REGLEMENT PUBLIC D'EXPLOITATION

RESEAU FERROVIAIRE PORTUAIRE

PORT DE CHERBOURG

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : CONDITIONS D'UTILISATION DU RFP 9

A - Modalités de réservation des créneaux d'utilisation du RFP 9

B - Contenu de la demande 10

C- Règles de priorité pour l'attribution de capacité 10

D - Stationnement sur le RFP 10

CHAPITRE 2 : REGLEMENTATION APPLICABLE AU RFP 12

A – Pouvoir de Police 12

B – Contrôle d'accès au RFP 12

C – Matières dangereuses 12

D – Environnement 13

CHAPITRE 3 : CONSIGNE LOCALE D'EXPLOITATION 14

A – Port Ouest 14

B – Port Est 14

CHAPITRE 4 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DE L'EF 15

A – Port Ouest 15

1 - Missions de l'EF 15

2 - Obligations de l'EF 15

B – Port Est 16

CHAPITRE 5 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT 16

A – PORT OUEST 16

1 - Missions de l'Exploitant : 16

2- Obligations de l'Exploitant 17

B – Port Est 18

CHAPITRE 6 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DES OPERATEURS COMMERCIAUX 18

A – Port Ouest 18

1 - Missions de l'OC 18

2 - Obligations de l'OC 18

B – Port Est 19

CHAPITRE 7 : RESPONSABILITES ET ASSURANCES 19

A - RGPD 19

B - MESURES PARTICULIERES 20

1. Cas de force majeure 20

2. Mesures particulières en cas de relevage 20

3. Mesures particulières en cas de perturbations 21
CHAPITRE 8 : TARIFICATION 21
ANNEXES 23
Annexe 1 : Plan du ferroutage, port Ouest 23
Annexe 2 : Réseau Ferré Portuaire et Réseau Ferré National 23
Annexe 3 : Portail d'accès au Port Ouest 23
Annexe 4 : Emplacement matières dangereuses Port Ouest 23
Annexe 5 : Consigne Locale d'Exploitation du Port Ouest, terminal de feroutage 23
1. Annexe 1 : Plan du terminal de ferroutage, port Ouest 24
2. Annexe 2 Réseau Ferré Portuaire et Réseau Ferré National 25
3 – Annexe 3 : Portail d'accès au Terminal de ferroutage 26
4-Annexe 4 – Emplacement matières dangereuses parking port Ouest 27
5. Annexe 5 – Consigne Locale d'Exploitation du port Ouest, Terminal de ferroutage 28
Chapitre 1 – Préambule / Note pédagogique 32
1 – ORIGINE DE LA CREATION DU DOCUMENT 32
2 – OBJET 32
3 – RESUME DES MODIFICATIONS 32
4 – ABREVIATIONS UTILISEES 33
5 – GLOSSAIRE 34
6 – Assise réglementaire 35
7 – Autre réglementation obligatoire 35
Chapitre 2 – Description des infrastructures de la plateforme 36
1 – DESRIPTION DE LA PLATEFORME DE FERROUTAGE 36
2 – CARACTERISTIQUES DES VOIES 38
2.1 – DESCRIPTION DES VOIES 38
2.2 – PARTICULARITES DU CHANTIER 41
2.3 – DISPOSITIFS DE SECURITE PARTICULIERS 45
3 – CARACTERISTIQUES DES VOIES PRINCIPALES 45
3.1 – CARACTERISTIQUES DES QUAIS A VOYAGEURS 45
3.2 – CHANGEMENTS DE MODE DE TRACTION 45
4 – INSTALLATIONS POUVANT ETRE MANOEUVREES PAR LES EF 45
4.1 – INSTALLATIONS DE SECURITE DESIGNEES COMME SIMPLES 45
4.2 – INSTALLATIONS DE SECURITE DESIGNEES COMME SIMPLES 46
4.3 – POSITION IMPOSEE DE CERTAINES INSTALLATIONS 46
4.4 – Franchissement des PN situés sur la voie du raccordement maritime 46

5 – MOYENS DE COMMUNICATION ENTRE UN AGENT D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE ET LE GID 47
Chapitre 3 – ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE L'ETABLISSEMENT 48
1 – FONCTIONS ET MISSIONS DES OPERATEURS DU GESTIONNAIRE DE L'EXPLOITATION 48
1.1 – LES AGENTS CIRCULATION 48
1.2 – LE COMAN 49
2 – COORDONNEES DES OPERATEURS DU PORT DE CHERBOURG POUR L'OUVERTURE DES PORTAILS 49
3 – MODALITES D'ACCES DES TRAINS A LA PLATEFORME DE FERROUTAGE 49
3.1 – HORAIRES D'OUVERTURE 49
3.2 – MODE DE TRACTION 49
4 – CONDITIONS MINIMALES DE FORMATION ET D'HABILITATION DES OPERATEURS 49
4.1 – ENTREPRISE DE TRACTION 49
4.2 – AGENTS AU SOL 50
5 – MATERIELS A DISPOSITION 50
5.1 – LISTE ET LIEU DE REMISE DES CLEFS 50
6 – PLAN D'INTERVENTION ET DE SECURITE 51
Chapitre 4 – FONCTIONNEMENT DU CHANTIER 51
1 – CONCOMITANCE D'EXPLOITATION 51
2 – DEFINITION DU BLOC MARITIME SNCF ALLOUE AU COMAN 51
3 – EXECUTION DE LA MANOEUVRE 51
3.1 - RÈGLEMENT POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES 51
3.1 – MANOEUVRE ENGAGEANT LA VOIE PRINCIPALE 52
3.2 – EMPLOI DES SIGNAUX CONVENUS 52
3.3 – MANOEUVRE SUR LES VOIES ACCESSIBLES AU PUBLIC 52
3.4 – Mise à disposition exceptionnelle du service chargé de la circulation d'une voie d'un bloc accordé 52
3.5 – PARTICULARITES DE L'ACCOMPAGNEMENT DES MOUVEMENTS DE REFOULEMENTS 52
3.6 – MANOEUVRES PARTICULIERES 52
4 – LE DEPART DES TRAINS ET MOUVEMENTS DE MANŒUVRE NON GUIDES 52
4.1 – DEPART DES TRAINS ET EVOLUTIONS DE DESSERTE 53
4.2 INFORMATION « train prêt » 53
Chapitre 5 – PROTECTION DU PERSONNEL 54
1 – PROTECTION DU PERSONNEL INTERVENANT SUR LE MATERIEL ROULANT 54
2 – PROTECTION DU PERSONNEL ASSURANT LE DENEIGEMENT DES APPAREILS DE VOIE ... 54

3 – CONDITIONS D'INTERVENTION A PROXIMITE D'UNE CATENAIRE ALIMENTEE PAR SECTIONNEUR A TALON DE MISE AU RAIL 54

6. Annexe 6 - Annuaire 62

PREAMBULE

VU l'article R 5352-3 du code des transports,

OBJET DU REGLEMENT :

Le présent règlement concerne les conditions d'utilisation du Réseau ferroviaire Portuaire, les missions et obligations des différentes parties prenantes.

Le présent règlement vient également en complément des autres règlements applicables sur le port, notamment celui relatif aux matières dangereuses et de police sur le Réseau Ferré portuaire.

L'utilisation du réseau ferroviaire portuaire du port de Cherbourg implique l'adhésion sans restriction au présent règlement.

CHAMP D'APPLICATION :

Les dispositions du règlement public d'exploitation du réseau ferroviaire portuaire s'appliquent à l'intérieur des limites administratives du port de commerce de Cherbourg-en-Cotentin telles que définies par l'arrêté n°2025-004 du 3 mars 2025, mais ne concerne pas les voies incluent dans le Réseau Ferré National ou les ITE privatifs.

Ce règlement applique les dispositions des articles L5351-1 et suivants ainsi que des articles R5351-1 et suivants du code des transports.

Il pourra être révisé, pour y intégrer les retours d'expériences, les nouvelles réglementations et les évolutions technologiques, et complété par la description de la réglementation applicable sur d'autres sections du Réseau Ferré Portuaire.

DEFINITIONS :

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- **Autorité Portuaire** : Dans les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'Autorité Portuaire est l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent ; Ports de Normandie pour le port de Cherbourg (Articles L5331-5 et suivants du code des transports).
- **Capitainerie** : la capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers du port. (Article R5331-1 et suivants du code des transport).
- **CLE** : Consigne Locale d'Exploitation du Terminal du Port Ouest. Elle constitue un chapitre du présent règlement. Elle a pour objet de décrire les conditions d'organisation de l'exploitation ferroviaire, de desserte et de manœuvre du Réseau Ferré Portuaire. Elle

précise notamment les conditions d'utilisation des installations, la sécurité simple attendue par les agents des EF/OC, une description des installations et des habilitations attendues par les EF/OC. Ce document est rédigé conformément à la recommandation de l'EPSF R – OM n°1 « Établissement et cohérence des consignes locales d'exploitation et des consignes opérationnelles ».

- **Client** : Personne physique ou morale avec laquelle un Opérateur Commercial a conclu un contrat de transport ferroviaire ou multimodal à destination, au départ ou via Cherbourg pour lequel les prestations fournies par l'Exploitant sont facturées par ce dernier.

- **Coordinateur Ferroviaire** : Agent de l'Exploitant qui est l'interlocuteur des EF/OC sur le plan opérationnel. Il traite les demandes de créneaux d'utilisation du RFP et supervise le volet exploitation du terminal ferroutage. (Coordonnées Annexe 5) :

- **COTIF** : La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est le texte fondamental de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

- **Entreprise Ferroviaire (EF)** : Opérateur ferroviaire disposant d'un certificat de sécurité au titre de ses activités sur le réseau ferroviaire portuaire (Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire).
- **Exploitant** : Personne responsable de l'exploitation du port, c'est-à-dire le délégataire du service public du port de commerce de Cherbourg pris en la personne de son représentant légal.
- **Installation Portuaire (IP)** : Emplacement où a lieu l'interface navire port. L'accès à cette installation est règlementé (Art.2 du règlement européen 725 de 2004). Par arrêté préfectoral, la partie OUEST du RFP est intégrée à l'IP 1501.
- **Installation terminale Embranchée (ITE)** : infrastructure ferroviaire privée connectée au réseau ferré national (RFN) ou à un réseau ferroviaire portuaire, permettant à une entreprise ou à un exploitant de charger ou décharger des marchandises directement depuis ou vers des wagons ferroviaires.
- **Opérateur commercial (OC)** : Société qui commercialise, organise et supervise le transport des marchandises par voie ferroviaire ainsi que l'assistance technique nécessaire auprès de ses différents clients.

- **OTIF** : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

- **TM (Opérateur de transport maritime**) : Société qui, par contrat, organise ou supervise le transport de marchandises et/ou de personnes par voie maritime dans ses dimensions techniques, commerciales, sociales et financières, selon les normes de sécurité et la réglementation en vigueur.
- **PORFP** (Plan d'occupation du réseau ferroviaire portuaire) : Document de référence pour l'attribution des créneaux horaires d'usage du RFP. Il ne permettra l'attribution de créneaux sur la partie EST que lors de sa remise en service et de son inclusion dans le périmètre de délégation de l'exploitant.
- **Réseau Ferroviaire Portuaire (RFP)** : Il est défini comme le réseau ferroviaire qui, à l'intérieur des limites administratives du port, ne relève pas du réseau ferré national (annexe 2), ni des ITE. Il est composé de deux parties : La partie OUEST (annexe 1), où est

notamment situé le terminal de ferroutage et la partie EST qui dessert le terre-plein des Flamands qui sera intégré dans un prochain avenant à la DSP. Jusqu'à nouvel ordre, la partie EST restera inaccessible jusqu'à sa remise en service.

- **RID** : Le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est l'appendice C à la COTIF et son annexe. Ce règlement s'applique au trafic international.

  La directive 2008/68/CE transpose le RID dans le droit interne de l'UE y compris pour les transports nationaux. L'OTIF et la Commission européenne ont mis en place la coordination nécessaire.

  Les prescriptions pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses sont harmonisées avec celles pour le transport routier (ADR) et la navigation intérieure (ADN) grâce au travail de coordination de la CEE-ONU à Genève et de l'OTIF.

- **RPL** : Règlement portuaire local pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans le port de Cherbourg.

- **RPM** : Règlement annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 règlementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes.

- **SNCF RESEAU** : est le gestionnaire des infrastructures ferroviaires nationales. Ses missions sont définies dans l'article L. 2111-9 et suivants du code des transports.

- **STATIONNEMENT** : désigne l'immobilisation temporaire de véhicules ferroviaires sur les voies du RFP, lorsqu'ils ne sont pas en cours d'exploitation commerciale. Cela concerne tous les véhicules ferroviaires en attente de maintenance, de rechargement, de transfert ou simplement mis en pause avant leur prochaine utilisation.
- **UTI** : Unité de Transport Intermodal, est un contenant standardisé utilisé pour transporter des marchandises par plusieurs modes de transport (train, camion, bateau) sans nécessiter de manipulation directe du contenu.

CHAPITRE 1 : CONDITIONS D'UTILISATION DU RFP

A - Modalités de réservation des créneaux d'utilisation du RFP

Toutes les Entreprises Ferroviaires (EF) ou les Opérateurs Commerciaux (OC), qui souhaitent accéder au RFP sont soumis à l'autorisation expresse et préalable de l'Exploitant. L'accès au RFP est réglementé par le présent document. L'autorisation de l'Exploitant se traduit par l'inscription des créneaux validés dans le PORFP.

L'EF/OC doit envoyer une demande de créneau horaire au Coordinateur Ferroviaire comme suit :

Pour chaque service annuel d'une année A :

1- Pour la date du 1 er janvier de A-1 les EF/OC soumettent au Coordinateur Ferroviaire leurs projets de demandes de sillons pour l'année A.

   Pour la date du 1 er février de A-1 le Coordinateur Ferroviaire expose, lors d'une réunion, le projet de PORFP aux EF/OC. Celui-ci leur a été a préalablement communiqué.

   Ce projet intégrera les demandes en tenant compte des priorités définies au Chapitre 1 § C 1.3 du présent règlement.

   Le projet de PORFP intégrera les périodes de maintenance prévue rendant inaccessible tout ou partie du RFP.

   Si nécessaire, une réunion complémentaire de concertation associant les EF/OC et l'Exploitant, pourra intégrer différentes parties prenantes (SNCF Réseau/Exploitant/Autorité Portuaire/mairie/CMN…) afin de finaliser le PORFP.

2- Pour la date du 1er mars de A-1, et après s'être assuré de la compatibilité des créneaux horaires d'utilisation des différentes voies (notamment EST/OUEST) pour chaque utilisateur, le Coordinateur Ferroviaire décide de l'attribution de capacité par la publication. Le Coordinateur Ferroviaire rend public notamment via le site internet de l'Exploitant, le PORFP pour l'année A.

3- Passée cette date, toutes les demandes sont étudiées au cas par cas, en fonction des créneaux restant disponibles, et après consultation des OC disposant d'une convention. Le Coordinateur Ferroviaire tient à jour le PORFP et le cas échéant publie le PORF modifié sur le site de l'Exploitant.

4- Le Coordinateur Ferroviaire organise l'autorisation de passage des navires CMN dans le creux des attributions commerciales effectuées.

5- Tous les échanges oraux ou écrits devront obligatoirement être réalisés en français.

B - Contenu de la demande

Chaque demande d'attribution de créneaux, en plus d'être conforme avec les prescriptions de la CLE, doit comprendre :

- Numéro de sillon demandé à SNCF réseau
- Heure d'arrivée ou de départ du sillon
- Origine et destination du sillon
- Coordonnées du coordinateur de manœuvre de l'EF
- Type de traction
- Composition du convoi (nombre d'engins moteurs et de wagons)
- Longueur du train et masse maximale par essieu
- Heure de début et de fin estimée des manœuvres sur le RFP
- Besoins en avitaillement, et/ ou, besoins spécifiques.

C- Règles de priorité pour l'attribution de capacité

Les priorités sont données dans l'ordre suivant en ce qui concerne les demandes conformes reçues avant la date limite du 1 er janvier de A-1

- Créneaux prévus dans le cadre de conventions d'usage du RFP signées avec l'Exploitant. Les signataires de conventions disposent de la priorité d'usage telle que définie dans chaque convention, sur les autres demandes. En cas de conflit entre les différentes priorités d'usage, la priorité est accordée par ordre d'antériorité.
- Train en opérations commerciales à partir de demandes des EF/OC et des contraintes horaires des lignes régulières existantes et connues pour le transport ferroviaire.

Les demandes reçues après la date limite du 1 er janvier de A-1 seront étudiées au cas par cas, tenant compte du PORF établie au 1er mars A-1, et selon les règles de priorité définies ci-dessus.

D - Stationnement sur le RFP

La réservation des créneaux de stationnement sur le RFP demandés selon la procédure visée aux paragraphes précédents se fait uniquement au cas par cas, par l'intermédiaire du Coordinateur Ferroviaire. Celui-ci validera les demandes dans les meilleurs délais, en fonction de la disponibilité des voies. Les demandes pourront être acceptées sous réserve du respect des conditions suivantes :

1 - Partie OUEST

Le stationnement ne pourra s'effectuer, dans la capacité résiduelle, qu'en dehors des périodes suivantes :

- Opérations planifiées au PORF en vertu de l'article 2 du Chapitre 1 -A 1.1
- Usage effectif du terminal tel que prévu dans le cadre de conventions de garanties réciproques et d'occupation intermittente privative de tout ou partie du RFP/partie OUEST signé avec l'Exploitant et L'Autorité Portuaire.
- Toutes autres activités d'exploitation acceptées par l'Exploitant (exemple : passage CMN, convois exceptionnels, marchandises portuaires, ...)
- Maintenance du RFP et/ou de ses infrastructures et équipements d'accès et de sortie ferroviaire et/ ou routière.

2 - Partie EST :

Le stationnement n'est possible qu'en dehors des périodes suivantes :

- Trains en opérations commerciales inscrit au PORFP.
- Transit de marchandises au sein du Port EST
- Stationnement de trains/ wagons/ locomotives inscrit au PORFP
- Toutes autres activités d'exploitation acceptées par l'Exploitant
- Maintenance du RFP et/ou de ses infrastructures et équipements d'accès et de sortie ferroviaire et/ ou routière.

Le stationnement ne devra en aucun cas entraver les accès aux différentes AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) situées au port Est, ainsi que toutes les voies dédiées au passage de véhicules et engins de manutention.

CHAPITRE 2 : REGLEMENTATION APPLICABLE AU RFP

A – Pouvoir de Police

Selon l'article L5352-4 du code des transports, la police des voies ferrées portuaires est exercée par l'Autorité Portuaire.

L'autorité administrative fixe le règlement général de police des voies ferrées portuaires et, en tant que de besoin, sur proposition de l'autorité portuaire, établit des règlements locaux d'application.

Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables sont régies par la section 1 du chapitre VII et la section 2 du chapitre VI du titre III du code des transports.

Il est interdit aux usagers de pénétrer dans les bâtiments ou autres zones sans autorisation préalable de l'Autorité Portuaire ou de l'Exploitant et d'utiliser les engins de manutention de l'Exploitant.

Si un évènement exceptionnel entraine le déclenchement d'une gestion de crise sur le domaine public maritime, l'Autorité Portuaire, le cas échéant par l'intermédiaire de la Capitainerie peut refuser l'ouverture du portail et donc l'accès aux installations sur le site, sauf mise en demeure par l'autorité administrative.

B – Contrôle d'accès au RFP

Le RFP est, pour partie, situé au sein de l'IP 1501 et de l'IP 1502, dont l'accès est soumis à autorisation. Les demandes d'autorisation d'accès se font par écrit auprès de l'Exploitant au moins 24 heures à l'avance.

C – Matières dangereuses

Le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports français sont soumis aux prescriptions du RPM.

Les règles d'admission, de transport, de dépôt à terre et de manutention des matières dangereuses dans le port de commerce de Cherbourg sont définies dans le RPL.

Dans son article 21-2-4-1 le RPL régit le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses en zone transmanche (partie OUEST).

Les remorques non accompagnées transportant des matières dangereuses doivent avoir une interface rail/maritime, ou inversement. Par conséquent les remorques non accompagnées transportant des matières dangereuses en interface rail / route, ou inversement sont interdites.

Conformément au règlement international du transport des MD (RID) les marchandises non admises au transport en trafic ferroutage sont définies au 1.1.4.4.1 du RID 2025.

Les EF/OC effectuant du trafic de matières dangereuses sur le RFP se conforment aux exigences suivantes :

- Avoir un conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses (CSTMD) possédant un certificat à jour (à annexer au contrat d'utilisation du réseau) en vertu de l'article 1.8.3.1 du RID.
- Respecter le règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses du port de Cherbourg qui précise les instructions particulières de manœuvres, de stationnement ainsi que les modalités des remorques en transit. L'EF/OC aura également à respecter la législation en vigueur concernant le placardage des remorques transportant des MD.
- Mettre à disposition, pour le conducteur d'un train incluant des marchandises dangereuses, une consigne écrite en tant qu'aide en situation d'urgence pouvant survenir au cours du transport. Cette consigne (conforme au paragraphe 5.4.3 du RID) indique les mesures à prendre en cas d'accident ou incident impliquant ou risquant d'impliquer des marchandises dangereuses.
- Déclaration à l'Exploitant et à la Capitainerie 24 heures avant l'arrivée (21-1-2 du RPM) incluant le code ONU ainsi que le code danger des matières transportées.

D – Environnement

L'Exploitant s'engage à minimiser l'impact environnemental en appliquant des pratiques responsables et en mettant en œuvre des mesures spécifiques pour gérer notamment les risques liés à l'usage d'hydrocarbures et durant les opérations de manutention.

Pour chaque EF/OC autorisé(e) à accéder au RFP, un Plan De Prévention sera rédigé avec l'Exploitant pour définir les mesures destinées à prévenir les risques découlant des interventions d'entreprises extérieures sur le site de l'Exploitant.

Toute exploitation du RFP en période nocturne (22h à 7h00) nécessite que l'EF (et/ou) l'OC ainsi que l'Exploitant se conforment à la loi bruit (loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992) (Consulter les arrêtés locaux).

CHAPITRE 3 : CONSIGNE LOCALE D'EXPLOITATION

Elle comprend plusieurs parties :

- Partie Ouest, Terminal de ferroutage
- Partie Est

A – Port Ouest

La CLE de la partie Ouest est annexée au présent règlement (annexe 5)

B – Port Est

La CLE de la partie Est n'est pas établie en attendant la réhabilitation de cette section du RFP.

CHAPITRE 4 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DE L'EF

A – Port Ouest

1 - Missions de l'EF

- Manœuvre des aiguilles et des passages à niveau du RFP
- Déplacement du train
- Vérification du maintien des bogies sur le rail lors de chaque levage des coques. Cette vérification conditionne l'ouverture des coques par le personnel de l'Exploitant. L'EF délivre l'autorisation d'ouverture des coques auprès de l'Exploitant.
- Réalisation de la RAT (reconnaissance de l'aptitude au transport) avant départ du train, néanmoins afin d'anticiper ce contrôle, l'Exploitant peut demander à l'EF de réaliser un premier contrôle après chargement et fermeture d'un coupon et avant son déplacement.
- Réalisation des essais de freins : l'Exploitant peut demander à l'EF dans la mesure du possible, de réaliser les essais de freins pour chaque coupon dans le but d'optimiser le temps de traitement du train.
- Opérations d'avitaillement en carburant et en sable de l'équipement de traction.
- Autonomie d'accès sur le RFP si validation par l'Exploitant.
- L'EF aura la charge de trouver une zone de stationnement si tout retard ou dépassement de créneau horaire attribué entrave la tenue d'autres opérations commerciales planifiées sur le port. L'EF aura également cette charge en cas d'évènement exceptionnel entrainant l'interdiction d'accès aux installations par l'Autorité Portuaire, et, ou l'autorité administrative.
- Informer la Capitainerie et l'Exploitant en cas de retard à l'arrivée et au départ.

Toute difficulté rencontrée dans la manœuvre des équipements ferroviaires du RFP devra être immédiatement signalée à l'Exploitant.

2 - Obligations de l'EF

Les convois ferroviaires devront être conduits par du personnel qualifié (RNCP28094) et en nombre suffisant pour assurer les manœuvres ferroviaires en sécurité.

Les convois stationnés sur les voies du RFP devront être freinés et immobilisés par le personnel de l'EF par tout moyen physique adapté afin d'éviter leur déplacement par gravité en cas de stationnement sur une pente ou sous l'action d'un choc.

L'EF formalisera les demandes particulières à mettre en œuvre sur les UTI en cas d'évènements météorologiques sur le trajet.

L'EF informera l'Exploitant et la Capitainerie des opérations de maintenance sur ses locomotives, et de l'avitaillement en carburant sur la zone prévue pour la mise en place d'un balisage et l'interdiction de manœuvre dans cette zone.

Respecter le présent règlement.

Tout non-respect des prescriptions du présent règlement pourra entrainer des sanctions pouvant aller jusqu'à l'interdiction d'accès au RFP de manière temporaire, voir définitive.

L'ensemble devra être conforme au gabarit AFM 423

B – Port Est

Sera défini ultérieurement.

CHAPITRE 5 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT

A – PORT OUEST

1 - Missions de l'Exploitant :

1.1 Opérations préalables au traitement du train

1.1.1. Transferts des remorques :

L'OC communiquera à l'Exploitant une liste des semi-remorques comprenant l'immatriculation ou le numéro d'identification des semi-remorques à l'import comme à l'export dans les meilleurs délais.

Ce dernier se chargera du transfert des semi-remorques dans les délais compatibles avec les horaires commerciaux du train.

L'OC devra communiquer à l'Exploitant la localisation sur la zone portuaire des remorques à l'export. Cette opération est à réaliser dans les meilleurs délais car elle conditionne le temps de passage au contrôle gabarit et par conséquent le chargement du train.

1.1.2 Contrôle gabarit

Toutes les semi-remorques enregistrées à l'export devront subir un contrôle de masse et de gabarit imposé pour le chargement sur les wagons LOHR. Les caractéristiques des remorques pouvant être chargées sur les wagons LOHR sont disponibles dans le document D00013378 consultable auprès de l'OC.

Les remorques ne respectant pas ces caractéristiques et le gabarit AFM 423 (ou défini par l'opérateur dans la convention de service selon les obligations liées à sa circulation ferroviaire), dépassant les charges maximales admissibles à l'essieu définies dans la CLE, ainsi que celles présentant des défauts d'intégrité structurelle seront déclarées non conformes.

En cas de non-conformité l'Exploitant en informera l'OC, qui aura la charge de mettre en œuvre la réalisation de tous les travaux nécessaires pour permettre la validation de la remorque au contrôle gabarit. L'OC informera l'Exploitant de la mise en œuvre de travaux et de la disponibilité de la remorque à repasser au contrôle gabarit.

Un bon de pesage sera émis par l'Exploitant et un scellé spécifique apposé pour chaque remorque ayant été contrôlée avec succès selon le standard AFM 423.

L'Exploitant ne prend pas en charge la pose de câbles TIR ou autre dispositif de sureté sur les remorques, ainsi que tous types de réparations.

1.2. Traitement du train :

Les prestations réalisées par l'Exploitant sont :

- Le contrôle des remorques à l'arrivée par un maître-chien,
- Le chargement et le déchargement des remorques.
- Le transfert des remorques depuis, et vers le parking d'attente en import ou en export, et depuis les zones de dépôts situés en ZAR en export.
- Le contrôle gabarit et la pré-composition du train.
- La connexion des wagons aux réseaux pneumatiques et hydrauliques.
- Le calage des wagons.
- La manipulation des équipements de la plateforme de ferroutage, comprenant les phases de recentrage / levage / ouverture / fermeture / descente et verrouillage des coques.
- La récupération et mise en place de la pièce de capotage.
- La délivrance de l'autorisation de déplacement du train auprès de l'EF.
- La gestion des ouvertures et fermetures des portails ferroviaires à la demande de l'EF.

Pour faciliter les échanges lors du traitement du train, l'Exploitant ou l'EF, mettent à disposition un outil de communication de type Talkie-Walkie avec un canal dédié aux opérations d'exploitation.

L'Exploitant est représenté par le Coordinateur Ferroviaire. Il est joignable par mail et par téléphone (annexe 5) en semaine de 08h00 à 18h00. En dehors de ces horaires, l'astreinte exploitation (02.33.23.30.33) prendra le relais uniquement pour les demandes urgentes concernant les retards et la capacité portuaire.

L'Exploitant s'engage à traiter les trains dans les créneaux horaires réservés. L'Exploitant ne pourra être tenu responsable de son incapacité à traiter le train en dehors des créneaux validés dans le PORFP.

En cas de retard, la durée de traitement sera réduite d'autant, jusqu'à la dernière reconnaissance d'aptitude au transport et les opérations incompressibles de l'EF avant le départ en ligne.

La réception juridique et l'expédition au sens du contrat de transport respectivement à l'arrivée et au départ des semi-remorques sur le RFP partie Ouest n'entrent pas dans les prestations de l'Exploitant. Ces opérations continuent à relever de la compétence exclusive de l'EF/OC à l'égard de son Client.

L'Exploitant exclut la prise en charge des documents commerciaux, sanitaires ou douaniers qui accompagnent le cas échéant la marchandise, sauf demande expresse de l'OC et acceptation préalable de l'Exploitant. Il appartient en conséquence au Client de faire son affaire de l'acheminement de ceux-ci dans les délais appropriés aux transporteurs successifs et de faire son affaire de toutes formalités douanières et sanitaires.

L'Exploitant dispose dans la partie OUEST du RFP d'une zone d'approvisionnement en carburant et en sable. La délégation de sa gestion fera l'objet d'une convention et d'un plan de prévention entre une EF en charge de son exploitation et l'Exploitant.

2- Obligations de l'Exploitant

L'Exploitant est tenu de mettre à disposition des usagers du RFP une infrastructure :

- Conforme à la CLE

- En bon état général
- Avec un écartement entre rails situé dans les tolérances admises par la CLE
- Propre, l'herbe régulièrement coupée et l'emprise des voies désherbée
- Avec des accotements régulièrement curés quand ils existent
- Des feux et panneaux de signalisation en état de fonctionnement
- Un entretien et une maintenance régulière des diverses installations composant le RFP.

L'Exploitant signalera immédiatement aux EF et OC

- Les travaux d'entretien de voies ferrées entrepris sur le RFP, leurs horaires et la durée totale estimée des travaux, si la situation implique que ces derniers ne sont pas planifiés dans le PORFP.
- Les indisponibilités d'accès au RFP qui interviendraient pour quelque cause que ce soit, ainsi que toute information utile aux EF/OC.
- Les indisponibilités ou travaux des diverses installations composant le RFP.

B – Port Est

/

CHAPITRE 6 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DES OPERATEURS COMMERCIAUX

A – Port Ouest

1 - Missions de l'OC

Les OC sont responsables de :

- La communication avec leurs Clients concernant les éventuels retards ou annulations de train, ainsi qu'avec la Capitainerie
- La surveillance de l'arrimage du chargement des remorques de ses Clients avant contrôle gabarit.
- Etablir les constats de l'état des remorques dont l'Exploitant aura la charge.
- L'organisation du biberonnage des remorques frigorifiques si besoin.
- La transmission à l'Exploitant de l'ordre de positionnement des remorques sur les wagons à l'export le cas échéant.

2 - Obligations de l'OC

- La transmission à l'Exploitant des listes de remorques à l'export (incluant leur nombre, leur emplacement dans la zone portuaire, les immatriculations et type de remorques) dans la limite de trois heures avant l'arrivée du train. La transmission tardive des listes de chargement peut avoir un impact dont l'Exploitant ne peut être tenu responsable.

- La transmission à l'Exploitant et à la Capitainerie du code ONU et du code danger des remorques transportant des matières dangereuses, 24 heures avant leur arrivée sur la zone portuaire.

- La prise en charge et la mise en conformité des remorques de ses Clients en cas de refus lors du contrôle gabarit, ou par l'EF lors de la RAT.

B – Port Est

/

CHAPITRE 7 : RESPONSABILITES ET ASSURANCES

Sauf faute de sa part, l'Exploitant ne peut être tenu responsable des dégâts, dégradations ou vols, dont pourraient faire l'objet les véhicules terrestres à moteur, semi-remorques, containers, UTIs, wagons de chemin de fer, marchandises stationnant dans l'enceinte portuaire.

La responsabilité de l'Exploitant s'applique à la prise en charge de la remorque. En cas de dommage, un constat d'accident de traction sera alors à compléter par les parties impliquées.

Concernant les éventuels dommages sur les wagons de l'EF/OC, il est entendu que la responsabilité de l'Exploitant s'applique dès lors que le train est positionné dans le RFP Partie Ouest après la manœuvre de recentrage et jusqu'à la remise du train avant la Reconnaissance d'Aptitude au Transport.

Le mauvais arrimage du chargement dans la remorque, ou défaut structurel de la remorque et les conséquences pouvant en résulter, ne pourront être imputés à l'Exploitant.

L'EF et l'OC sont assurés afin de couvrir le paiement des dommages dont chacun serait responsable. Ils sont tenus de fournir à l'Exploitant la preuve de la souscription.

En aucun cas, l'Exploitant ne pourra être tenu responsable des infractions ou des écarts commis par les EF, dès lors qu'elles ont été admises à pénétrer sur le RFP et avant la prise en charge du train par l'Exploitant.

Par ailleurs, l'Exploitant n'assume aucune responsabilité pour les immobilisations, retards, voire dommages et toutes autres conséquences dommageables qui seraient la suite ou la conséquence du trajet réalisé par L'EF ou les OTM. Il en est de même pour les contrôles réalisés par l'administration en vertu des textes en vigueur.

La loi française est seule applicable dans les rapports entre l'exploitant et les EF, OC et/ou Clients. Tout litige résultant de l'application du présent règlement relève de la compétence exclusive des tribunaux administratifs compétents.

A - RGPD

L'Exploitant s'engage à respecter le Règlement Général sur la Protection des Données, dit RGPD, et ainsi garantir la protection des données personnelles de ses usagers.

B - MESURES PARTICULIERES

1. Cas de force majeure

En aucun cas les parties ne pourront être tenues pour responsables d'une interruption ou d'une défaillance de l'exécution de leurs obligations imputables à la survenance de tout évènement de force majeure, notamment, mais de manière non limitative :

- Grève générale, dans la limite de la durée effective de celle-ci.
- Toute situation privant l'Entreprise Ferroviaire de l'énergie nécessaire à la circulation des trains, empêchant les circulations ferroviaires
- Conditions climatiques exceptionnelles interdisant ou perturbant gravement l'exploitation ferroviaire.
- Accident de personne ou matériel provoqué par un tiers et non prévisible conduisant à une interruption de la circulation des trains.
- Lock-out, intempéries graves, grêles, inondations, tempête, épidémies, blocage des moyens de transport ou d'approvisionnement, pour quelque raison que ce soit, tremblement de terre, incendie, dégâts des eaux, restrictions gouvernementales ou légales, blocage total ou partiel des réseaux, des sources d'énergie, notamment électrique, ou des moyens de télécommunication dont la cause échappe au contrôle des parties.
- Tout dommage dans l'exécution de la prestation résultant du fait d'un tiers sera considéré comme relevant d'un cas de force majeure exonérant la responsabilité de la partie concernée.

La partie qui invoque la force majeure devra la notifier à l'autre par téléphone, puis par mail dans les meilleurs délais suivant la connaissance de l'évènement ou du dommage.

2. Mesures particulières en cas de relevage

Lors d'un incident (déraillement…) impliquant une EF, le relevage des véhicules doit être organisé en concertation entre l'Exploitant et l'EF/OC.

En dehors de sa présence sur les stations du RFP Ouest, où la responsabilité de l'Exploitant s'applique, l'EF/OC prend toute mesure possible pour positionner les trains ou rames dont la situation rend le départ en ligne impossible. En particulier les wagons ayant déraillé, dont la remise en service est impossible avant intervention d'une équipe de maintenance.

Lorsque les moyens de l'EF/OC ne permettent pas le relevage, celle-ci peut solliciter l'intervention de l'Exploitant dans l'attente d'identification des responsabilités.

L'Exploitant se réserve le droit de solliciter une autre EF pour dégager le RFP si l'EF/OC concernée n'a pas de moyens susceptibles d'intervenir sous 48 heures.

Le relevage ne peut s'effectuer qu'après accord formalisé de l'Exploitant et de l'Autorité Portuaire.

Le relevage n'intervient qu'au terme de la collecte des éléments nécessaires à l'enquête. Dans l'attente de cette collecte, il y a lieu de respecter les mesures conservatoires que peut prendre l'Exploitant, l'Autorité Portuaire et/ou la Capitainerie à savoir :

- Le figeage de la situation pour examiner les véhicules déraillés, les véhicules encadrants, la position des appareils de voie, la position des organes de manœuvre, les indications présentées par les signaux.
- La rétention provisoire du personnel présent sur les lieux de l'événement de façon à être entendu.
- La sauvegarde des différents enregistrements de bord.
- Le retrait du service commercial d'un matériel aux fins d'expertise.
- Il appartient aux EF/OC de procéder, à leur frais, à tous les contrôles, postérieurs au relevage et préalables à la remise en circulation, concernant l'état du matériel roulant. L'EF/OC tient informé l'Exploitant de toutes les procédures engagées pour un retour à la situation normale.

3. Mesures particulières en cas de perturbations

Le responsable de toute perturbation de la circulation autre que déraillement (7.2du présent règlement) sur le RFP, prendra toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Le personnel des EF/OC désigné à cet effet est également tenu d'informer l'Exploitant de tout incident pouvant affecter le trafic vers et en provenance du RFP.

L'Exploitant et l'EF/OC doivent également se tenir mutuellement informés de l'heure prévue pour le rétablissement de l'exploitation normale, et de l'heure effective de ce rétablissement.

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant le RFP momentanément inutilisable, la capacité allouée peut être supprimée sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

En cas d'indisponibilité/inaccessibilité de tout ou partie du RFP, l'EF, et/ou l'OC et l'Exploitant se réfèrent aux dispositions contractuelles particulières, si elles existent.

L'Exploitant peut exiger des EF/OC dont la manœuvre est en panne, qu'ils mettent à sa disposition les moyens appropriés dont ils disposent pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais, cette mise à disposition se faisant aux frais des EF/OC.

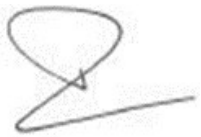
Lorsque les moyens ne permettent pas de sortir immédiatement la manœuvre en panne l'Exploitant organisera d'office le traitement de l'incident à l'aide des moyens de secours aux frais des EF/OC concernés.

CHAPITRE 8 : TARIFICATION

Sauf convention d'usage signée avec l'Exploitant, les tarifs d'usage du RFP sont ceux consultables sur le site internet de l'exploitant

A Cherbourg, le 15/05/2025

Pour le Président du Syndicat Mixte
Et par délégation
Le Directeur Général



Philippe DEISS

ANNEXES

Annexe 1 : Plan du ferroutage, port Ouest

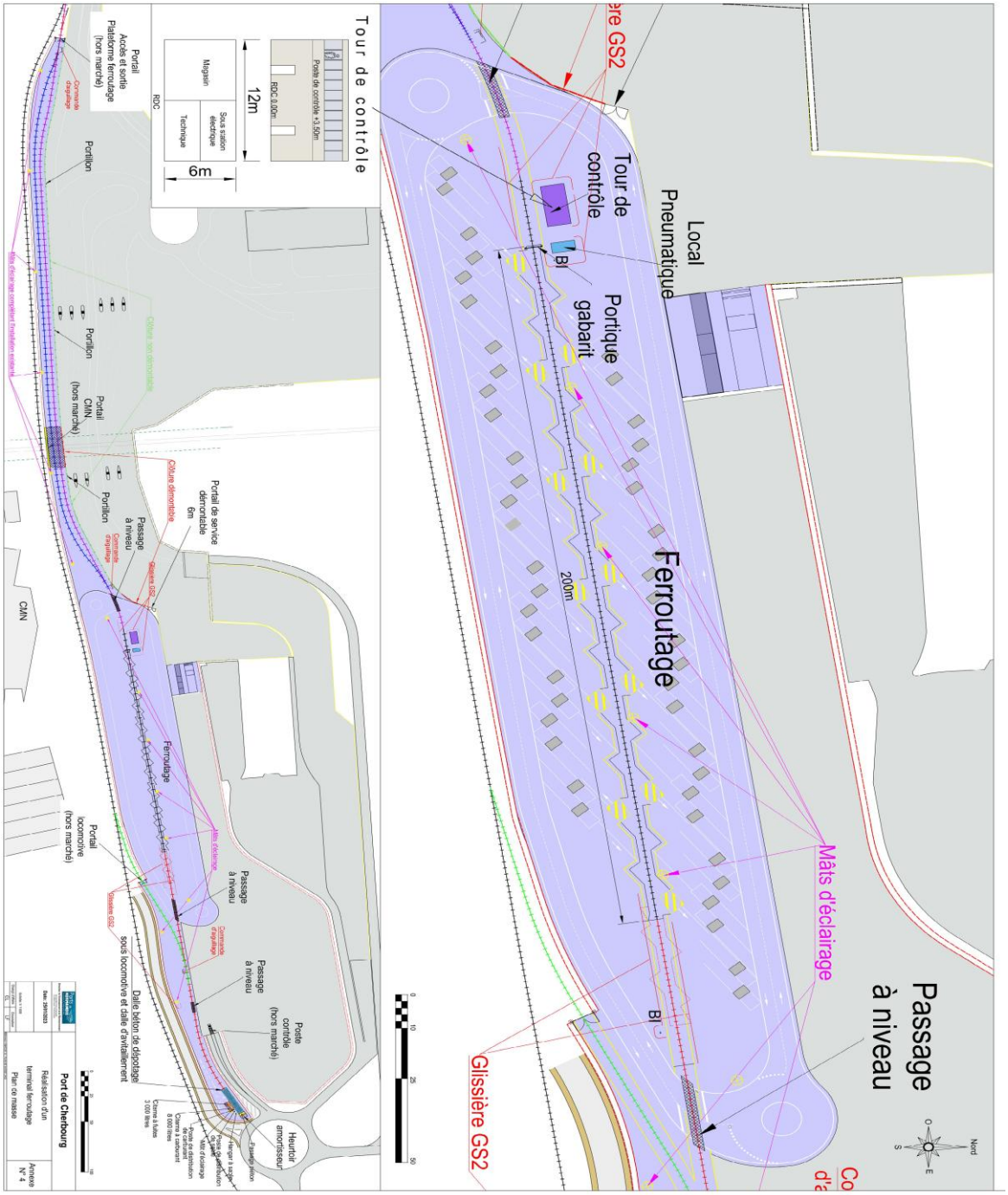
Annexe 2 : Réseau Ferré Portuaire et Réseau Ferré National

Annexe 3 : Portail d'accès au Port Ouest

Annexe 4 : Emplacement matières dangereuses Port Ouest

Annexe 5 : Consigne Locale d'Exploitation du Port Ouest, terminal de feroutage

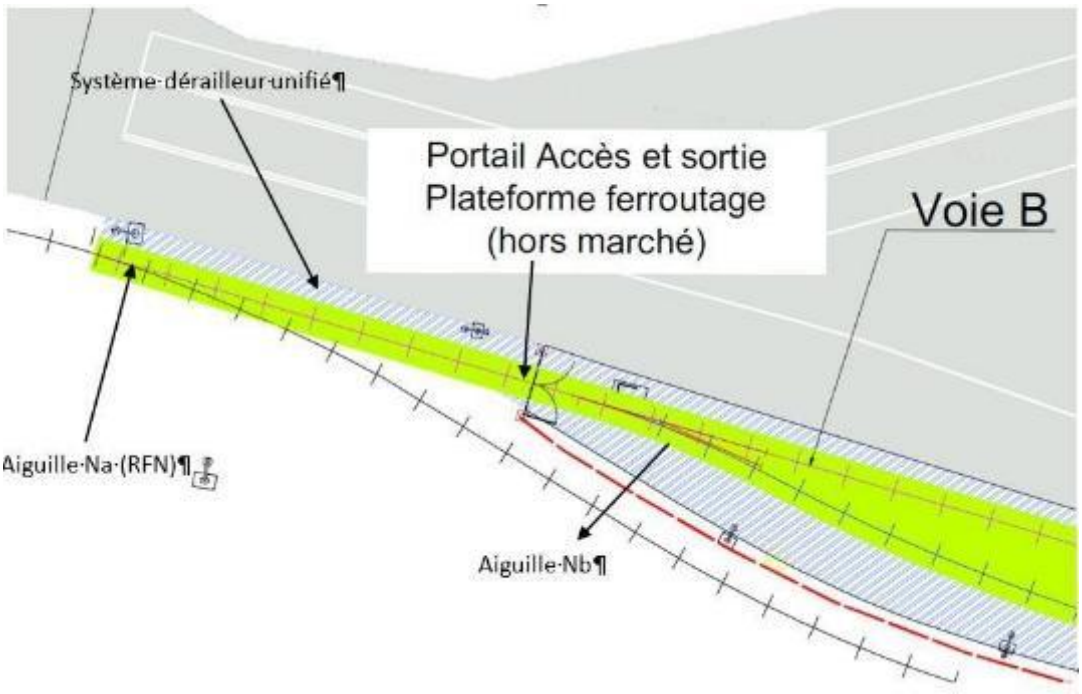
1. Annexe 1 : Plan du terminal de ferroutage, port Ouest



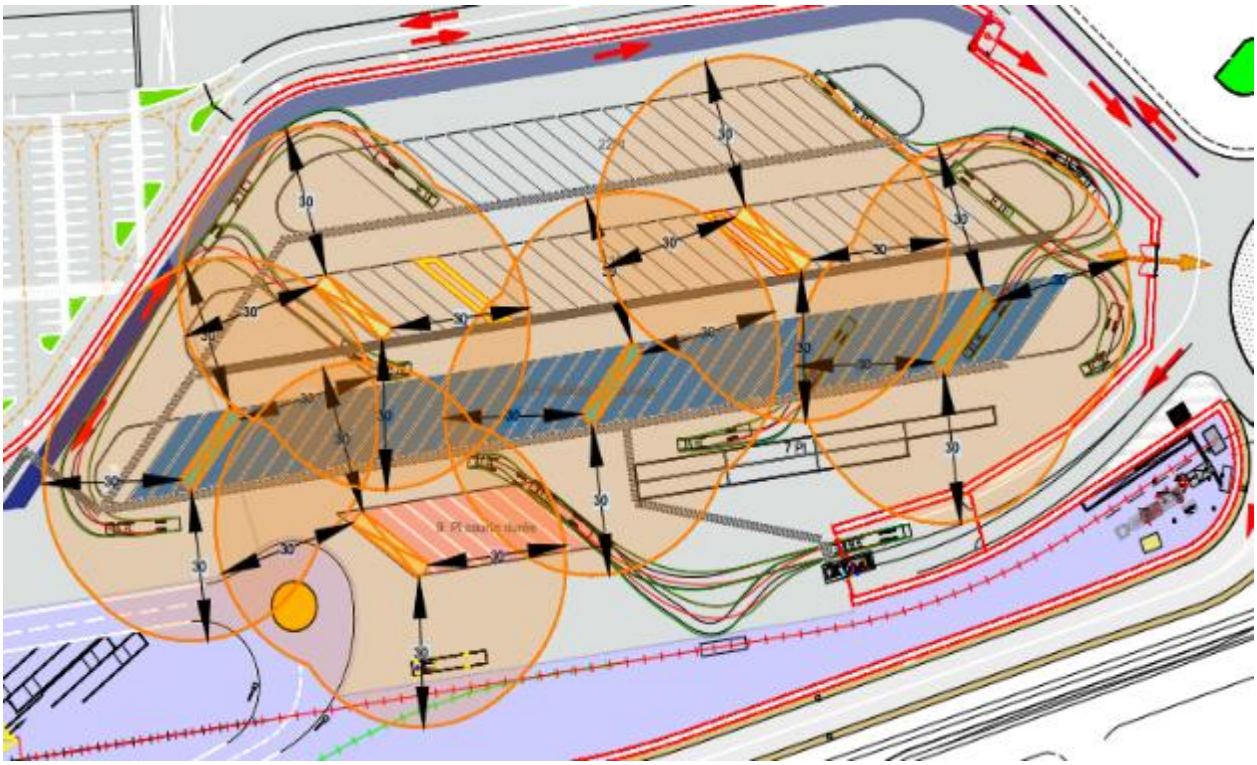
2. Annexe 2 Réseau Ferré Portuaire et Réseau Ferré National

Le port Ouest est défini à l'annexe 5

3 – Annexe 3 : Portail d’accès au Terminal de ferroutage



4-Annexe 4 – Emplacement matières dangereuses parking port Ouest



5. Annexe 5 – Consigne Locale d'Exploitation du port Ouest, Terminal de ferroutage

Table des matières

CHAPITRE 1 : CONDITIONS D'UTILISATION DU RFP 9

A - Modalités de réservation des créneaux d'utilisation du RFP 9

B - Contenu de la demande 10

C- Règles de priorité pour l'attribution de capacité 10

D - Stationnement sur le RFP 10

CHAPITRE 2 : REGLEMENTATION APPLICABLE AU RFP 12

A – Pouvoir de Police 12

B – Contrôle d'accès au RFP 12

C – Matières dangereuses 12

D – Environnement 13

CHAPITRE 3 : CONSIGNE LOCALE D'EXPLOITATION 14

A – Port Ouest 14

B – Port Est 14

CHAPITRE 4 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DE L'EF 15

A – Port Ouest 15

1 - Missions de l'EF 15

2 - Obligations de l'EF 15

B – Port Est 16

CHAPITRE 5 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT 16

A – PORT OUEST 16

1 - Missions de l'Exploitant : 16

2- Obligations de l'Exploitant 17

B – Port Est 18

CHAPITRE 6 : MISSIONS ET OBLIGATIONS DES OPERATEURS COMMERCIAUX 18

A – Port Ouest 18

1 - Missions de l'OC 18

2 - Obligations de l'OC 18

B – Port Est 19

CHAPITRE 7 : RESPONSABILITES ET ASSURANCES 19

A - RGPD 19

B - MESURES PARTICULIERES 20
1. Cas de force majeure 20
2. Mesures particulières en cas de relevage 20
3. Mesures particulières en cas de perturbations 21
CHAPITRE 8 : TARIFICATION 21
ANNEXES 23
Annexe 1 : Plan du ferroutage, port Ouest 23
Annexe 2 : Réseau Ferré Portuaire et Réseau Ferré National 23
Annexe 3 : Portail d'accès au Port Ouest 23
Annexe 4 : Emplacement matières dangereuses Port Ouest 23
Annexe 5 : Consigne Locale d'Exploitation du Port Ouest, terminal de feroutage 23
1. Annexe 1 : Plan du terminal de ferroutage, port Ouest 24
2. Annexe 2 Réseau Ferré Portuaire et Réseau Ferré National 25
3 – Annexe 3 : Portail d'accès au Terminal de ferroutage 26
4-Annexe 4 – Emplacement matières dangereuses parking port Ouest 27
5. Annexe 5 – Consigne Locale d'Exploitation du port Ouest, Terminal de ferroutage 28
Chapitre 1 – Préambule / Note pédagogique 32
1 – ORIGINE DE LA CREATION DU DOCUMENT 32
2 – OBJET 32
3 – RESUME DES MODIFICATIONS 32
4 – ABREVIATIONS UTILISEES 33
5 – GLOSSAIRE 34
6 – Assise réglementaire 35
7 – Autre réglementation obligatoire 35
Chapitre 2 – Description des infrastructures de la plateforme 36
1 – DESRIPTION DE LA PLATEFORME DE FERROUTAGE 36
2 – CARACTERISTIQUES DES VOIES 38
2.1 – DESCRIPTION DES VOIES 38
2.2 – PARTICULARITES DU CHANTIER 41
2.3 – DISPOSITIFS DE SECURITE PARTICULIERS 45
3 – CARACTERISTIQUES DES VOIES PRINCIPALES 45
3.1 – CARACTERISTIQUES DES QUAIS A VOYAGEURS 45
3.2 – CHANGEMENTS DE MODE DE TRACTION 45
4 – INSTALLATIONS POUVANT ETRE MANOEUVREES PAR LES EF 45
4.1 – INSTALLATIONS DE SECURITE DESIGNEES COMME SIMPLES 45
4.2 – INSTALLATIONS DE SECURITE DESIGNEES COMME SIMPLES 46

4.3 – POSITION IMPOSEE DE CERTAINES INSTALLATIONS 46
4.4 – Franchissement des PN situés sur la voie du raccordement maritime 46
5 – MOYENS DE COMMUNICATION ENTRE UN AGENT D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE ET LE GID 47
Chapitre 3 – ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE L'ETABLISSEMENT 48
1 – FONCTIONS ET MISSIONS DES OPERATEURS DU GESTIONNAIRE DE L'EXPLOITATION 48
1.1 – LES AGENTS CIRCULATION 48
1.2 – LE COMAN 49
2 – COORDONNEES DES OPERATEURS DU PORT DE CHERBOURG POUR L'OUVERTURE DES PORTAILS 49
3 – MODALITES D'ACCES DES TRAINS A LA PLATEFORME DE FERROUTAGE 49
3.1 – HORAIRES D'OUVERTURE 49
3.2 – MODE DE TRACTION 49
4 – CONDITIONS MINIMALES DE FORMATION ET D'HABILITATION DES OPERATEURS 49
4.1 – ENTREPRISE DE TRACTION 49
4.2 – AGENTS AU SOL 50
5 – MATERIELS A DISPOSITION 50
5.1 – LISTE ET LIEU DE REMISE DES CLEFS 50
6 – PLAN D'INTERVENTION ET DE SECURITE 51
Chapitre 4 – FONCTIONNEMENT DU CHANTIER 51
1 – CONCOMITANCE D'EXPLOITATION 51
2 – DEFINITION DU BLOC MARITIME SNCF ALLOUE AU COMAN 51
3 – EXECUTION DE LA MANOEUVRE 51
3.1 - RÈGLEMENT POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES 51
3.1 – MANOEUVRE ENGAGEANT LA VOIE PRINCIPALE 52
3.2 – EMPLOI DES SIGNAUX CONVENUS 52
3.3 – MANOEUVRE SUR LES VOIES ACCESSIBLES AU PUBLIC 52
3.4 – Mise à disposition exceptionnelle du service chargé de la circulation d'une voie d'un bloc accordé 52
3.5 – PARTICULARITES DE L'ACCOMPAGNEMENT DES MOUVEMENTS DE REFOULEMENTS 52
3.6 – MANOEUVRES PARTICULIERES 52
4 – LE DEPART DES TRAINS ET MOUVEMENTS DE MANŒUVRE NON GUIDES 52
4.1 – DEPART DES TRAINS ET EVOLUTIONS DE DESSERTE 53
4.2 INFORMATION « train prêt » 53
Chapitre 5 – PROTECTION DU PERSONNEL 54

1 – PROTECTION DU PERSONNEL INTERVENANT SUR LE MATERIEL ROULANT 54
2 – PROTECTION DU PERSONNEL ASSURANT LE DENEIGEMENT DES APPAREILS DE VOIE...54
3 – CONDITIONS D'INTERVENTION A PROXIMITE D'UNE CATENAIRE ALIMENTEE PAR SECTIONNEUR A TALON DE MISE AU RAIL 54
6. Annexe 6 - Annuaire 62

Chapitre 1 – Préambule / Note pédagogique

Les prescriptions contenues dans ce document sont à destination des exploitants ferroviaires et plus particulièrement des entreprises ferroviaires autorisées à manœuvrer des trains sur l'installation ferroviaire de la plateforme de ferroutage. Les dispositions concernant les entreprises ferroviaires sont également applicables aux exploitants ferroviaires pour leurs propres circulations ainsi qu'aux entreprises de chargement.

1 – ORIGINE DE LA CREATION DU DOCUMENT

Cette consigne locale d'exploitation est créée pour décrire les conditions d'organisation de la concomitance d'exploitation ferroviaire, de desserte et de manœuvre sur la plateforme de ferroutage de Cherbourg. Ce document est rédigé conformément à recommandation de l'EPSF R – OM n°1 « Établissement et cohérence des consignes locales d'exploitation et des consignes opérationnelles ». Il est également mis en cohérence avec la CLE de la gare de Cherbourg (**NMD-CE-SE 00 A-00-A-87444877)**

2 – OBJET

La présente consigne a pour objet de définir les modalités de desserte de la plateforme de ferroutage de Cherbourg. Elle précise notamment les conditions d'utilisation des installations de sécurité simples par les agents des entreprises ferroviaire, une description des installations, des symboles, des habilitations attendues par les opérateurs etc…

3 – RESUME DES MODIFICATIONS

Vierge.

4 – ABREVIATIONS UTILISEES

ACRONYMES	DESIGNATION
AC	Agent circulation
Aig	Aiguille
DA	Dispositif d'attention
EF	Entreprise ferroviaire.
EIC	Etablissement Infra Circulation
EM	Engin moteur
EP	Embranchement particulier
EPL	Etablissement pleine ligne
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GID	Gestionnaire d'infrastructure délégué
HLP	Haut-le-pied
ISS	Installation de sécurité simple
ITE	Installation terminale embranchée
MD	Marchandises dangereuses
OTM	Opérateur de transport maritime
PN	Passage à niveau
PN à SAL	Passage à niveau équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore
PORFP	Plan d'occupation du réseau ferré portuaire
SFN	Système ferré national (français)
SGC	Service en charge de la Gestion des Circulations.
RFP	Réseau ferré portuaire
TE	Transport exceptionnel
VU	Voie unique

5 – GLOSSAIRE

DEFINITION	DESIGNATION
Capitainerie	Elle exerce, pour le compte de l'Etat et de Ports de Normandie, les pouvoirs de Police de l'exploitation (attribution des postes à quai et occupation des terre-pleins) ; Police de la conservation du domaine public du port ; Police du plan d'eau (organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants) et Police des marchandises dangereuses
Chantier	Secteur géographique de voies de service
COMAN	Chef Opérationnel de la manœuvre. Agent de l'exploitant ferroviaire qui a la charge de gérer les entrées et sorties du Bloc accordé par le SGC de SNCF Réseau.
Direction de la circulation ferro- viaire	Service exerçant, au sein de la Société nationale des chemins de fer français, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, conformément à l'art. L. 2123-5 du code des transports
Entreprise ferroviaire	Opérateur ferroviaire disposant d'un certificat de sécurité au titre de ses activités sur le Réseau Ferré Portuaire (Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire). Il s'agit de l'entreprise qui assure la traction des trains.
Exploitant ferro-viaire	Désigne indifféremment le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué, l'entreprise ferroviaire ou la personne titulaire d'une convention d'utilisation.
GID chargé de l'entretien	Service assurant, pour le compte et selon les objectifs et principe de gestion définis par « Ports de Normandie » en tant que GI, le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité du RFP, conformément au 2ème alinéa de l'art. L. 2111-9 du code des transports.
Opérateur de transport combiné	L'entreprise (ou le groupement d'entreprises) qui supporte, au moins sur le maillon central de transport entre terminaux terrestres ou/et maritimes, le risque financier d'organiser un service (ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance) complet dans une chaîne de transport combiné ; Il peut aussi être désigné comme « commissionnaire de transport »
Plateformes multimodales / Terminaux / Ports	Zone de chargement des UTI / marchandises conventionnelles permettant au transport combiné de réaliser son maillon central par voie ferrée ou fluviale.
Service gestion-naire du trafic et des circulations	Service de « Ports de Normandie » et/ou du délégataire de la Délégation de Service Public en fonction du contrat en vigueur en interface avec SNCF Réseau assurant les entrées et sorties des trains sur le RFP. Le délégataire en charge du terminal de ferroutage est la SPL « Cherbourg Port » jusqu'en 2031.
Transport excep-tionnel	Chargement ou véhicule ferroviaire dont les dimensions, la masse ou le conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire.

6 – Assise réglementaire

- Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires : Sécurité du RFN.
- Décret n°92-352 du 1 avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 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 : Sécurité ITE
- Code des transports : LIVRE 1ER : SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ (Articles L2100-1 à L2162-2)
- Consigne Locale d'Exploitation SNCF Réseau : NMD-CE-SE 00 A-00-A-87444877

Bien, que l'ITE ne relève pas du champ d'application du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019, ce document est rédigé en accord avec les guides EPSF conformément à l'article 14 du décret 2019-525. Ainsi, la Consigne Locale d'Exploitation telle que rédigée permet de porter à la connaissance de l'exploitant du site et des utilisateurs, les règles minimales à appliquer pour garantir la sécurité des circulations et des personnes.

7 – Autre réglementation obligatoire

- Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes
- Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Cherbourg
- Règlement général de police dans les ports maritimes (art.R5333-1 et suivants du code des transports)
- Règlement particulier de police et d'exploitation du port de Cherbourg
- Règlement public d'exploitation du terminal de ferroutage
- L'arrêté du 23/04/10 portant règlement général de police des voies ferrées portuaires

Chapitre 2 – Description des infrastructures de la plateforme

1 – DESRIPTION DE LA PLATEFORME DE FERROUTAGE

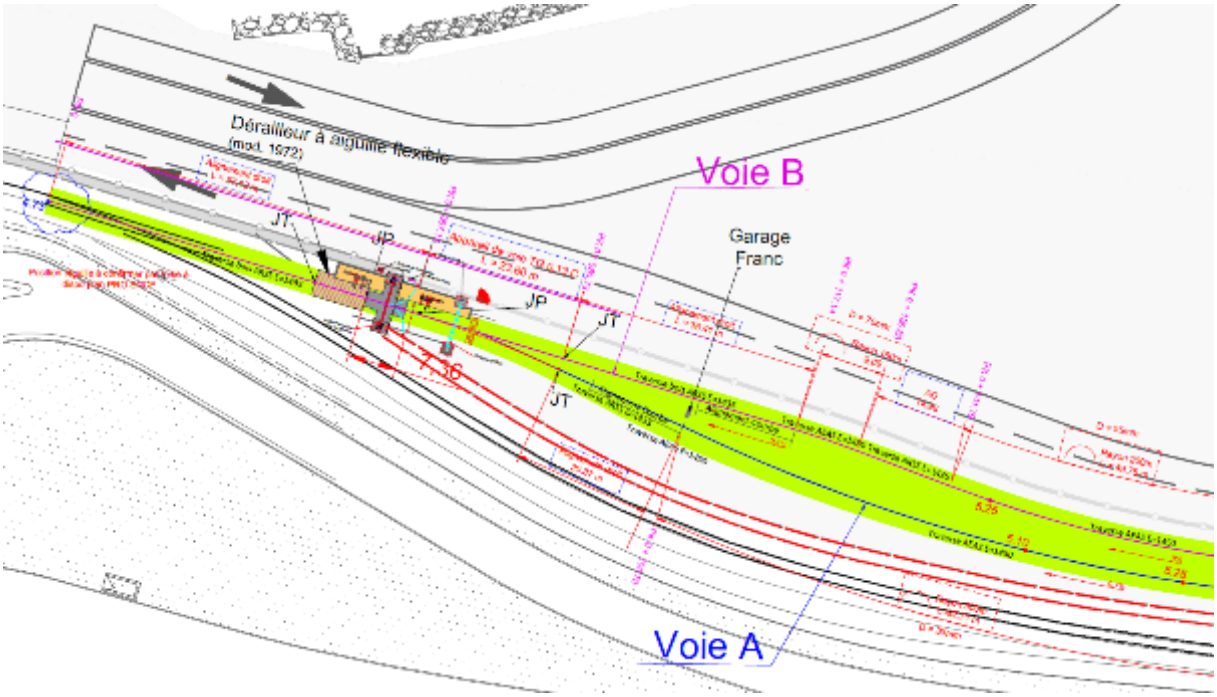
La plateforme de ferroutage de Cherbourg est située en fin de voie RFN dont la référence V33.33.366.106 est raccordée à la gare de Cherbourg. Cette voie est considérée comme voie de service selon SNCF Réseau. Les particularités d'accès à la plateforme sont reprises dans la consigne locale d'exploitation NMD-CE-SE 00 A-00-A-87444877 appelée « Voie du raccordement maritime ». Le détenteur de l'infrastructure est « Ports de Normandie » et le gestionnaire d'infrastructure est « Cherbourg Port », ou toute structure lui succédant dans ses missions.

L'accès à la plateforme de ferroutage s'effectue selon les modalités suivantes :

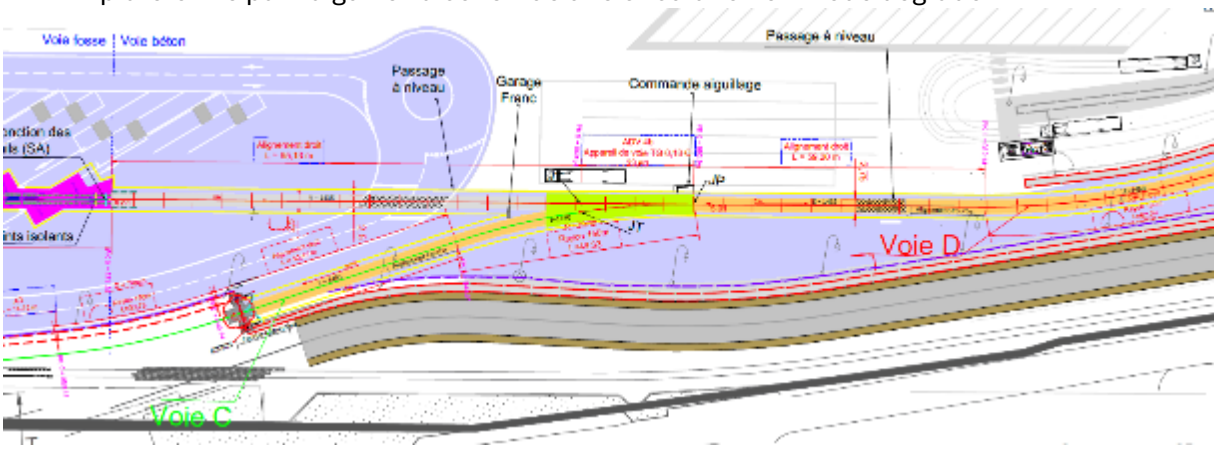
- Accès 1 en mode nominal par l'aiguille de raccordement Na du RFN
- Retour des locomotives sans wagons (mode nominal) par l'aiguille Ta du RFN appelé accès 2

Les infrastructures sont les suivantes :

- Un portail d'accès principal : Un portail d'accès géré par les agents du GID est situé après l'aiguille Na et permettra au train complet de rentrer dans le terminal. Il sera ouvert par un agent autorisé par les équipes du GID ou son sous-traitant. Les modalités d'ouverture et de fermeture sont définies dans le réglementation public d'exploitation du terminal de ferroutage ainsi que le règlement de police du port de Cherbourg.
- Une aiguille Na – Ouvrage de raccordement de l'ITE au RFN posé et fourni par la SNCF.
- Un dispositif de sécurité (protection de voie RFN) matérialisé par l'aiguille déraillleuse Nb dont la manœuvre est conditionnée à la position de l'aiguille Na. La protection est assurée par clé de sécurité dont le fonctionnement est présenté dans la consigne SNCF Réseau.

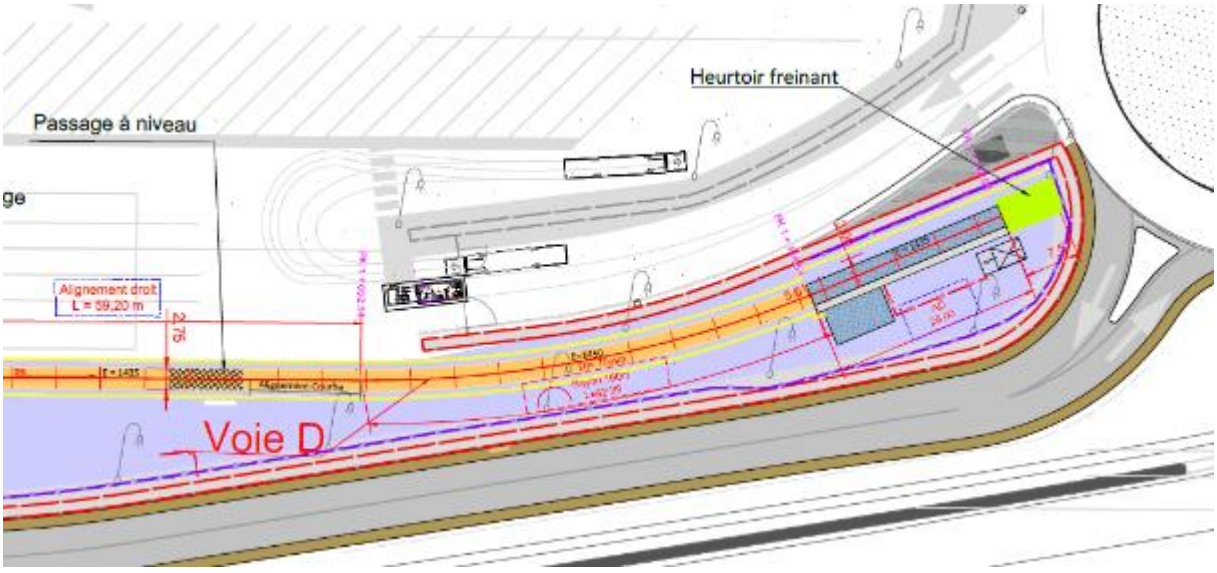


- Une aiguille Nc – AdV TG 0,13C déviée à gauche (itinéraire VA-VB) U50 M61 interne à l'ITE.
- Une aiguille Tb – AdV TG 0,13C déviée à gauche (itinéraire Vc) U50 M61. Cette aiguille est considérée comme une aiguille de sécurité pour le raccordement de la voie C sur le Réseau Ferré National.
- Un portail d'accès secondaire : Un portail d'accès géré par les agents du GID ou son sous-traitant est situé après l'aiguille Tb et permettra aux locomotives de sortir du terminal. Il sera ouvert par un agent autorisé par les équipes du GID. Les modalités d'ouverture et de fermeture sont définies dans le et dans le règlement de police du port de Cherbourg..
- Une aiguille Ta – Ouvrage de raccordement de l'ITE au RFN posé et fourni par la SNCF. Cette aiguille est conçue pour effectuer la sortie des locomotives. L'entrée sur la plateforme par l'aiguille Ta constitue une circulation en mode dégradé.



Zone de raccordement EST

- Un heurtoir freinant sur lequel est situé un panneau fin de voie (bande épaisse rouge sur fond blanc) est mis en place en fin de voie D.



Dimensionnement/Capacité de la plateforme :

- Masse totale du convoi : 13 wagons à la charge D4 (22,5t/essieu) cela fait 1170 tonnes soit 1260 tonnes max (en incluant la locomotive)
- Une vitesse d'impact inférieure à 8 km/h
- Une décélération longitudinale inférieure à 3 g
- Une énergie minimale emmagasinée par tampon de 12,5 kJ

Désignation et limites du chantier :
La plateforme de ferroutage de Cherbourg est constituée d'un seul chantier englobant l'ensemble des voies détaillées dans le document.
Un schéma simplifié de la plateforme figure en annexe de la présente consigne.

Déplacement dans les emprises :
Le schéma des pistes et itinéraires sur la plateforme de ferroutage de Cherbourg est affiché sur site.

2 – CARACTERISTIQUES DES VOIES

La plateforme de ferroutage de Cherbourg ne comporte pas de voie appartenant au RFN : elles appartiennent au RFP.

2.1 – DESCRIPTION DES VOIES

	Voie A	Voie B	Voie transbordement	Voie C	Voie D
Aptitude Charge D	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Aptitude MD (transit)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Aptitude aux TE	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Courbes de faible rayon	Non	Non	Non	Non	Non

La possibilité des voies à recevoir des marchandises dangereuses s'effectue au regard du Règlement Local Marchandises Dangereuses du port.

2.1.1 Plan des voies

Par convention, la présentation et la localisation des infrastructures seront données d'Ouest en Est.
Les extraits ont été tirés du plan d'EXE du groupement NGE nommé : TER_CHER-DNA-GEN-PL-010-Les coordonnées des différents ouvrages sont données en CC49 et les côtes sont en NGF.

Les informations générales sont les suivantes :

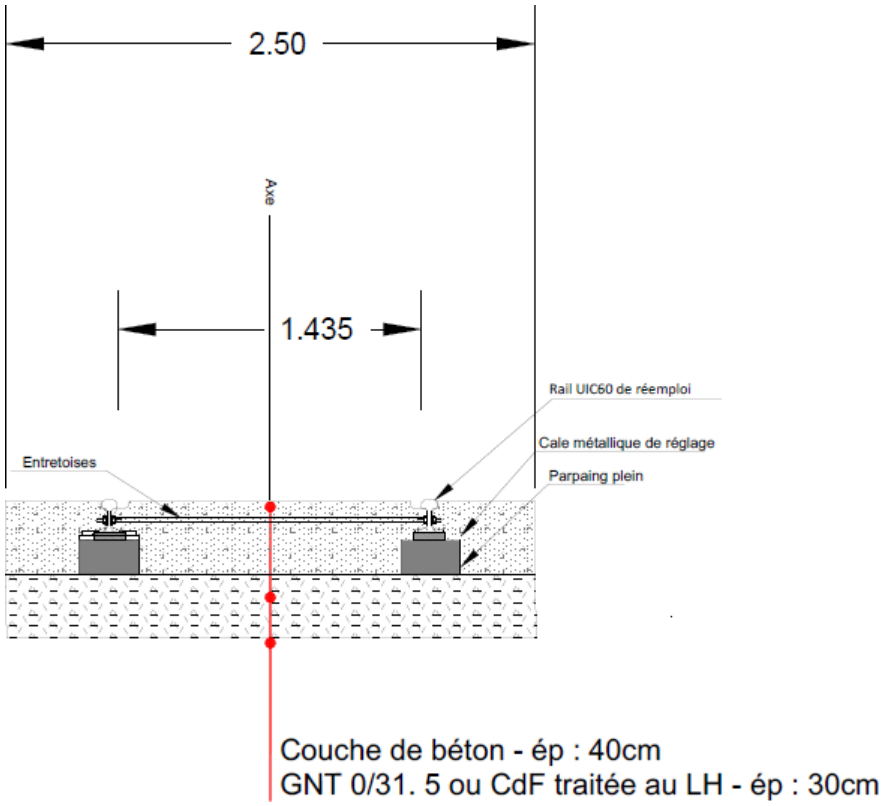
- L'écartement des voies en section droite est normal soit :
  - 1435 mm
- Pour les sections en courbe, l'écartement est élargi soit :
  - 1450 mm
- Les voies doivent être parcourables à 30 km/h et pouvoir supporter une charge à l'essieu de 22,5 tonnes.
- Le rayon de courbure minimal est de 150 m à l'exception de la voie C qui pourra présenter un rayon de courbure minimal de 135 mètres.
- Le rayon de courbure verticale minimal est de 500 mètres. L'embranchement ferroutage est totalement clos.

2.1.2 Longueurs des voies

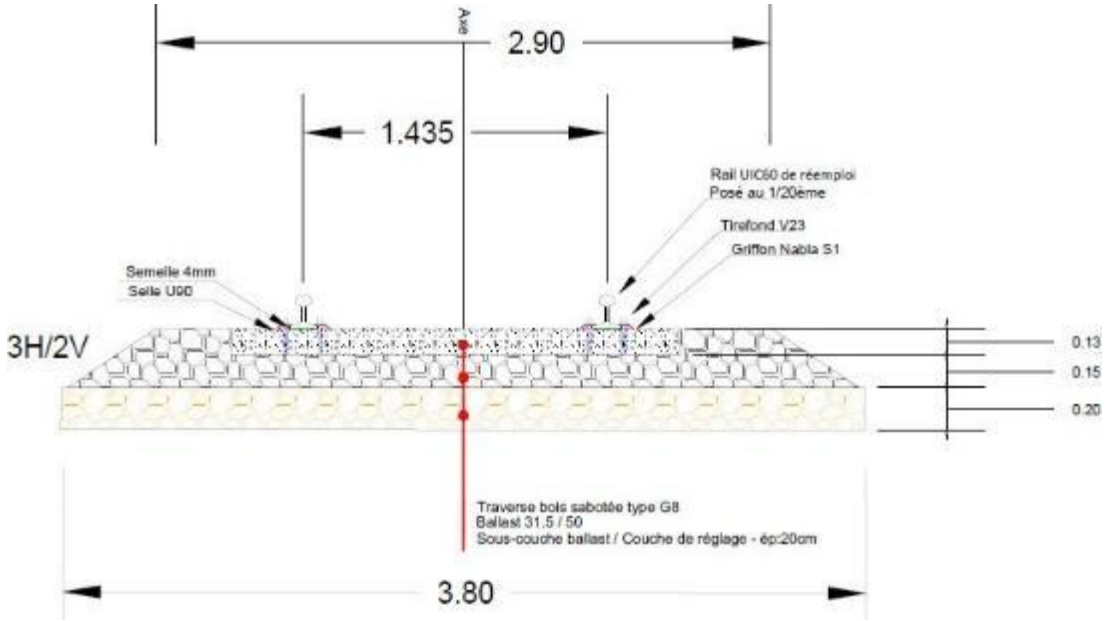
- Voie A ballast : 514 m
- Voie B Ballast : 582 m
- Voie B Béton : 23 m
- Voie Transbordement : 200 m
- Voie C Ballast : 151 m
- Voie D Béton : 229 m

2.1.3 Caractéristiques techniques des voies

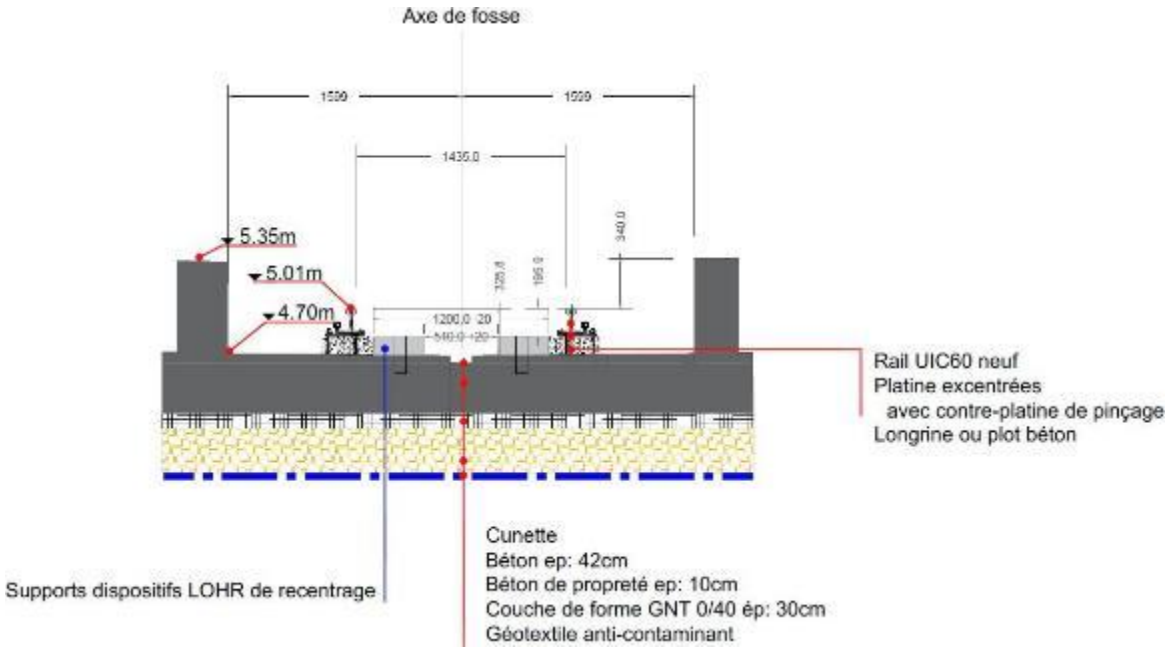
- Gabarit voie Béton : 3,5 m



- <u>Gabarit voie Ballast : 3,15 m</u>



➢ Gabarit voie Fosse : 3,2 m



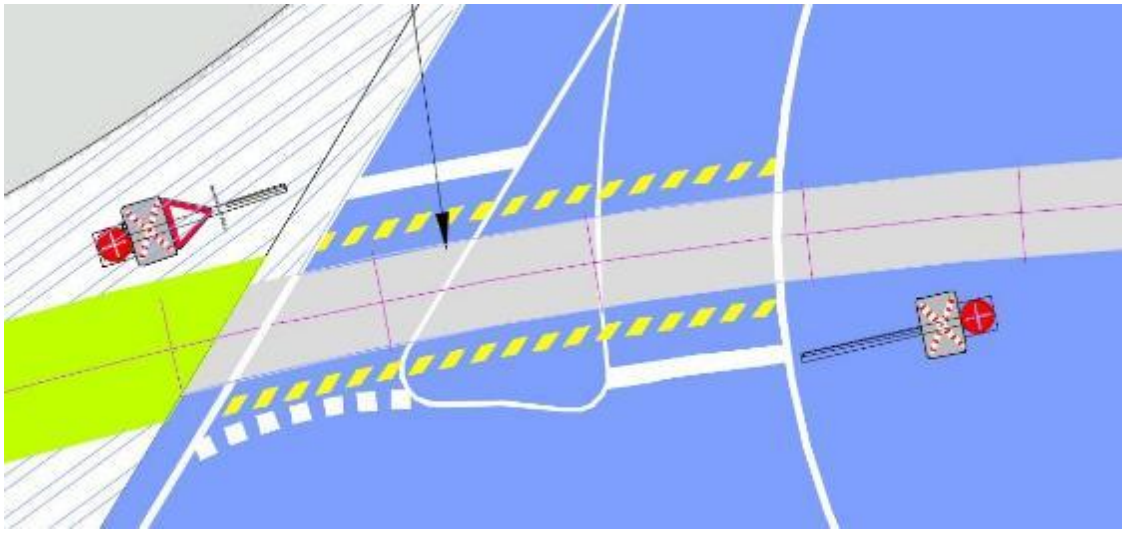
Les rails sont de type UIC60 pouvant être de réemploie avec une usure < 8 mm donnée par agent testeur.
Pose des voies ballast sur traverses bois de type G8 de section 18x22x260 imprégnée avec gangnail avec entaillage pour pose sur selle (code entaillage WAFS-2).
Les appareils de voie sont fournis sur bois plancher bois exotique imprégné. Ils sont à commande manuel (Saxby) sur site. Les appareils de sécurité sont équipés de levier Type I.
Le ballast est neuf et de type 31.5/50 agrée par l'entreprise SNCF.
Les rails dans la fosse de transbordement seront posés sur selles et plots. Les raccords sont prévus traités par des éclisses raccord U50/UIC60.
Tous les écartement de voies sont conformes aux normes reprises dans l'arrêté du 28 septembre 2016 avec un écartement standard de 1435 mm, A savoir qu'un écartement inférieur à 1422 et supérieur à 1465 serait intolérable.

2.2 – PARTICULARITES DU CHANTIER

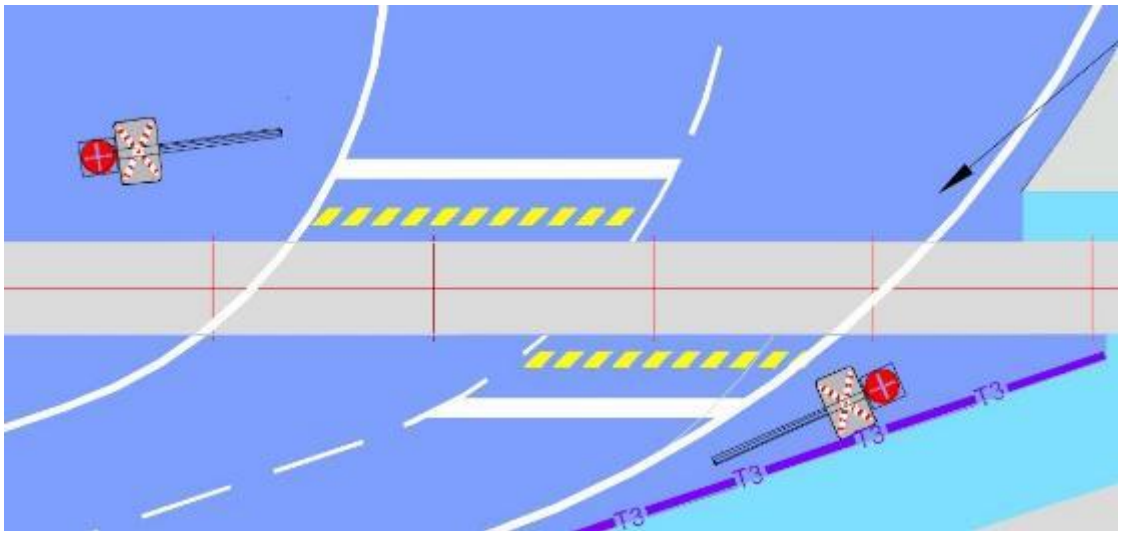
2.2.1 Passages à niveau manœuvrés par les EF

➢ Il existe 3 passages à niveau sur le terminal, les dispositions sont les suivantes :
- Signalisation horizontale indiquant une intersection
- Signalisation verticale indiquant un passage à niveau avec feux clignotant
- Présence d'une croix de Saint André indiquant aux engins de manœuvre que le passage à niveau est activé. (Activation depuis le Poste de Contrôle Centralisé)
- Présence d'un agent de manœuvre à pied qui vérifiera que le passage à niveau est libre avant l'engagement du train sur ce dernier.

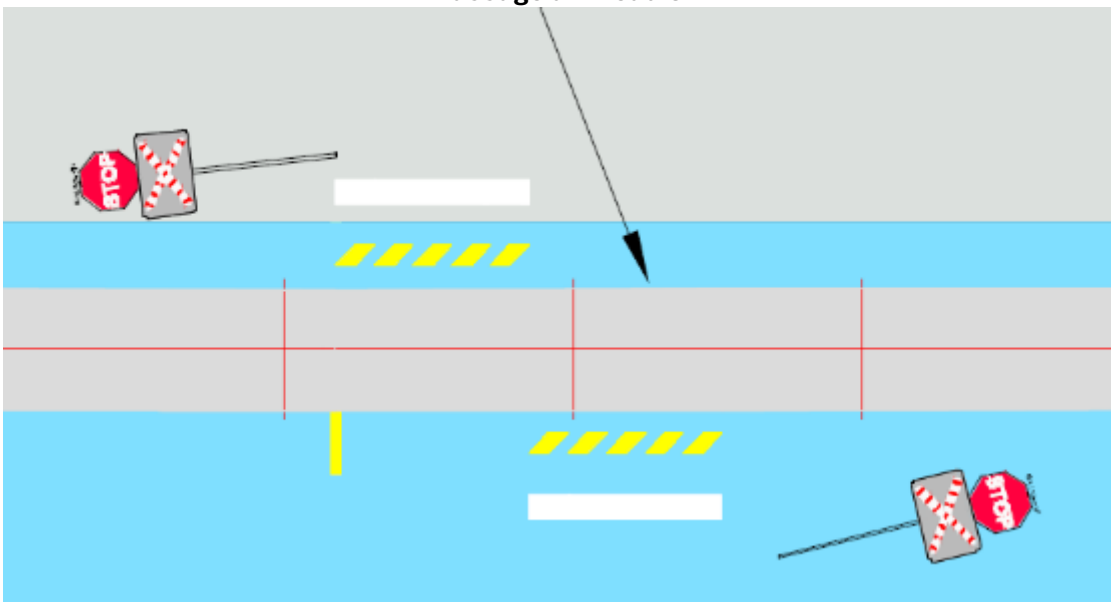
Passage à niveau 1



Passage à niveau 2

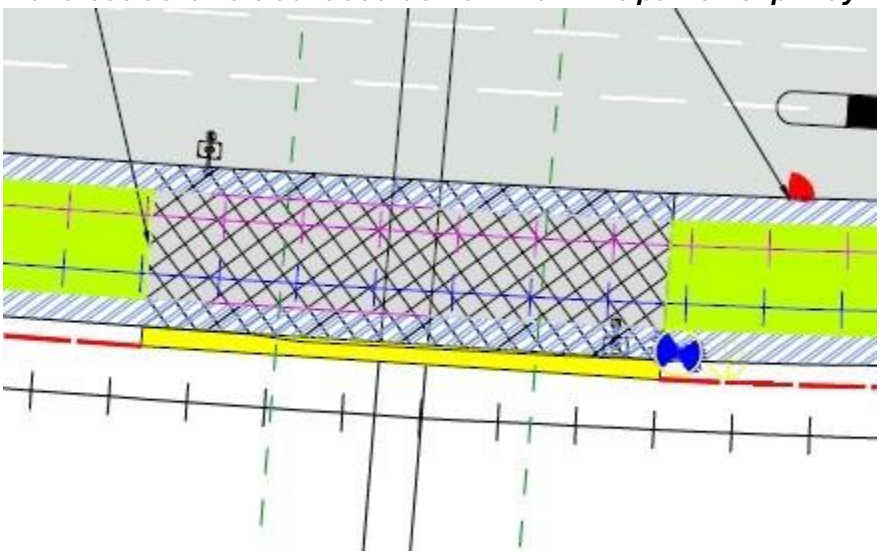


Passage à niveau 3



- Les Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) ont un accès au Port passant par un Slip-Way traversant la voie du raccordement maritime au niveau du Km 2.214. Ces traversées devront faire l'objet d'une programmation et d'un avis préalable au SGC et au GID. Elles devront se dérouler en dehors de l'attribution du bloc Voie maritime et de la réalisation de travaux sur la ZEP 156. Une consigne commune à la main de SNCF Réseau définira les conditions et les échanges nécessaires pour autoriser cette traversée CMN.

Traversée de la voie du raccordement maritime par le « Slip-Way »



2.2.2 Voies disposant de caténaire renforcée

Sans objet.

2.2.3 Particularités liées à la desserte des voies dont la caténaire est alimentée par sectionneur à talon de mise au rail normalement ouvert

Sans objet.

2.2.4 Voies permettant le garage prolongé des wagons vides non nettoyés et/ou le séjour temporaire des MD

Sans objet.

2.2.5 Transports exceptionnels : circulation sur voies de service, manœuvres

En cas de nécessité de réception ou de stationnement d'un transport exceptionnel, le GID indique au COMAN la voie de réception et les conditions de stationnement.
Les voies accessibles aux Transports Exceptionnels Particulièrement Encombrants

figurent en principe sur ce document.
Conditions de circulations et de manœuvres des TE dépassant le gabarit GA sur les voies désignées :

- un dégagement supplémentaire de 10 mètres par rapport à la limite du garage franc doit être prévu sur la voie de réception et sur les voies de service contiguës ;
- la circulation des TEPE s'effectue :
- au pas en vérifiant de chaque côté que le chargement ne risque pas de heurter un obstacle fixe ou mobile,
- en interdisant tout croisement ou dépassement avec des véhicules circulant ou
- stationnement sur une voie contiguë ;
- pendant le stationnement du TEPE les manœuvres sur les voies contiguës s'effectuent avec précaution au droit du TEPE.

2.2.6 Eclairage de la plateforme de ferroutage de Cherbourg

La voie B et la voie de ferroutage sont éclairées à la puissance de 40 lux et permettent de donner un dégagement visuel de 4 mètres de part et d'autre (en supposant la voie A libre). Cet éclairage permet les contrôles visuels de la Visite de Conformité du Convoi/Visite Conformité du Train avant départ.

2.2.7 Vitesses limites

La vitesse limitée sur la plateforme de ferroutage est différenciée en fonction de la zone et de la circulation réalisée :

- Lors de la réception d'un train complet sur la plateforme de ferroutage, l'entreprise ferroviaire circulera à la vitesse maximale de 30km/h pour marquer l'arrêt en amont du garage franc matérialisé en fin de voie C en amont de l'aiguille 4.
- Une fois que le train est coupé, la vitesse est limitée à 8km/h sur la plateforme.
- Dès que le train complet chargé est prêt au départ, la vitesse maximale du convoi est limitée à 30km/h.
- Il est à noter qu'en tout temps, la vitesse est limitée à 8km/h sur la voie D.

2.2.8 Voies en courbes de faible rayon

Sans objet.

2.2.9 Gabarits réduits

Sans objet.

2.2.10 Entrevoies réduites

Sans objet.

2.2.11 Voies accessibles au public (voies de débord) ou spécialisées (voies de lavage, de halle ...)

Sans objet.

2.2.12 Exposition du chantier aux vents violents

Sans objet.

2.2.13 Autres particularités

Sans objet.

2.3 – DISPOSITIFS DE SECURITE PARTICULIERS

Sans objet.

3 – CARACTERISTIQUES DES VOIES PRINCIPALES

3.1 – CARACTERISTIQUES DES QUAIS A VOYAGEURS

Sans objet.

3.2 – CHANGEMENTS DE MODE DE TRACTION

Sans objet.

4 – INSTALLATIONS POUVANT ETRE MANOEUVREES PAR LES EF

4.1 – INSTALLATIONS DE SECURITE DESIGNEES COMME SIMPLES

- Les installations de sécurité simples pouvant être manœuvrées par les agents des EF sont :
  - Aiguilles Na, NB
  - Aiguilles Ta, Tb

- La description et les conditions de manœuvre de ces installations sont reprises à l'Annexe 3 de la présente CLE, sous forme de fiches opératoires.

- Lors de la suspicion d'un dérangement, pour effectuer l'analyse de la situation, l'agent en charge des circulations peut demander la participation de l'opérateur IS simples afin d'effectuer :
  - la vérification de la libération d'une partie de voie
  - l'observation de contrôles,
  - la vérification de la position des installations (appareils de voie, organe de commande, ...),
  - Toute autre action nécessaire à son analyse (manœuvre d'une installation, ...).
- Les signalements des anomalies rencontrées, les communications échangées lors de l'analyse entre l'AC et l'agent de l'EF, font l'objet de dépêches

4.2 – INSTALLATIONS DE SECURITE DESIGNEES COMME SIMPLES

- Les autres installations manœuvrables par les agents habilités des EF sont les aiguilles non enclenchées suivantes :
  - Aiguille Nc

4.3 – POSITION IMPOSEE DE CERTAINES INSTALLATIONS

- Les installations suivantes sont immobilisées dans la position normale de protection par des cadenas T1 :

Installation	Voie	Position normale
Aiguille Ta	Voie principale	Droite
Aiguille Na	Liaison voie principale – Plateforme	Droite

4.4 – Franchissement des PN situés sur la voie du raccordement maritime

Les conditions d'utilisation de ces PN sont reprises dans la CLE publiée par SNCF Réseau.

- PN 7, 15 et 16 (PN SAL FC) :

Tout conducteur abordant un PN à SAL FC doit être en mesure de s'arrêter avant celui-ci si les feux verts ne sont pas présentés. En cas de non-allumage des feux verts, le conducteur doit s'assurer de la fermeture des barrières. Si cette condition est réalisée, le PN est franchi dans les conditions habituelles. S'il constate le maintien en position d'ouverture ou le bris de barrière, il ne peut franchir le PN qu'après mise en place par le COMAN des dispositifs de remplacement.

Ces dispositifs sont situés dans des armoires à agrès fermées par un cadenas d'artillerie, situées à proximité du PN.

Le conducteur (ou le COMAN) doit dans tous les cas signaler le dérangement dès que possible

à l'AC de Cherbourg.

- PN 13 (PN SAL 2):

PN à SAL équipés d'une signalisation automatique lumineuse et sonore indiquant aux usagers

de la route l'approche des trains. Lorsqu'un conducteur constate que les barrières d'un PN à SAL sont brisées ou indûment ouvertes, il doit s'arrêter dès que possible et aviser, par le moyen le plus rapide, l'AC de Cherbourg.

- PN 6 (PN Piétons) :

PN Piétons qui présentent de part et d'autre des pictogrammes qui s'allument à l'annonce d'une circulation. Il y a dérangement lorsqu'un pictogramme (caisson) :

- reste allumé au-delà des délais prévus,
- reste anormalement éteint au passage d'un train,
- s'éteint prématurément ou s'allume au rouge tardivement,
- est partiellement allumé à l'approche d'une circulation.

En cas de dérangement, l'AC de Cherbourg doit être avisé par le moyen le plus rapide.

- PN 8 (Privé) :

Lorsqu'un conducteur constate que les barrières d'un PN privé sont indûment ouvertes, il doit s'arrêter dès que possible et aviser, par le moyen les plus rapide, l'AC de Cherbourg.

5 – MOYENS DE COMMUNICATION ENTRE UN AGENT D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE ET LE GID

- Les opérateurs en charge de la gestion de l'exploitation sont joignables par :
  - Les téléphones et fax cités au chapitre 3 article 2 « Coordonnées des opérateurs du gestionnaire de l'exploitation »

Pendant sa présence sur la plateforme de ferroutage, l'agent au sol doit pouvoir être joint à tout instant par le gestionnaire d'exploitation délégué. En conséquence, l'agent en activité sur le site doit préciser les moyens qui permettent à ce dernier d'entrer en communication avec lui.

Le coordinateur de site et les autres opérateurs du service chargé de la gestion des circulations

(agent-circulation, aiguilleurs, ...) sont joignables par :

- les téléphones cités à l'article 202,
- les téléphones des signaux, PN figurant sur le document NMD-SG-87444877-B et NMD-SL-366106-000-005,
- la radio de veille.

La fréquence de veille utilisable par les exploitants ferroviaires sur le site de Cherbourg pour

joindre les opérateurs du SGC est la suivante :

Poste	Type de Poste	Nom de groupe	Fréquence
Poste 1 Cherbourg	Station fixe	VEILLE-CBU-P1	465,7875 / 455,7875 MHz

Chapitre 3 – ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE L'ETABLISSEMENT

La plateforme de ferroutage de Cherbourg est gérée par le GID ou ses sous-traitants. Ces agents doivent être avisés sans délai en cas de suspicion d'un dérangement présumé.

1 – FONCTIONS ET MISSIONS DES OPERATEURS DU GESTIONNAIRE DE L'EXPLOITATION

1.1 – LES AGENTS CIRCULATION

L'AC SNCF Réseau du poste de Cherbourg Port intervient dans le processus de gestion des circulations pour l'entrée du train sur le bloc maritime. L'entrée sur la plateforme de ferroutage de Cherbourg se fait sous la responsabilité du COMAN tel que prévu à la CLE SNCF Réseau.

Il est responsable de la circulation ferroviaire sur le bloc SNCF et sur la plateforme de l'ITE.

La gestion des circulations sur la plateforme de ferroutage est réalisée par bloc ; chacune des voies constitue un bloc permettant la concomitance d'EF sur la plateforme :

	Voie A	Voie B	Voie transbordement	Voie C	Voie D
Voie de stationnement	X	X		X	X
Voie de travail			X		

Les agents de conduite agissent sur les ordres du COMAN. Il n'est pas possible pour un agent de conduite de prendre l'initiative de bouger un matériel roulant ferroviaire sans son aval.

1.2 – LE COMAN

Le COMAN est le coordinateur de mouvement de manœuvre guidées.

Il a la responsabilité des circulations sur la voie du bloc maritime et sur les voies de la plateforme de ferroutage.

2 – COORDONNEES DES OPERATEURS DU PORT DE CHERBOURG POUR L'OUVERTURE DES PORTAILS

Le GID a la charge d'ouvrir les grilles d'accès garantissant la sureté des installations.

Les agents du GID sont à pied d'œuvre 30 minutes avant l'horaire prévu l'arrivée du train. Si le train présente un retard sur sa marche théorique, il en informe les équipes du GID via le contact suivant :

Capitainerie : +33 02 33 20 41 25

3 – MODALITES D'ACCES DES TRAINS A LA PLATEFORME DE FERROUTAGE

3.1 – HORAIRES D'OUVERTURE

- La plateforme de ferroutage est accessible selon les modalités définies dans la réglementation d'exploitation du terminal de ferroutage disponible auprès de la capitainerie.

3.2 – MODE DE TRACTION

- Les trains circulants sur la plateforme de ferroutage doivent être équipés d'un engin moteur à traction thermique. Une étude de compatibilité entre l'engin moteur et les caractéristiques de l'infrastructure présentées au chapitre 2 devra être fournie en amont de toute circulation par l'EF au GID.

4 – CONDITIONS MINIMALES DE FORMATION ET D'HABILITATION DES OPERATEURS

4.1 – ENTREPRISE DE TRACTION

- Les agents en charge du déplacement du train sur la plateforme de ferroutage de Cherbourg doivent être :

- Formés et habilités conformément à l'arrêté du 06 aout 2010 précisant les modalités utiles à la conduite des trains
- Formés et habilités aux fonctions P1, P2, P3 pour exercer des manœuvres à l'intérieur du site de ferroutage

Les attestations de formation doivent être fournies au GID en amont de toute opération de manœuvre à réaliser.

4.2 – AGENTS AU SOL

- Les agents au sol réalisant les accompagnements de manœuvre, manœuvres d'installation simples ou toute autre opération utile au produit train doivent :
  - Connaitre les particularités locales de site
  - Connaitre les pistes et itinéraires praticables
  - Connaitre les procédures de manœuvre des installations du site et les conséquences potentielles de leurs actions ;

Les agents en charge de la préparation du train doivent être formés et habilités à la tâche critique de sécurité. A ce titre, ils ont la capacité de réaliser le processus permettant de s'assurer qu'un train est en état d'entrer en service, que l'équipement du train est correctement déployé et que la composition du train correspond à l'itinéraire (aux itinéraires) désigné(s) du train. Elle comprend l'attelage ou le dételage des véhicules, la connexion ou la déconnexion des tuyaux, des services, du câblage et l'indication d'un signal de queue.

La préparation du train comprend également le réglage de la configuration des freins et les inspections, essais et vérifications avant le départ.
Cette habilitation entre dans le cadre du règlement européen 2019/773 consolidé au 28/09/2023 et doit être délivrée par l'employeur. La preuve de l'habilitation doit être fournis au GID en amont de toute opération de préparation de train à réaliser.

5 – MATERIELS A DISPOSITION

5.1 – LISTE ET LIEU DE REMISE DES CLEFS

Les clés et agrès utiles sont à retirer au poste 1 de Cherbourg contre émargement.

5.1.1 – Sacoche de desserte

Sans objet.

5.1.2 – Radio de commande de PN à SAL FC

Sans objet.

5.1.3 – Accès aux locaux utilisés par les EF pour la desserte

Sans objet.

6 – PLAN D'INTERVENTION ET DE SECURITE

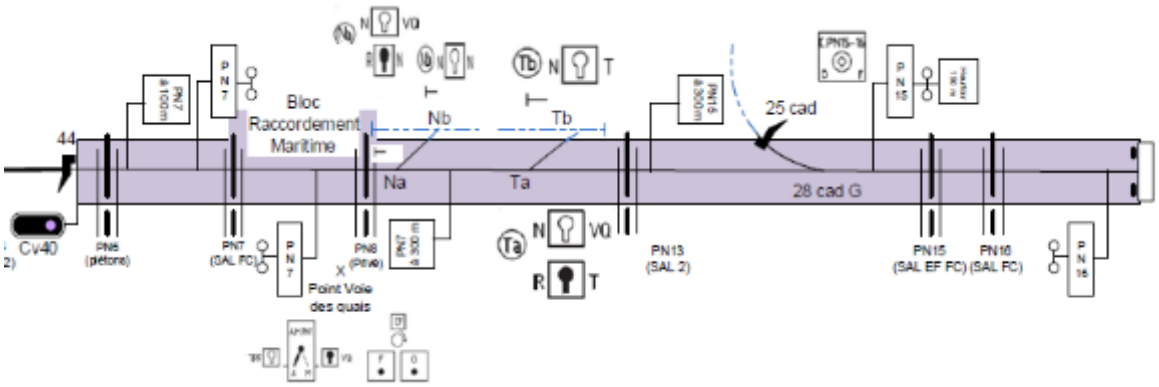
Le plan ETARE en lien avec le CODIS est applicable sur le site.

Chapitre 4 – FONCTIONNEMENT DU CHANTIER

1 – CONCOMITANCE D'EXPLOITATION

- La concomitance sur la plateforme de ferroutage de Cherbourg est sous la responsabilité du COMAN de l'entreprise ferroviaire.

2 – DEFINITION DU BLOC MARITIME SNCF ALLOUE AU COMAN



3 – EXECUTION DE LA MANOEUVRE

3.1 - RÈGLEMENT POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES PORTS MARITIMES

L'accès et le stationnement des marchandises dangereuses arrivant ou partant par voie ferroviaire se réalise dans le cadre du Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes et du Règlement Portuaire Local

3.1 – MANOEUVRE ENGAGEANT LA VOIE PRINCIPALE

La sécurité sur les voies du Bloc maritime est sous la responsabilité du COMAN. Il n'est pas interdit d'engager les voies principales à condition de rester dans le périmètre géographique du bloc. Ce dernier est présenté si dessus.

L'aiguille Ta sert exclusivement à la sortie des engins moteurs. En mode nominal, elle ne peut être utilisée en entrée qu'exceptionnellement et après information de l'AC du poste 1.

3.2 – EMPLOI DES SIGNAUX CONVENUS

Sans objet.

3.3 – MANOEUVRE SUR LES VOIES ACCESSIBLES AU PUBLIC

Sans objet.

3.4 – Mise à disposition exceptionnelle du service chargé de la circulation d'une voie d'un bloc accordé

Sans objet.

3.5 – PARTICULARITES DE L'ACCOMPAGNEMENT DES MOUVEMENTS DE REFOULEMENTS

Sans objet.

3.6 – MANOEUVRES PARTICULIERES

Sans objet.

4 – LE DEPART DES TRAINS ET MOUVEMENTS DE MANŒUVRE NON GUIDES

- L'Autorisation de Mouvement est donné :
  - par l'AC de Cherbourg,
  - par l'AC de SNCF Réseau pour les départs en pleine ligne.

4.1 – DEPART DES TRAINS ET EVOLUTIONS DE DESSERTE

- La desserte de la plateforme de ferroutage de Cherbourg est soumise à la règlementation concernant la composition et le freinage des trains. La vitesse ne doit pas dépasser 8km/h sur les voies et toute manœuvre doit être précédée par l'agent commandant la manœuvre.

4.1.1 – Signaux portés par les évolutions

- Les signaux portés par les évolutions sont les mêmes que ceux portés par les trains.

4.2 INFORMATION « train prêt »

Tout train (ou mouvements de manoeuvre non guidés) prêt à accéder au réseau doit faire l'objet d'un avis « train prêt » de la part de l'Exploitant Ferroviaire auprès de l'AC de Cherbourg. L'Exploitant Ferroviaire a également l'obligation de déclarer à la Capitainerie, s'il y a lieu, la présence de MD dans le train.
Cet avis doit être formalisé avec la Capitainerie du Port de Cherbourg en amont de l'arrivée du train sur la plateforme de ferroutage.

4.2.1 – Situation perturbée

4.2.1.1 Fermeture du signal à la demande de l'exploitant ferroviaire

En cas d'aléa, le représentant de l'exploitant ferroviaire doit aviser l'aiguilleur du Poste de Cherbourg dès la connaissance du problème et communiquer une estimation du retard. Le signal est alors fermé par l'aiguilleur.
Dès que l'aléa a disparu, le représentant de l'exploitant ferroviaire doit déclarer le « train prêt ».

4.2.1.2. Fermeture du signal à l'initiative de l'aiguilleur

En cas d'urgence, le signal origine peut être fermé par l'aiguilleur qui avise verbalement le représentant de l'exploitant ferroviaire.
Dans tous les cas, le représentant de l'exploitant ferroviaire donne à l'aiguilleur la confirmation que le signal est bien refermé par observation de celui-ci.
Dès que le motif ayant nécessité la fermeture du signal a disparu, l'aiguilleur en avise le représentant de l'exploitant ferroviaire qui doit ensuite déclarer le « train prêt ».

4.2.1.3. Autorisation de mouvement (AuM)

La transmission de l'autorisation de mouvement au conducteur (au besoin par l'intermédiaire d'un représentant de l'exploitant ferroviaire) est de la responsabilité du SGC. Cette transmission n'est possible que si toutes les conditions ci-après sont remplies :

- Toutes les opérations relatives à l'itinéraire à emprunter sont réalisées, y compris celles incombant aux exploitants ferroviaires,
- Tous les ordres et avis incombant au SGC ont été transmis au conducteur.

4.2.1.4. Information à la capitainerie :

En cas de retard à l'arrivée ou au départ, l'entreprise ferroviaire informe la capitainerie de ces aléas au numéro suivant :

Capitainerie : +33 02 33 20 41 25

Si un évènement de sûreté entraine le déclenchement d'une gestion de crise sur le DPM, la capitainerie peut refuser l'ouverture du portail et donc l'accès aux installations sur le site.

Chapitre 5 – PROTECTION DU PERSONNEL

1 – PROTECTION DU PERSONNEL INTERVENANT SUR LE MATERIEL ROULANT

- Les convois stationnés sur les voies du RFP devront être freinés et immobilisés par le personnel de l'EF par tout moyen physique adapté afin d'éviter leur déplacement par gravité en cas de stationnement sur une pente ou sous l'action d'un choc.
- L'EF a la charge de la VCC (Vérification de la Conformité du Convoi) avant départ du train, néanmoins afin d'anticiper les problèmes pouvant provenir de ce contrôle, le GID peut demander à l'EF de réaliser un premier contrôle après chargement et fermeture d'un coupon.
- Les trains sont calés lors de leur stationnement.

2 – PROTECTION DU PERSONNEL ASSURANT LE DENEIGEMENT DES APPAREILS DE VOIE

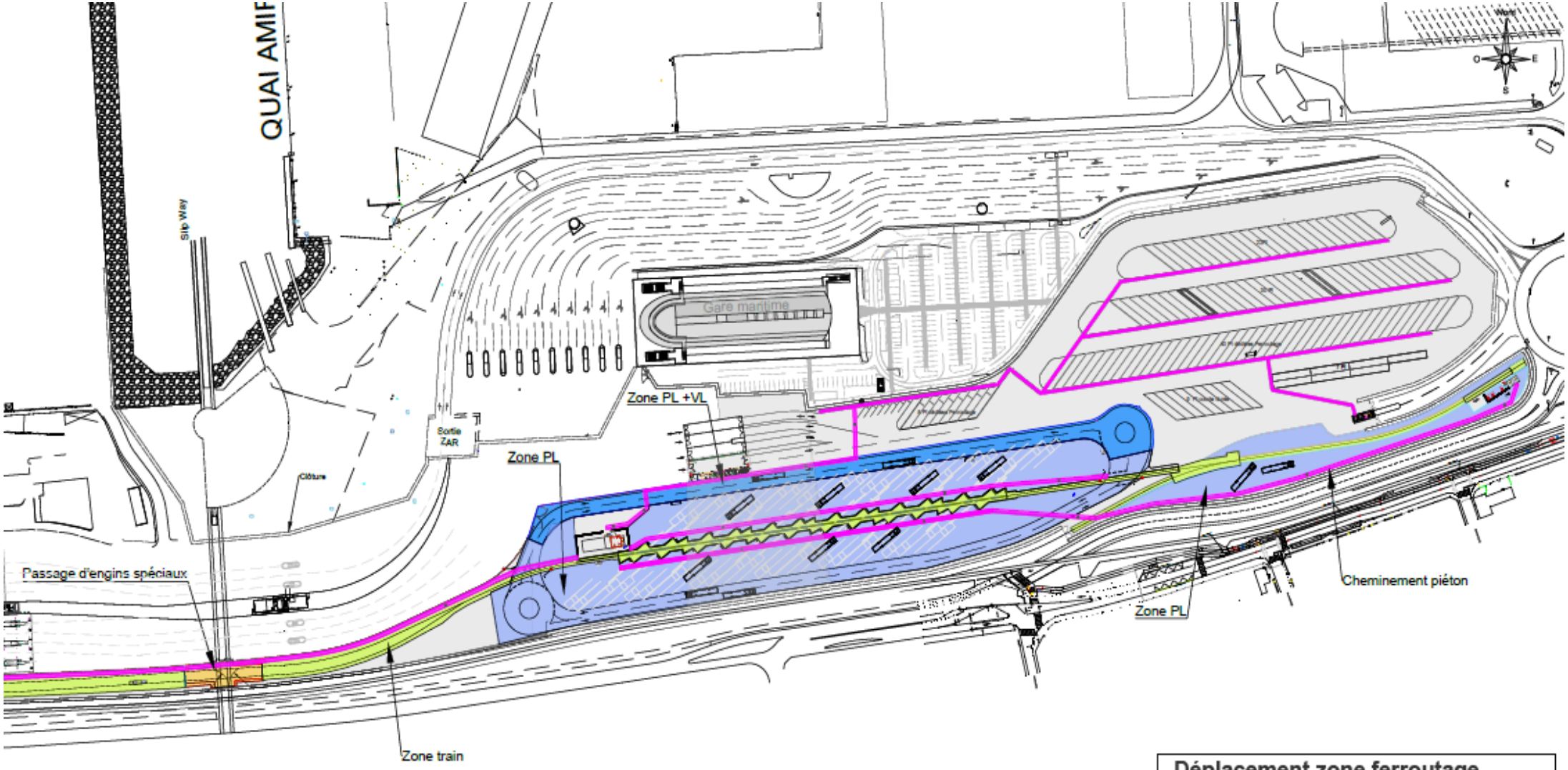
- Les opérations de déneigement des appareils de voies sont interdites.

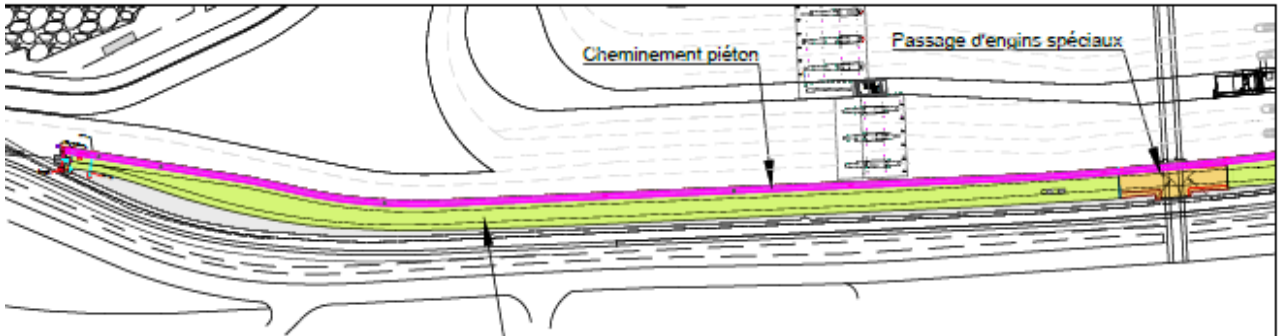
3 – CONDITIONS D'INTERVENTION A PROXIMITE D'UNE CATENAIRE ALIMENTEE PAR SECTIONNEUR A TALON DE MISE AU RAIL

Sans objet.

Annexe 1

Déplacement Zone Ferroutage





Déplacement zone ferroutage

- Zone Trains
- Zone PL et VL
- Zone PL
- Cheminement Piéton
- Engins spéciaux

Ports de NORMANDIE
Direction de l'Aménagement et de l'Environnement

Port de Cherbourg
Zone ferroutage

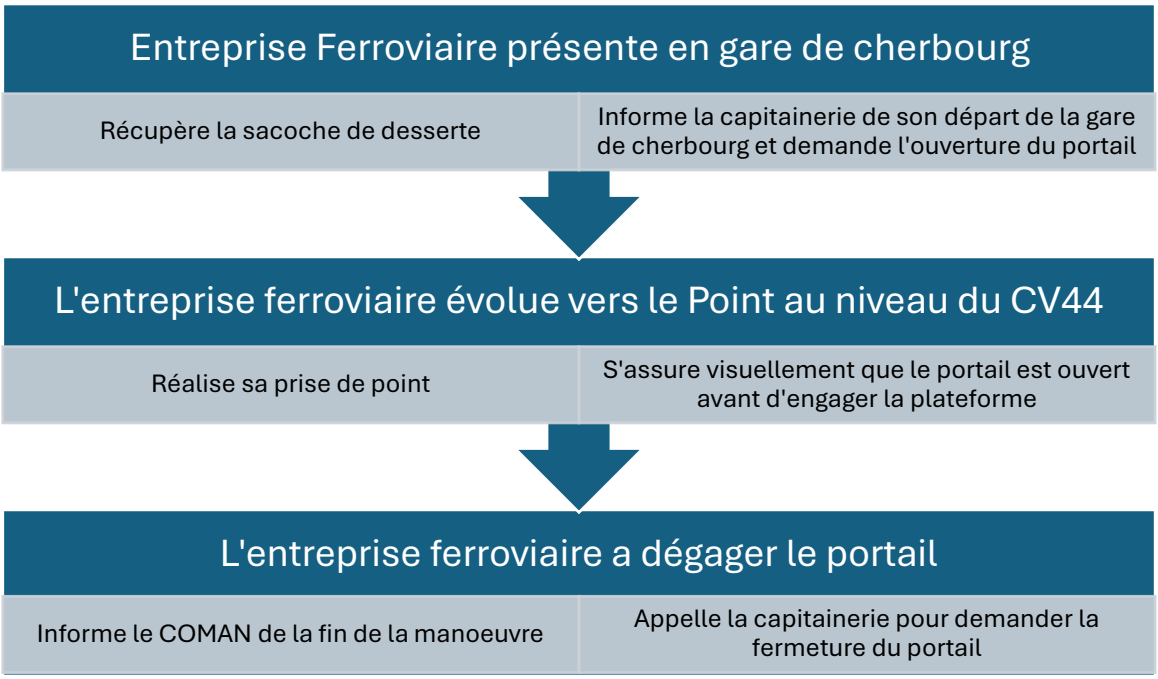
Date : 05 / 05 / 25

Plan de masse

N° :

Annexe 2

Ouverture du portail d’accès et sécurisation


Entreprise Ferroviaire présente en gare de cherbourg
Récupère la sacoche de desserte
Informe la capitainerie de son départ de la gare de cherbourg et demande l'ouverture du portail
L'entreprise ferroviaire évolue vers le Point au niveau du CV44
Réalise sa prise de point
S'assure visuellement que le portail est ouvert avant d'engager la plateforme
L'entreprise ferroviaire a dégager le portail
Informe le COMAN de la fin de la manoeuvre
Appelle la capitainerie pour demander la fermeture du portail

Annexe 3

Manoeuvre des installations de sécurité simples par les opérateurs habilités

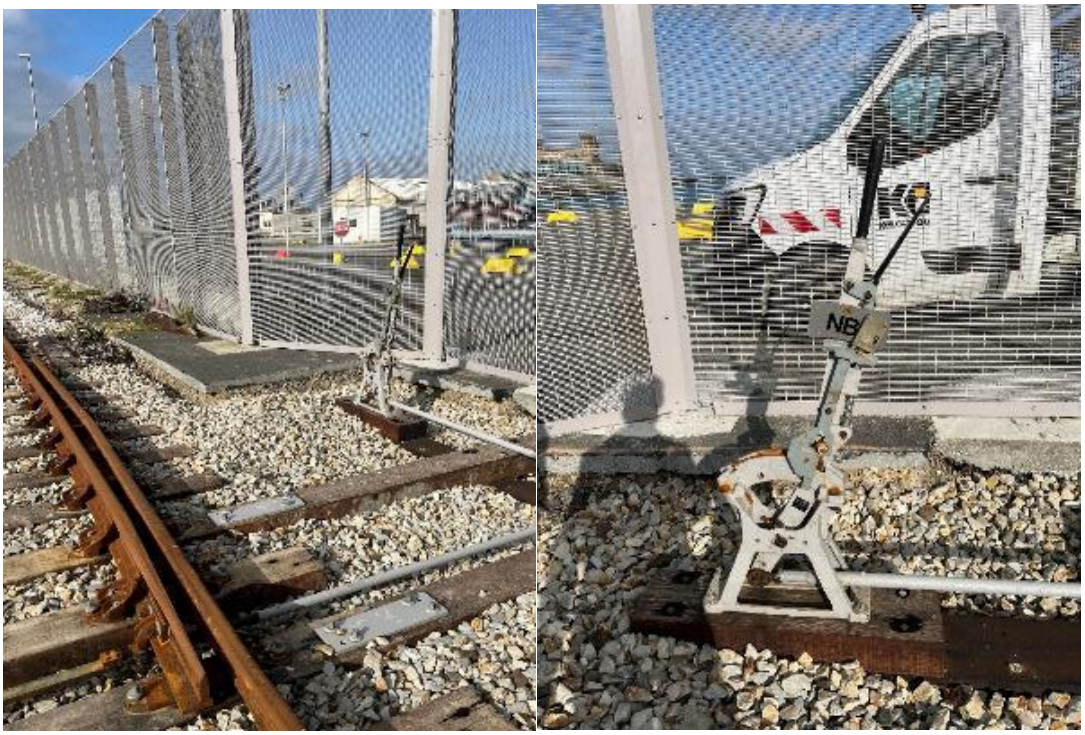
Les installations de sécurité garantissant la sécurité des voies principales doivent être manœuvrées par des agents habilités.

Maneouvre de l'aiguille dérailleuse Nb

L'agent habilité utilise la clé S pour metre l'aiguille dérailleuse en position renversée	Il vérifie la bonne application de la lame

Remise en position de l'aiguille déraileuse NB

Une fois que la manoeuvre est terminée, l'agent habilité repositionne l'aiguille dérailleuse en mode normal	L'agent s'assurer que la position de l'aiguille est décollée.



Levier de l'aiguille Nb en mode normal

Manoeuvre de l'aiguille dérailleuse Tb

L'agent habilité utilise la clé S pour metre l'aiguille en position renversée	Il vérifie la bonne application de la lame

Remise en position de l'aiguille déraileuse TB

Une fois que la manoeuvre est terminée, l'agent habilité repositionne l'aiguille dérailleuse en mode normal	L'agent s'assurer que la position de l'aiguille est décollée.

Levier de l'aiguille Tb en mode normal

6. Annexe 6 - Annuaire

Annuaire

SPL Cherbourg Port :

Terminal 1
Gare maritime transmanche
50100 Cherbourg-en-Cotentin
Tél : 02 33 23 30 30
info@cherbourgport.fr

Coordinateur Portuaire :

07 89 37 53 55

Astreinte Port de Cherbourg :

02 33 23 30 33

Capitainerie de Cherbourg :

02 33 20 41 25

SNCF RESEAU :

Direction territoriale SNCF Réseau Normandie
38 bis, rue Verte
BP 11 066
76 173 Rouen Cedex
normandie@reseau.sncf.fr

Service sureté sécurité Port de Cherbourg (accès) :

asip@cherbourgport.fr