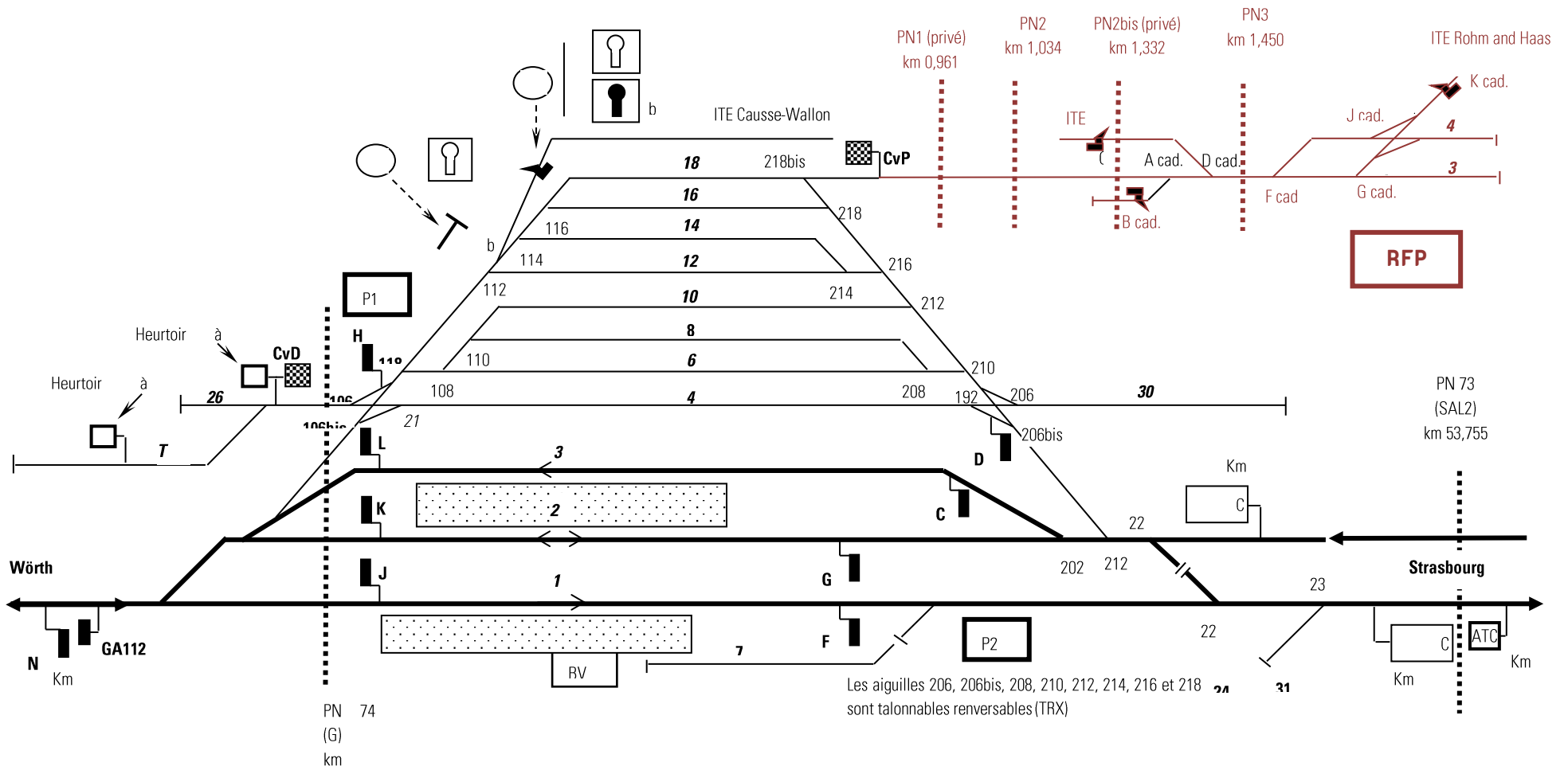
N° vde voie	Longueur Utile (m)
Sous Triage	
22	292
24	588
25	402
26	450
27	460
28	480
29	400
30	420
Orangerie	
31	220
32	300
38	240
39	170
40	430

Page laissée blanche intentionnellement

ANNEXE 5. PLAN DU RÉSEAU DE LAUTERBOURG

Page laissée blanche intentionnellement

ANNEXE 6. SCHÉMA DES VOIES DU FAISCEAU D'ÉCHANGE – LAUTERBOURG



ANNEXE 7. PASSAGES À NIVEAU STRASBOURG+ LAUTERBOURG

Numéro du PN	Type	Equipement	Commande
--------------	------	------------	----------

STRASBOURG			
11 Bis		Crx de St André + R 24	manuelle à pied d'œuvre
12		Crx de St André + R 24	manuelle à pied d'œuvre
12 Bis		Crx de St André + R 24	
13		Crx de St André + Banderoles	
14		Barrières à main (normalement fermées)	
15		Crx de St André + Stop	
16	SAL 2 FC		radio
17	SAL 2 FC		radio
17 Bis	SAL 0 FC		pédales
19	SAL 2 FC		radio
20	SAL 2 FC		radio
21	SAL 2 FC		radio
26 Bis		Crx de St André + Stop	
27		Crx de St André + Stop	
28 et 28 Bis		Crx de St André + R 24	manuelle à pied d'œuvre
29		Crx de St André + Drapeaux	
30		Crx de St André + Drapeaux	
30 Bis	SAL 0 FC	Feu tricolores routiers	radio
36 Bis		Crx de St André + R 24	manuelle à pied d'œuvre
37 Bis	SAL 0 FC	feu tricolores routiers	radio
38		Crx de St André + Banderoles	
41		Barrières déroulantes	
42		Crx de St André + Stop	
43		Crx de St André	
44		Crx de St André + Stop	
45	SAL 2 FC		radio
46		Passage privé - Incendie	
46 Bis		Stop	
47		Crx de St André	
49		Crx de St André + Stop	
50	SAL 0	Crx de St André + feu R 24	manuelle à pied d'œuvre
50 Bis	SAL 0	Crx de St André + feu R 24	manuelle à pied d'œuvre

LAUTERBOURG			
0		clôturé	
1		Crx de St André + Stop	
2	SAL 2		pédales
2 Bis		barrières à main (normalement fermées)	
3	SAL 6	Crx de St André + feu R24	manuelle à pied d'œuvre
3 Bis		Crx de St André + Stop	
4	SAL 2		manuelle à pied d'œuvre

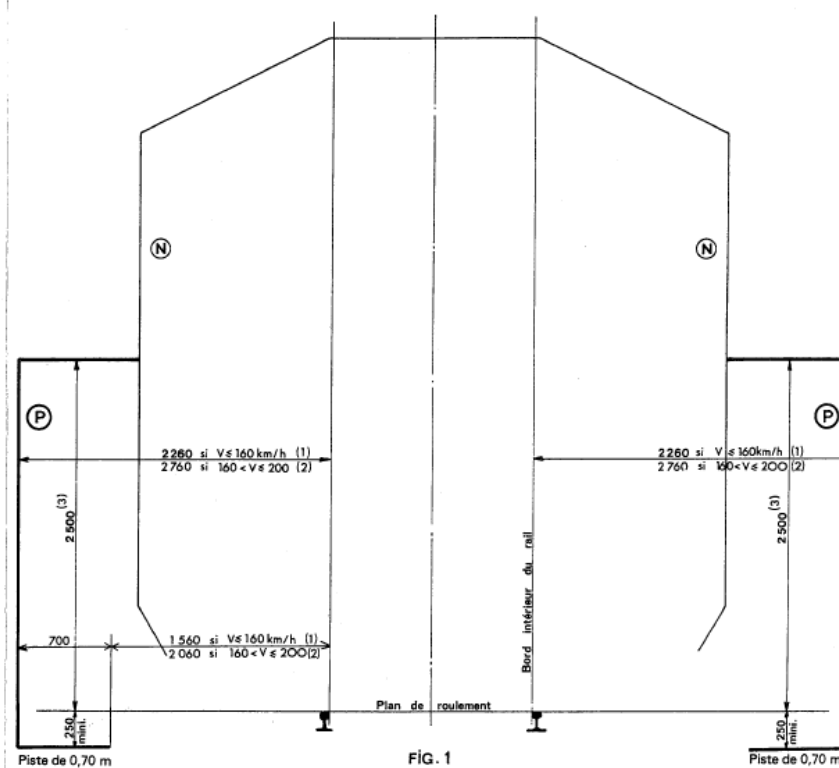
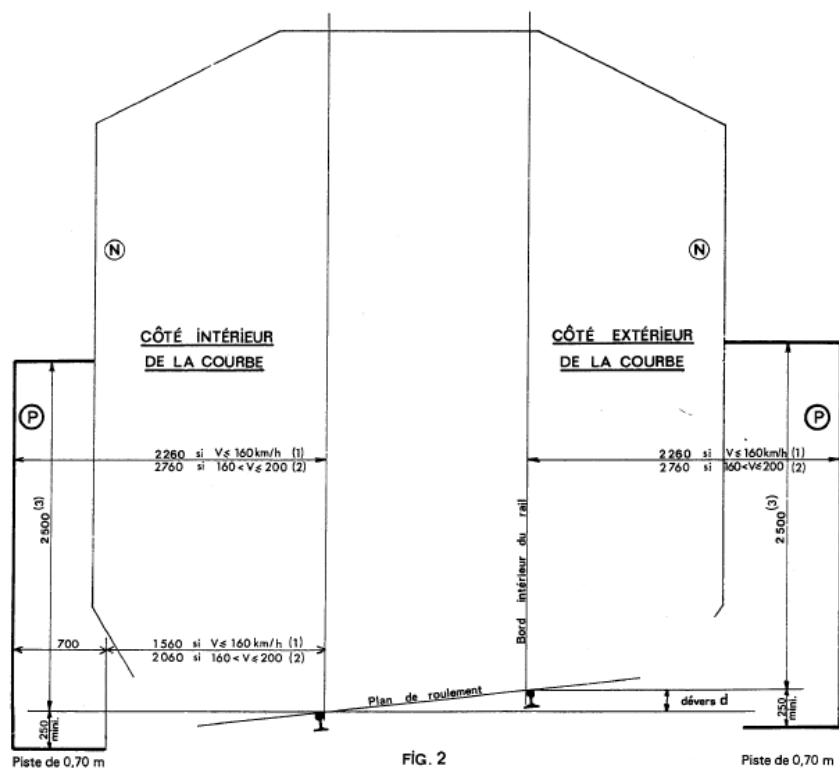
GABARIT DE DÉGAGEMENT DES PISTES DE CIRCULATION LE LONG DES VOIES (Contour P)

(Cotes en millimètres)

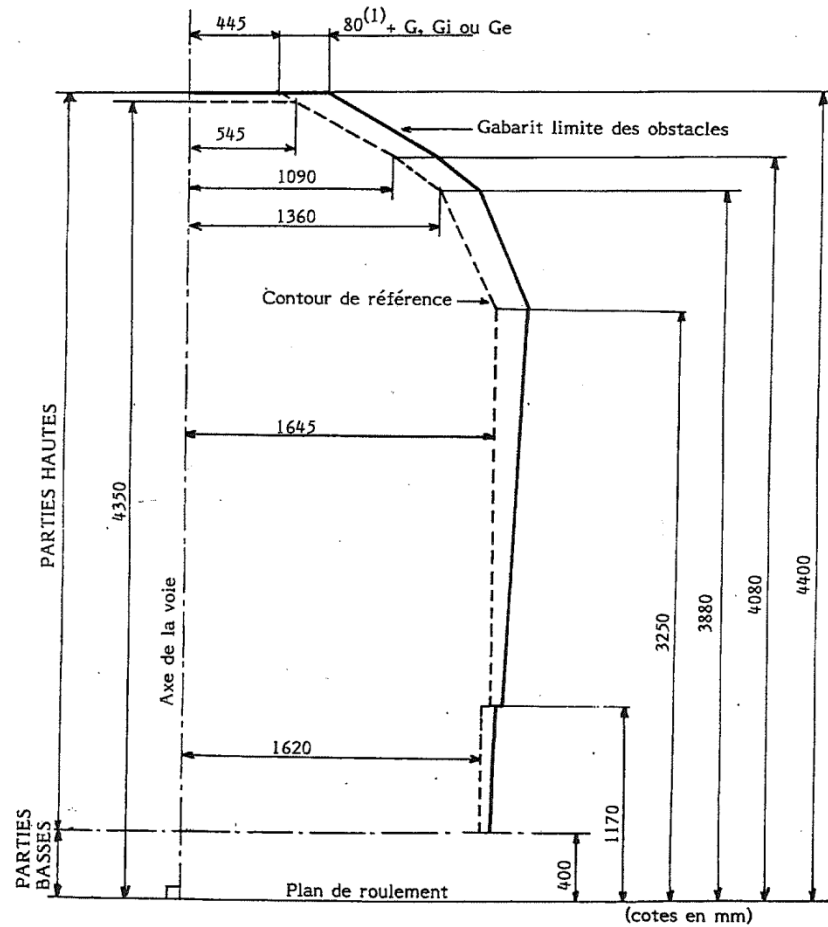
Nota : Le dégagement du Contour P permet le stationnement ou le garage du personnel.

VOIE EN COURBE

VOIE EN ALIGNEMENT

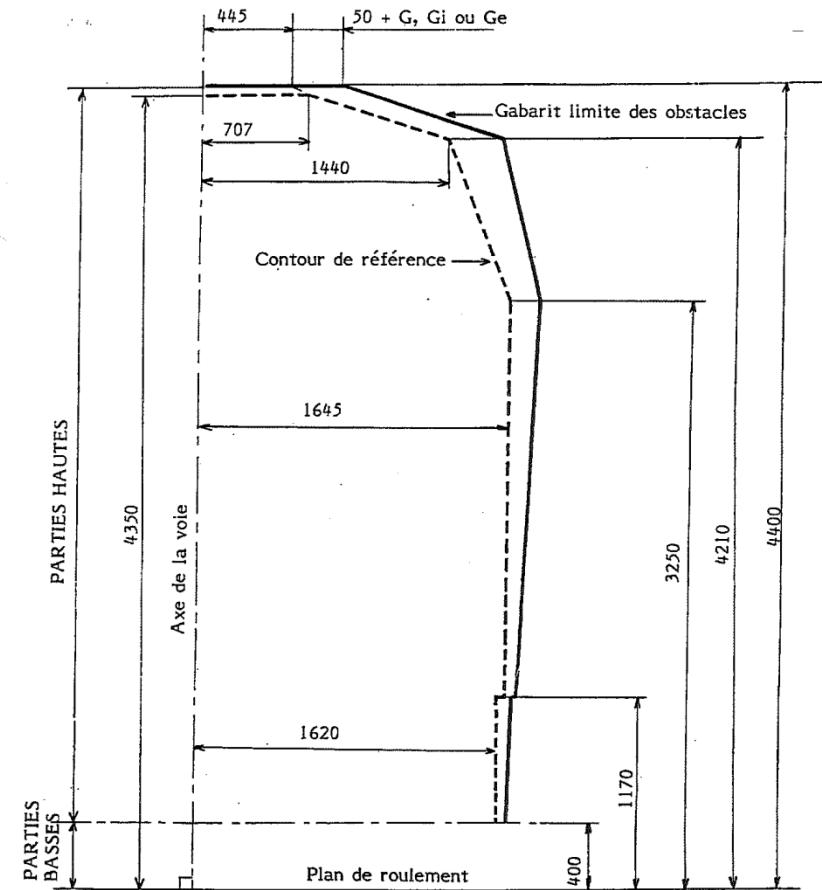


GABARIT GA

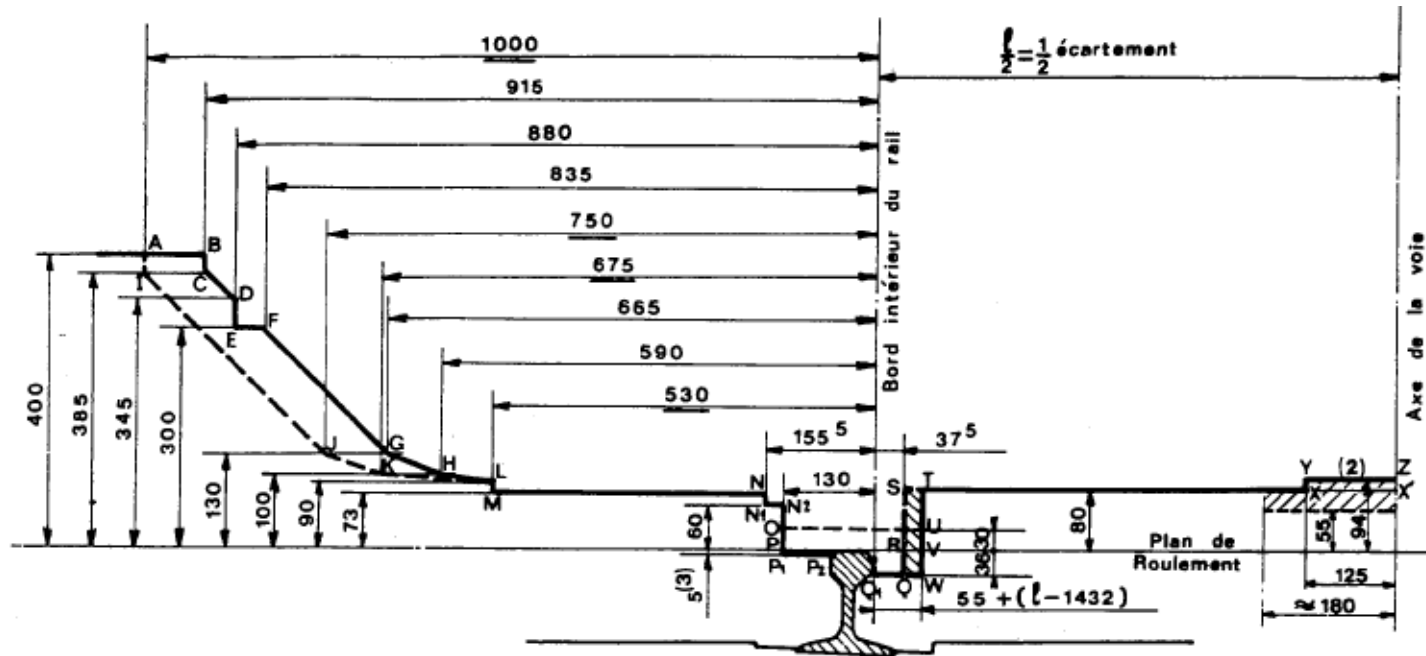


(1) 50 pour $h \leq 3,25$ m

GABARIT B+



GABARIT D'OBSTACLE BAS



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				<i>Nom embranché</i>		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 fuillards, en rouleaux				
						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)				
						<i>...Liste non exhaustive</i>				

→ 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	... <i>Liste non exhaustive</i>		
			Allemagne			
			Nord Europe			

EF (Entreprise Ferroviaire) : Entreprise disposant d'une licence conformément au décret 2033-194 relatif à l'utilisation du RFN + CDS,

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 ou toute entreprise (le PAS pour les VFP), chargé(e) notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la facturation de l'infrastructure ferroviaire,

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,

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

OPF (Opérateur Portuaire Ferroviaire) : Terme générique regroupant les EF et les entreprises agréées par le Ministre chargé des transports selon les dispositions des Articles L.5352-3 du Code des Transports et R411-8 du Code des Ports Maritimes,

OPM (Opérateur Portuaire Maintenance) : Entité à laquelle le PAS délègue l'entretien des VFP et les SE/SM du RFP,

RFN : Réseau Ferré National,

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

VFP (Voies Ferrées Portuaires) : Voies ferrées appartenant au PAS et 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 VFP comprend les voies, la caténaire, les installations de signalisation et les éléments associés

ANNEXE 11. COORDONNÉES UTILES

→ PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Direction Valorisation du Domaine

25 rue de la Nuée Bleue
F-67 000 Strasbourg
+ 33 (0)3 88 21 78 01

Direction Générale

25 rue de la Nuée Bleue
F-67 000 Strasbourg
+ 33 (0)3 88 21 74 00

Réseau Ferré Portuaire

☎ +33 (0)3 88 21 78 01
@ rfp@strasbourg.port.fr

→ OPE

POSTE 1 Strasbourg Port du Rhin (SRH)

☎ +33 (0)3 88 60 20 39
@ poste1@strasbourg.port.fr

POSTE 1 Strasbourg Neudorf (SNF)

☎ +33 (0)3 88 75 44 83

POSTE 1 Lauterbourg

☎ +33 (0)6 10 83 05 20

POSTE 2 Lauterbourg

☎ +33 (0)3 88 15 86 07

→ SNCF RESEAU

Pôle Clients et Services

Direction Commerciale
Guichet Unique
92 avenue de France
75648 PARIS Cedex 13

→ EPSF

EPSF – Siège

60 rue de la Vallée
CS 11758
80017 Amiens Cedex 1