

Document de référence du réseau ferré portuaire

Horaire de service 2026

SOMMAIRE

Chapitre 1 – *Informations générales*

p.5	1.1	Introduction
p.6	1.2	Objectif
p.6	1.3	Cadre juridique général
p.7	1.4	Statut du document de référence
p.7	1.5	Structure du document de référence
p.8	1.6	Période de validité et procédure de mise à jour
p.8	1.7	Publication
p.8	1.8	Contacts au GPMD
p.8	1.9	Glossaire

Chapitre 2 – *Conditions d'accès au RFP*

p.9	2.1	Introduction
p.9	2.2	Conditions générales d'accès
p.10	2.3	Modalités de demande de sillons
p.10	2.4	Conditions commerciales générales
p.10	2.5	Règles opérationnelles et échange des informations
p.11	2.6	Transports exceptionnels
p.11	2.7	Marchandises dangereuses
p.12	2.8	Matériel roulant admis sur le RFP
p.12	2.9	Immobilisation des rames
p.13	2.10	Dispositions concernant le personnel des EF

Chapitre 3 – *Infrastructure*

p.14	3.1	Introduction
p.14	3.2	Définition
p.16	3.3	Description du RFP
p.22	3.4	Particularités d'exploitation
p.23	3.5	Disponibilités de l'infrastructure
p.23	3.6	Autres équipements
p.24	3.7	Organisation générale du prestataire de service

SOMMAIRE

Chapitre 4 – Attribution de capacité

p.25	4.1	Introduction
p.25	4.2	Périmètre d'action
p.26	4.3	Processus
p.27	4.4	Calendrier
p.28	4.5	Processus de répartition
p.29	4.6	Maintenance et travaux sur le RFP
p.29	4.7	Mesures particulières en cas de perturbation
p.31	4.8	Transports exceptionnels et matières dangereuses

Chapitre 5 – Services

p.33	5.1	Introduction
p.33	5.2	Prestations minimales
p.34	5.3	Accès aux équipements
p.34	5.4	Prestations complémentaires
p.36	5.5	Prestations connexes

Chapitre 6 – Tarification

p.37	6.1	Principes de tarification
p.37	6.2	Tarifs
p.37	6.3	Modalités de facturation

Chapitre 7 – Enquêtes

p.39	7.1	Enquêtes
------	------------	----------

Chapitre 8 – Retour d'expérience

p.40	8.1	Retour d'expérience
------	------------	---------------------

LISTE DES ANNEXES

p.41 Annexe 1 — Glossaire

p.45 Annexe 2 — Description du RFP

- p.46** • Annexe 2.1: Liste des points d'entrée sur le RFP
- p.48** • Annexe 2.2: Carte du RFP
- p.50** • Annexe 2.3: Localisations des voies de service portuaires et postes d'aiguillage de rattachement
- p.52** • Annexe 2.4: Carte des voies ferrées portuaires exploitées en BAL
- p.54** • Annexe 2.5: Longueur utile des voies de service portuaires
- p.55** • Annexe 2.6: Voies de stationnement « matières dangereuses »

p.57 Annexe 3 - Amplitude horaire

- p.58** • Annexe 3.1: Amplitude de tenue des postes d'aiguillage portuaires

p.60 Annexe 4 – Caractéristiques techniques

- p.61** • Annexe 4.1: Charges admissibles pour le transport de fret
- p.62** • Annexe 4.2: Carte du gabarit limite des obstacles hauts
- p.64** • Annexe 4.3: Gabarit d'implantation des obstacles hauts
- p.66** • Annexe 4.4: Carte des vitesses maximales sur les voies ferrées portuaires
- p.68** • Annexe 4.5: Carte des voies ferrées portuaires électrifiées

p.70 Annexe 5 - Contrats

- p.71** • Annexe 5.1: Convention type Installation Terminale Embranchée
- p.79** • Annexe 5.2: Contrat type d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferroviaire du GPMD

p.86 Annexe 6 - Consigne de sécurité

- p.87** • Annexe 6.1: Consigne de sécurité ferroviaire sur le réseau ferré portuaire du GPMD

1

CHAPITRE 1

INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1

Introduction

Dans un contexte de forte pression concurrentielle entre les différents modes terrestres, le transport ferroviaire est un élément essentiel à la compétitivité des ports maritimes. L'ouverture à la concurrence de l'exploitation ferroviaire, effective depuis juin 2005, a modifié structurellement le système ferroviaire. Cette évolution du fret ferroviaire se confirme par un environnement favorable à ce mode de transport ainsi qu'une prise en compte croissante des avantages environnementaux du mode ferroviaire.

C'est dans le but de faciliter la desserte ferrée des ports que le livre IV du code des ports maritimes a été modifié par l'ordonnance du 2 août 2005. Cette ordonnance, qui concerne l'ensemble des ports maritimes, clarifie le régime juridique des voies ferrées portuaires afin de favoriser le développement des dessertes ferroviaires des ports. L'autorité portuaire a la compétence de construire et gérer les Voies Ferrées Portuaires (VFP).

Dans le cadre de ce transfert de compétence, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a établi le présent document de référence qui décrit les principes et procédures relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 1 > INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.2

Objectif

Le document de référence du réseau ferré portuaire du GPMD contient les informations nécessaires aux Entreprises Ferroviaires (EF) réalisant des services de transport par fer qui souhaitent utiliser le réseau portuaire pour y assurer des prestations de transport de marchandises.

1.3

Cadre juridique général

Le cadre juridique général applicable à l'accès au RFP et à son utilisation est, à la date de publication de la présente édition, constitué des textes législatifs et réglementaires suivants :

- **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**
- **Décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant des transports de marchandises**
- **Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises**
- **Arrêté du 6 février 2018 portant les référentiels relatifs à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises**
- **Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit «arrêté TMD»)**

Ces textes sont consultables sur les sites Internet www.europa.eu pour les textes communautaires et www.legifrance.gouv.fr pour les textes français.

1.4

Statut du document de référence

1.4.1 Remarque générale

Tout contrat conclu entre le GPMD et chaque EF utilisant le Réseau Ferré Portuaire (RFP) est établi selon les règles définies dans ce document.

1.4.2 Responsabilité

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

Toutefois, le volume et la difficulté d'actualisation de l'ensemble des données peuvent conduire à quelques imprécisions ou divergences entre la description figurant dans le présent document et la réalité.

Les EF sont invitées à consulter le GPMD pour toute précision, notamment pour l'évolution de l'infrastructure du RFP qui intervientra entre la publication de ce document et la période de validité de l'horaire de service 2026.

1.4.3 Recours

En cas de désaccord d'une des parties intéressées avec l'une ou l'autre des dispositions de ce document, un recours peut être effectué auprès du Ministre chargé des Transports.

1.5

Structure du document de référence

Le document de référence comprend :

- des informations générales,
- la présentation des conditions d'accès au RFP,
- la description de l'infrastructure,
- les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs à l'allocation de capacité,
- la description des services offerts aux EF,
- les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs à la tarification.

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 1 > INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.6

Période de validité et procédure de mise à jour

1.6.1 Période de validité

La période de validité de la présente édition du document de référence correspond à celle de l'horaire de service 2026, applicable du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026.

1.6.2 Procédure de mise à jour

Des changements considérés comme substantiels par le GPMD, pourront donner lieu à une actualisation du document de référence.

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

1.7

Publication

Le document de référence est établi et publié par le GPMD, en français, sur son site Internet: www.dunkerque-port.fr

1.8

Contacts au GPMD

Toute EF ou toute partie intéressée qui souhaite obtenir des précisions ou des informations complémentaires sur l'ensemble des dispositions contenues dans ce document doit s'adresser au GPMD :

- **par courrier**: Grand Port Maritime de Dunkerque, port 2505, 2505 route de l'Écluse Trystram, BP 46 534, 59 386 Dunkerque CEDEX - Unité Voies Ferrées Portuaires
- **par mail**: pdefrance@portdedunkerque.fr
- **par téléphone**: 03 28 28 74 56

1.9

Glossaire

Un glossaire des définitions des termes et sigles utilisés dans ce document de référence figure en annexe 1.

2

CHAPITRE 2

CONDITIONS D'ACCÈS AU RFP

2.1 Introduction

Les textes législatifs et réglementaires sont mentionnés au point 1.3 ci avant.

2.2 Conditions générales d'accès

2.2.2 Candidats à l'accès au RFP

Le RFP est accessible aux EF autorisées à circuler sur le RFN.

Les EF disposant d'un certificat de sécurité au titre de leurs activités sur le RFN sont autorisées à faire circuler des trains sur les voies ferrées du port sous réserve de vérification par l'entreprise ferroviaire qui les utilise de leur compatibilité avec les infrastructures portuaires. Les Renseignements Techniques (RT) indiquent notamment, les Engins Moteurs (EM) autorisés à circuler sur les sections de ligne en interface, et de fait sur le RFP.

L'EF s'acquittera d'une déclaration à l'EPSF et à SNCF Réseau par laquelle elle s'engagera à respecter les prescriptions de la documentation d'exploitation relative à ces voies.

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 2 > CONDITIONS D'ACCÈS AU RFP

2.2.2 Accès des engins de travaux

Le GPMD demande un engagement de la part du propriétaire ou de son locataire à vérifier si son engin de travaux est compatible avec les infrastructures du RFP avant de s'y engager et de le certifier d'une manière formelle.

2.3

Modalités de demande de sillons

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

2.4

Conditions commerciales générales

Toute utilisation de l'infrastructure du RFP pour l'exploitation d'un service de transport est soumise à la signature préalable par le GPMD et l'EF d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure qui figure en annexe 5.2.

Dès signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure par l'EF, le GPMD communique les CLE (Consignes Locales d'Exploitation) à celle-ci.

Attestation d'assurance :

L'attestation d'assurance doit couvrir la période pour laquelle l'entreprise ferroviaire souhaite l'accès à son réseau. Son montant couvre notamment les dommages que les activités de l'entreprise ferroviaire pourraient causer au GPMD, à ses clients, au personnel qui travaille sur les installations, aux autres utilisateurs du RFP et aux tiers.

L'entreprise ferroviaire doit au plus tard à la signature du contrat d'utilisation de l'infrastructure du réseau et avant l'entrée en vigueur de chaque horaire de service pour lequel elle a obtenu des sillons, présenter au GPMD un document attestant de l'existence de l'assurance souscrite.

Ce document précisera 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'entreprise ferroviaire notifie au GPMD toute modification significative de ses conditions d'assurance au titre du contrat.

2.5

Règles opérationnelles et échange des informations

2.5.1 Langue

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

2.5.2 Gestion du trafic

La gestion du trafic et des circulations sur le RFP est assurée pendant l'année par un prestataire pour le compte du GPMD et selon les objectifs et principes de gestion définis par le GPMD.

2.5.3 Sûreté

Les EF doivent respecter les principes de sûreté du RFP en ce qui concerne le personnel, le contrôle ou la surveillance du matériel roulant composant les trains et les marchandises transportées.

2.6

Transports exceptionnels

Les EF doivent préciser dans le dossier technique de demande de certificat de sécurité si le service de transport qu'elles souhaitent exécuter sur le RFP pourra comporter des transports exceptionnels.

Un transport est considéré comme exceptionnel lorsqu'il occasionne des difficultés particulières d'acheminement sur les réseaux ferrés portuaires et nationaux de par ses dimensions, sa masse ou son conditionnement, et ne peut être admis de ce fait que dans des conditions techniques ou d'exploitations spéciales. L'EF doit obtenir un avis de transport exceptionnel (ATE) auprès du GPMD (*).

L'accès des transports exceptionnels au RFP est soumis au respect par les EF des dispositions particulières indiquées aux points 3.3.2.1, 3.3.2.2, 4.7 et 5.4.2 ci après.

(*) L'entreprise ferroviaire devra préciser la voie concernée sur le territoire portuaire ainsi que les PK de début et de fin d'étude.

2.7

Marchandises dangereuses

Les EF doivent préciser dans le dossier technique de demande de certificat de sécurité si le service de transport qu'elles souhaitent exécuter sur le RFP pourra comporter le transport de marchandises dangereuses.

On entend par marchandises dangereuses, les matières et objets dont le transport est interdit selon le RID (Règlement International pour le transport ferroviaire de marchandises Dangereuses) ou autorisé uniquement sous certaines conditions.

En France, le transport des marchandises dangereuses par voies terrestres est soumis au respect de dispositions légales indiquées dans **l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit «arrêté TMD»)**.

L'accès des marchandises dangereuses au RFP est soumis au respect par les EF des dispositions particulières indiquées aux points 3.4.3, 4.7 et 5.4.2 ci après

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 2 > CONDITIONS D'ACCÈS AU RFP

2.8

Matériel roulant admis sur le RFP

Les circulations utilisant les VFP doivent respecter les règles de composition, de remorque, de freinage, de vitesse limite et d'équipement en signalisation de tête et de queue requises sur le RFN pour la catégorie de trains à laquelle ils appartiennent.

Le type de contrôle de vitesse sur certaines VFP est le KVB. Les locomotives de traction circulant sur le RFP doivent être équipées des équipements embarqués correspondants. Toutefois, cette mesure peut ne pas s'appliquer pour les engins de type « locotracteur ».

Les trains doivent de plus être équipés en personnel selon les exigences prévues par leur catégorie et les opérations qu'ils auront éventuellement à mener dans le cadre de leur mission sur les VFP (réception, départ, formation, manœuvre, desserte...).

2.9

Immobilisation des rames

Les pentes et rampes maximales dans les faisceaux de garage des rames de wagons sont inférieures à 2 mm/m.

Les EF n'ont, en conséquence, pas de mesures particulières de calage d'arrêt et de dérive à prendre pour les véhicules en stationnement sur les voies du RFP. Elles doivent toutefois s'assurer que tout véhicule garé ne pourra pas entrer en mouvement de façon intempestive.

Cas particuliers :

Pour les besoins liés à la sécurité d'accès bord à quai des moyens de secours en cas de sinistres sur des navires ou pour les besoins de l'exploitation, il est nécessaire de prévoir des coupures dans les rames en stationnement.

Un espace libre d'au moins 3 mètres devra être laissé, à savoir :

- pour les quais F9 et F11 : 3 coupures
- pour les quais F10, F12 et F13 : 4 coupures

D'une manière générale il devra y avoir une coupure :

- au droit de chaque intervalle entre deux hangars
- à chaque extrémité de quai
- aux emplacements marqués au sol

2.10

Dispositions concernant le personnel des EF

Les conditions d'aptitude physique et professionnelle et la procédure d'habilitation, par les EF, de leur personnel aux fonctions de sécurité sur le RFP sont fixées par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et abrogeant ou modifiant certaines dispositions réglementaires.

La formation du personnel aux tâches essentielles de sécurité doit être confiée à un des centres agréés de formation dont la liste en vigueur est consultable sur le site Internet de l'EPSF : www.securite-ferroviaire.fr.

3

CHAPITRE 3

INFRASTRUCTURE

3.1

Introduction

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

3.2

Définition

3.2.1 Consistance du RFP

Le RFP comprend à ce jour 99,305 km de voies dont 48,489 km de voies sont électrifiées en 25 000 V, accessibles aux EF.

Les interfaces opérationnelles entre le RFN et le RFP sont :

- les points physiques d'entrée et de sortie de concession,
- les échanges de données et d'information entre les postes
- d'aiguillage du RFN et les postes du GPMD, et entre ces postes et les trains.

La gestion des circulations se fait par l'intermédiaire de 4 postes d'aiguillage.
Le plan général correspondant figure en annexe 3.1.

3.2.2 Réseaux connectés

Le RFP est rattaché au RFN en 4 points d'entrée. Il donne accès également à des installations terminales embranchées à usage privatif.

La liste des points d'entrée donnant accès au RFN est reprise en annexe 2.1.

Le trafic ferroviaire du RFP est géré par l'intermédiaire de 4 postes d'aiguillage (postes F, J, 9 et 10) en relation permanente avec les 2 postes de signalisation du RFN (5 et 8).

Les postes du RFN gèrent les 4 points d'entrée/sortie des trains :

Point d'entrée	Postes du RFN	Poste du GPMD en relation
2	N° 5	F
3	N° 8	10
4	N° 8	J
5	N° 8	9

3.2.3 Documentation

3.2.3.1 Les renseignements techniques

Les Renseignements Techniques (RT - documents spécifiques établis par SNCF Réseau pour le GPMD) décrivent les principales caractéristiques des voies ferrées (RT 2213A : Abords de Dunkerque) :

- les caractéristiques générales d'exploitation : régime d'exploitation, type d'électrification, rattachement aux postes d'aiguillage,
- les bifurcations, points de transition de vitesse, le mode d'espacement des trains ainsi que la description d'une partie des installations techniques et de sécurité dont la connaissance est nécessaire aux EF,
- les vitesses limites définies par sens de circulation et par catégories de trains admis à circuler sur les voies ferrées,
- les particularités de signalisation et d'exploitation, les équipements et les prescriptions diverses,
- les limites de charge.

Les EF doivent contacter SNCF Réseau afin d'obtenir les Renseignements Techniques souhaités.

CHAPITRE 3 > INFRASTRUCTURE

3.2.3.2 Les consignes locales d'exploitation (CLE)

Elles sont étudiées et rédigées par le GPMD en déclinaison du RSE et décrivent les règles d'exploitation par chantier ou poste concernant:

- les caractéristiques du site (moyens de communication, affectation des voies, longueur, etc.),
- la description des installations de sécurité et leurs conditions d'utilisation,
- la gestion de la concomitance et la co-activité entre les différents EF,
- la réception et l'expédition des trains,
- les règles d'exploitation à respecter entre les EF (circulation, freinage...)
- les particularités d'exploitation (PN, traversée routière, TE, MD...)

Toute adaptation de ces consignes fait l'objet d'une concertation avec les EF concernées.

À partir de ces CLE, les EF ont la charge de concevoir une consigne locale opérationnelle à l'usage de son personnel.

3.2.3.3 La documentation temporaire

Elle concerne la disponibilité de l'infrastructure et comprend les limitations temporaires de vitesse, les perturbations...

Ces documents temporaires sont mis à disposition des EF par le prestataire du GPMD.

3.3

Description du RFP

3.3.1 Description des voies ferrées

Les voies comportent:

- des voies uniques (BAL) (annexe 2.4),
- des doubles voies (BAL – BMCV au niveau du poste F),
- des voies de service (annexe 2.3 et 2.5).

Les voies sont composées de rails U 33, U 36 et UIC 60 posés sur traverses bois ou béton.

3.3.1.2 Écartement des voies

Toutes les voies du RFP sont à écartement standard de 1,437 mètre (entre bords intérieurs des rails).

3.3.2 Caractéristiques techniques

3.3.2.1 Gabarit des obstacles hauts (voir annexes 4.2 et 4.3)

Les voies ferrées permettent la circulation de matériel roulant chargé ou vide ne dépassant pas certaines dimensions. La limite d'encombrement que doivent respecter les couples wagon-chargement constitue :

- le gabarit à respecter qui est déclaré dégagé, selon les itinéraires, vis-à-vis des différentes installations implantées le long des voies (ouvrages, signaux,...),
- la frontière à ne pas engager par la limite d'encombrement des véhicules stationnant ou circulant sur les voies continues.

L'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) distingue les gabarits selon une classification tenant compte de leur hiérarchie reprise ci-après :

- gabarit G1 (fiche UIC 505-4) est le minimum garanti sur les lignes à écartement standard,
- gabarit GB1 (fiche UIC 506) facilite l'admission des services de transport des conteneurs de grandes dimensions,
- les gabarits GB et GC ne concernent pas les voies ferrées portuaires.

La carte de l'annexe 5.2 indique le gabarit maximal des VFP.

Les EF doivent s'adresser au GPMD pour obtenir toutes les précisions concernant le gabarit, notamment à l'intérieur des nœuds ferroviaires et sur les voies de service.

Les convois des EF doivent respecter le gabarit le plus restrictif de l'ensemble des voies ferrées empruntées par le convoi.

Lorsque l'encombrement du matériel dépasse les limites définies ci-dessus, son acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le RFP que dans les conditions définies au point 5.4.2 ci-après.

3.3.2.2 Charge à l'essieu (voir annexe 4.1)

- masse maximale admise par essieu

L'ensemble des voies du RFP appartient à la D4: 22,5 tonnes à l'essieu,

CHAPITRE 3 > INFRASTRUCTURE

Lorsque les limites définies ci-dessus sont dépassées, tout acheminement constitue un transport exceptionnel qui ne peut être admis sur le RFP que dans les conditions définies au point 5.4.2 ci-après.

- masse admissible pour les matériels moteurs
- L'admission sur une voie du RFP d'un matériel moteur est aussi fonction de l'armement, du type de rail et éventuellement du rayon de courbure de la voie considérée.

3.3.2.3 Déclivités et courbes

Les renseignements techniques indiquent les déclivités caractéristiques des VFP. À l'exception des voies ferrées des Freycinets, les VFP ne comprennent pas de courbes < 150 m.

3.3.2.4 Vitesses limites

L'annexe 4.4 indique les vitesses limites maximales autorisées sur le RFP.

3.3.2.5 Composition, longueur des trains

L'annexe 2.5 précise les longueurs utiles des voies des différents faisceaux d'échange.

3.3.3 Systèmes de sécurité

3.3.3.1 Signalisation

La gestion de la signalisation comprend :

- la signalisation électrique qui recouvre la partie électrique de commande et de contrôle des appareils de voie et de toutes les autres installations électriques et électromécaniques,
- la signalisation mécanique qui recouvre la « tringlerie » des appareils de voie, les transmissions rigides et les funiculaires de commande des aiguilles et des signaux mécaniques, les tables mécaniques d'enclenchement des postes...

Le domaine portuaire comprend les installations de signalisation suivantes :

- les installations électromécaniques des postes d'aiguillage et leurs enclenchements électriques, les postes de commande à distance des installations de sécurité, les centres d'appareillage de tout type,
- l'alimentation de ces installations, la limite se situe au point de branchement de l'alimentation des installations de sécurité (point de branchement exclu).

L'espacement des trains sur les voies de circulation est principalement réalisé par Block Automatique Lumineux (BAL). La voie à cet effet est découpée en cantons protégés par un signal précédé d'un avertissement. Le BAL permet la protection automatique des trains entre eux par la fermeture du signal commandant l'entrée du canton, au passage d'un train, et le maintien à la fermeture de ce signal jusqu'à libération de ce canton (voir annexe 2.4).

Une partie des voies dans la zone du poste F est exploitée en Block Manuel par Circuits de Voie (BMCV). Ce mode de protection des trains fonctionne selon un processus d'annonce manuelle d'un train par le poste expéditeur et de reddition de la voie par le poste qui le reçoit, lorsque celui-ci a l'assurance que le train est complet et a dégagé le signal de protection du canton suivant.

3.3.3.2 Postes d'aiguillage

Le trafic ferroviaire du RFP est géré par l'intermédiaire de 4 postes d'aiguillage :

Port Est	Port Ouest
Poste F	Poste 9
Poste J	Poste 10

Ces postes sont en relation permanente avec les postes d'aiguillage du RFN (postes 5 et 8).

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 3 > INFRASTRUCTURE

L'équipement des postes du RFP est varié. Il comprend les technologies suivantes :

F	Faisceau Relais-Port	Table SAXBY Type Verrou Commutateurs à Manette (VCM)
J	Faisceau pondéreux QP1	Table d'enclenchements électromécaniques unifiée de 50 leviers (EMU 45) Commande du PN 11
9	Faisceau de Loon	Type Verrou Commutateurs à Manette (VCM)
10	Faisceau du Colombier	Table PEI (poste à éléments d'itinéraires) Table PRS Table géographique

3.3.3.3 Passages à niveau

Les passages à niveau sont classés selon les 4 catégories suivantes :

► PN équipés de barrières ou ½ barrières :

PN avec protection automatique : PN dont l'approche des circulations ferroviaires est signalée aux usagers de la route par une Signalisation Automatique Lumineuse (SAL) et sonore à la fermeture automatique des barrières. On distingue :

- PN à SAL0 : sans barrière
- PN à SAL2 : avec deux ½ barrières implantées à droite de la chaussée
- PN à SAL4 : avec quatre ½ barrières implantées à droite et à gauche de la chaussée.

► PN non équipés de barrières : ces PN sont équipés d'une croix de Saint André complétée ou non par des panneaux imposant l'arrêt des circulations routières du type « STOP »

- PN pour piétons
- PN privés

3.3.3.4 Caténaire

Un système d'alimentation électrique par fil caténaire fournit la puissance de traction aux locomotives électriques circulant sur les voies électrifiées du RFP. Le système électrique assure une alimentation en courant alternatif monophasé, 25 kV, 50 Hz, d'une intensité nominale en régime permanent de 2500 A. Elle permet l'alimentation des locomotives équipées de pantographes adaptés à cette alimentation (voir annexe 4.5).

3.3.3.5 Génie civil et ouvrage d'art

Des ouvrages d'art permettent le franchissement de voirie routière ou de cours d'eau.

Ils sont constitués de ponts-rails à tabliers à poutrelles enrobées ou à tabliers métalliques pour le franchissement des routes ou à tabliers en béton armé pour le franchissement des cours d'eau (watergangs). Il existe également des ovoïdes et aqueducs en béton armé ou maçonnés.

Liste des principaux ouvrages d'art:

Ligne	PK	Type	Portée	Structure	Obstacle	Commune	n°OA
BOUCLE EST DE DUNKERQUE		PRA	101,00 m	Poutre sous dalles bétons armé		Dunkerque	606
	306,994	PRA	13,00 m	Tablier à poutrelles enrobées	Avenue Maurice Berteaux	Dunkerque	608
	309,994	PRA	12,00 m	Tablier Métallique	Avenue Maurice Berteaux	Dunkerque	608
				Appuies BA / fondations superficielles		Dunkerque	610
				Appuies BA / fondations profondes		Dunkerque	613
	309,677	PRA	1,30 m	Aqueduc maçonné		Dunkerque	625
	310,274	PRA	23,00 m	Tablier à poutrelles enrobées	Déviation du CD1	Dunkerque	616
	311,652	PRA	7,00 m	Béton Armé	Watergang du Noort Gracht	Dunkerque	617
					Route du Fossé Denfensif	Dunkerque	614
				Tablier BA	Canalisation SRD	Dunkerque	634
RACCORDEMENT DUNKERQUE OUEST				Appuis BA / fondations profondes	Rue du Comte Jean	Grande-Synthe	615
	000,772	PRA	5,00 m	Béton Armé	Watergang du Noort Gracht	Dunkerque	618
voie des huttes					Watergang	Loon-Plage	
					Watergang du Rolle Gracht	Loon-Plage	673
					Watergang du Schap Gracht	Loon-Plage	674
					Watergang du Schap Gracht	Loon-Plage	675
					Pont des contieurs	Loon-Plage	
					Watergang du Schap Gracht	Loon-Plage	676
BARREAU DE SAINT GEORGES					Watergang	Gravelines	
	7,098	PRA	25,00 m	Galerie Béton Armé	Watergang	Gravelines	626
	6,113	PRA	32,00 m		Watergang 30	Gravelines	627
	5,418	PRA	15,00 m	Tablier Béton Armé	Watergang 1	St-Georges-sur-L'Aa	628
	5,114	PRA	19,00 m	Aqueduc Béton Armé	Watergang 27	St-Georges-sur-L'Aa	629
	4,062	PRA	18,00 m	Galerie Béton Armé	Watergang 29	St-Georges-sur-L'Aa	630
	3,483	PRA	12,00 m	Aqueduc Béton Armé	Fossé	St-Georges-sur-L'Aa	631
					Route inter Atlantique (RIA)	St-Georges-sur-L'Aa	
	1,805	PRA	18,00 m	Galerie Béton Armé	Watergang 27	Bourbourg	632
	1,288	PRA	15,00 m	Galerie Béton Armé	Watergang	Bourbourg	633
1ère partie ITE INDACHLOR		PRA	13,00 m	Ø 1 000 Béton Armé	Watergang Rolle Gracht	Loon-Plage	677
		PRA	15,00 m	Ø 600 Béton Armé	Watergang Rolle Gracht	Loon-Plage	678
1ère partie ITE SNF POLDER	0+196.31				Watergang Rolle Gracht	Gravelines	679
	0+296.47				Watergang Rolle Gracht	Gravelines	680
	0+455.91				Watergang Rolle Gracht	Gravelines	681
Faisceau Colombier					Rue de la Frm Raevel	Gravelines	619
					Route Duvigneau	Gravelines	620

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 3 > INFRASTRUCTURE

3.3.3.6 Systèmes de communication

Un système de télécommunication permet d'établir des relations entre les postes d'aiguillage.

Des relations téléphoniques avec l'extérieur sont également possibles.

Les agents des trains des EF peuvent entrer en communication avec les Agents Circulation des postes par utilisation de téléphones situés au pied des signaux. Les Renseignements Techniques à la disposition des agents des EF comportent les numéros de téléphone de ces postes.

Il existe également des téléphones de secours positionnés le long des voies.

3.3.3.7 Contrôle de vitesse

Le type de contrôle de vitesse sur certaines voies ferrées portuaires est le KVB.

3.3.3.8 Liaison avec les trains

Il n'existe pas de radio sol-train sur les voies ferrées portuaires.

3.4

Particularités d'exploitation

3.4.1 Voies spécialisées

Les voies du RFP sont accessibles à l'ensemble des services de transport fret. Seuls les services de transport et les matériels roulants correspondants sont admis à circuler sur l'ensemble des voies.

3.4.2 Environnement

Les exigences du matériel roulant relatives à l'environnement sont décrites dans l'annexe de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

3.4.3 Marchandises dangereuses (voir annexe 2.6)

Le transport de matières dangereuses est soumis aux dispositions de l'arrêté TMD du 20 décembre 2013 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 modifié.

Les EF sont invitées à consulter le GPMD pour toute demande concernant les possibilités d'utilisation des infrastructures du RFP et de circulation des trains transportant des marchandises dangereuses.

Les opérations de stockage, chargement ou de déchargement de MD sont effectuées à l'intérieur des enceintes des différentes ITE.

Le séjour des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport doit être temporaire :

- Soit les wagons MD sont acheminés directement par l'OF sur le site de l'embranché

- Soit ils sont repris rapidement dans un délai de maximum **4 heures**, par un engin de traction, pour être acheminés à l'intérieur de l'enceinte de l'ITE concernée.
- En cas d'incident ou d'accident, toute EF devra prévenir dans les plus brefs délais le GPMD ou son prestataire.

3.5

Disponibilités de l'infrastructure

Les voies du RFP sont normalement ouvertes en permanence à la circulation des trains hormis les périodes réservées à la maintenance des voies (voir point 4.6 ci-après).

Toutefois, certaines voies peuvent n'être ouvertes à la circulation qu'à certaines périodes selon les besoins de l'exploitation.

3.6

Autres équipements

3.6.1 Installations de traction électrique

Les installations de traction électrique portuaires sont alimentées par la (ou les) sous station (s) du RFN.

3.6.2 Infrastructure d'approvisionnement en combustible

Les EF ont accès à l'installation d'approvisionnement en combustible gérée par la SNCF.

Cette installation et ses conditions d'accès sont définies au point 5.4.3 ci-après. Toute demande d'accès à cette installation doit être effectuée auprès du GPMD.

L'infrastructure du RFP comprend des voies de service (isolées ou réunies en faisceau) dont la localisation est en annexe 3.3, permettant notamment:

- les opérations de formation ou de remaniement d'un train,
- le garage ou le remisage de courte et moyenne durée du matériel roulant d'une EF,
- les manœuvres nécessaires aux services de transport assurées par les EF,
- le chargement ou déchargement de wagons.

3.6.4 Centres de maintenance légère du matériel roulant, installations de pesage et passerelles de visite de toitures

Les EF ont accès aux centres de maintenance légère, installations de pesage et passerelles de visite des toitures de matériel électrique gérés par la SNCF.

CHAPITRE 3 > INFRASTRUCTURE

La localisation de ces installations (hormis les installations de pesage) et les conditions d'accès sont définies au point 5.3.2 ci après.

3.6.5 Biens immobiliers

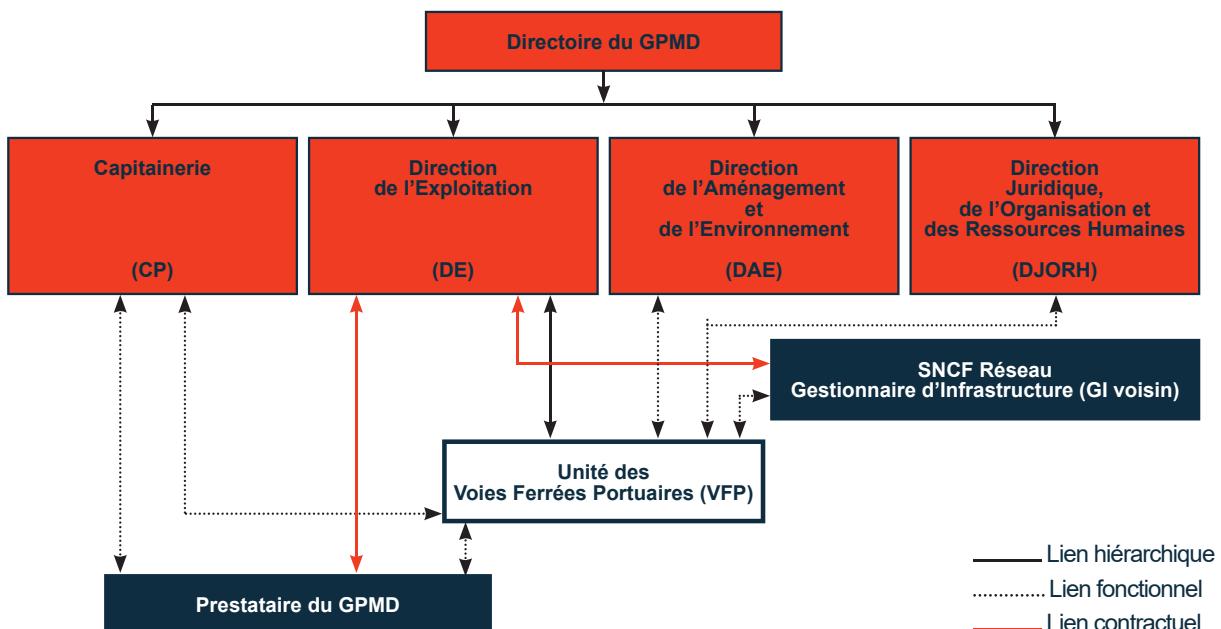
Le GPMD est propriétaire de divers biens immobiliers (terrains ou bâtiments) qui, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à d'autres utilisations, peuvent intéresser les EF. Toute demande concernant la mise à disposition de ces biens doit être adressée au GPMD.

3.7

Organisation générale

L'organigramme ci-dessous présente la structure générale mise en place par le GPMD pour assurer la gestion de ses activités ferroviaires. Cet organigramme identifie en outre les relations qui existent entre les différents partenaires participant aux processus de sécurité et de sûreté de ces activités.

Il permet en particulier de visualiser les relations entre l'Unité chargée du contrôle des activités relatives à la gestion en sécurité des VFP et son prestataire à qui il a confié l'exploitation et la maintenance des installations ferroviaires.



4

CHAPITRE 4

ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

4.1 Introduction

Le GPMD dispose d'un service de répartition des capacités, bureau des horaires portuaire (BHP) assuré par son prestataire, lequel assure le respect du caractère équitable et non discriminatoire de la procédure d'attribution des sillons.

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

Le processus d'attribution de capacité garantit un service de qualité aux EF. Il ne crée pas de contraintes supplémentaires lors de leurs demandes/réponses d'attribution de sillons. L'objectif est de ne pas créer d'interlocuteur supplémentaire.

4.2 Périmètre d'action

Les voies ferrées portuaires de Dunkerque sont composées de voies de circulation et de voies de service mais l'allocation des sillons ne s'effectue que sur les voies de circulation.

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 4 > ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

Les 4 périmètres d'interfaces sont:

- Point d'entrée 2 – Poste 5 / Poste F
- Point d'entrée 3 – Poste 8 / Poste 10
(Barreau de St Georges)
- Point d'entrée 4 – Poste 8 / Poste J
- Point d'entrée 5 – Poste 8 / Poste 9

Les voies de circulation concernées sont:

Port Est:

- La Boucle Est
- Le raccordement Ouest

Port Ouest:

- La voie des Huttés
- Le Barreau de Saint Georges

4.3

Processus

SNCF Réseau répartit et attribue la capacité entrante et sortante du réseau ferré portuaire de Dunkerque conformément aux règles d'attribution de capacité définies au « Document de Référence du Réseau » (DRR) à partir de fin avril de l'année N-1 « démarrage de la construction du service annuel N » jusqu'à J-7 de l'année N puis avec itération auprès du Bureau Horaires Portuaires (BHP) du prestataire de J-7 au jour J (opérationnel).

Les sillons internes au RFP sont insérés par le BHP à partir de J-7 en fonction de la capacité résiduelle. Les voies de stationnement sont affectées par le prestataire du GPMD en pré-opérationnel ou opérationnel.

Le RFN étant le réseau structurant, les sillons sont créés en fonction de ses contraintes d'infrastructure et en considérant comme illimité la capacité d'accueil des voies de stationnements du port de Dunkerque.

Les plages-travaux stabilisées sont déterminées sur le réseau ferré national par SNCF Réseau selon un programme publié. Ces plages-travaux stabilisées non confirmées dans le programme des travaux sont restituées à partir de J-7 pour l'attribution de capacité de dernière minute.

SNCF Réseau est l'interlocuteur unique pour l'ensemble des demandeurs de sillons empruntant les deux réseaux. Il réceptionne, produit et diffuse les horaires aux demandeurs.

SNCF Réseau informe et fournit, au BHP, l'ensemble des sillons qui concernent le réseau ferré portuaire de Dunkerque sous différents formats de transmission, avec ou sans itération, suivant les étapes du processus calendaire.

Chaque sillon fourni au BHP est accompagné de tous les éléments nécessaires à la gestion d'exploitation du réseau ferré portuaire de Dunkerque dont certains doivent être fournis par le demandeur du sillon.

- Référence Sillon / train
- EF (Entreprise ferroviaire)
- Origine (gare de départ)
- Destination (gare de destination)
- ITE (Installation Terminale embranchée) -> information pas toujours disponible
- Horaires aux points remarquables du RFP de Dunkerque
- Engin moteur
- Composition (MA100, ME120...)
- Tonnage
- Longueur -> information pas toujours disponible
- Type de circulation (MALOUR, ATE, MADANG...)
- Type de sillon (REG, FAC, COND...)
- Matériel TCT/UI
- Catégories statistiques
- Indice UM/US

Le BHP accueille réception des sillons lors de réunion et/ou de livraisons d'horaires mais il peut également si nécessaire demander le déclenchement d'une réunion spécifique.

4.4

Calendrier

4.4.1 Programmation de l'horaire de service

Voir chapitre 4 « Attribution de capacité » du DRR 2026 de SNCF Réseau.

4.4.2 Calendrier pour les demandes en dehors de l'horaire de service établi

Le prestataire du GPMD répond au plus tôt aux demandes en dehors d'un service horaire établi de sillons individuels. Les informations sur la capacité de réserve disponible sont diffusées à tous les candidats qui en font la demande.

4.4.3 Horaire de service

S'agissant de l'horaire de service 2026 les demandes seront traitées dans les conditions prévues au § précédent et dans leur ordre de réception. Chaque

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 4 > ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

candidat, si sa demande peut être satisfaite, recevra une offre précise dans les meilleurs délais possibles et sur la base de la tarification applicable.

4.5

Processus de répartition

4.5.1 Processus de coordination

S'il se trouve confronté à des demandes concurrentes dans le cadre du processus de programmation, le prestataire du GPMD s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le prestataire du GPMD peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

Le prestataire du GPMD tentera de résoudre tous les conflits, en consultant les candidats concernés.

4.5.2 Processus de règlement des litiges

Sans préjudice de possibilités de recours, le GPMD met à la disposition des candidats, un système de règlement rapide des conflits dans la répartition des capacités d'infrastructure. L'EF adressera ses réclamations au GPMD.

La procédure de règlement des litiges est mise en œuvre par le GPMD en réponse aux réclamations communiquées par écrit par les candidats.

Les réclamations déposées doivent inclure les éléments suivants :

- référence du train, sillon et/ou horaire concerné,
- description de la solution qui, de l'avis du candidat, devrait être prise en compte dans le processus de règlement du litige (en ce qui concerne ce candidat, et ou les autres candidats dont les sillons préalablement attribués pourraient être modifiés)
- justification de la réclamation.

Les réclamations sont communiquées par le GPMD à l'opérateur ou aux opérateurs, auxquels les sillons ont été attribués.

Les candidats dont les sillons préalablement attribués pourraient être modifiés doivent soumettre leur réponse au BHP le plus rapidement possible après la réception de la réclamation.

Le GPMD communique par écrit sa décision au plaignant, et à tout autre opérateur impliqué dans les meilleurs délais suivant la réception de la réclamation.

4.5.3 Suppression ou modification de sillons

Le GPMD se réserve le droit de supprimer ou de modifier les sillons attribués.

La décision de modification ou de suppression d'un ou plusieurs sillons est précédée d'un préavis de 15 jours adressé aux EF concernées. Cette décision indique la durée de la modification ou de la suppression.

4.6

Maintenance et travaux sur le réseau portuaire

4.6.1 Maintenance

Le GPMD communique aux demandeurs la situation de la programmation des plages-travaux connue en janvier 202.

Ces plages permettent d'assurer la maintenance préventive et corrective mais aussi l'exécution des travaux dont la durée est compatible avec leur dimensionnement. La périodicité d'une telle plage dans ce cadre est variable et définie voie par voie :

- journalière, en principe du lundi au vendredi, amplitude d'environ 2 heures le jour et 4 heures la nuit,
- autre que journalière, amplitude d'environ 4 heures le jour et 6 heures la nuit, sur un nombre de semaines limité dans l'année.

4.6.2 Travaux

Des plages-travaux d'une amplitude plus longue peuvent être réservées par le GPMD pour la réalisation de travaux spécifiques : travaux d'investissement, renouvellement d'installations existantes... Pour ces travaux, le GPMD pourra appliquer des amplitudes de 8 heures par jour entraînant une interruption totale des circulations. Le GPMD définit normalement ces plages-travaux dans le cadre d'un schéma pluriannuel. Les plages-travaux sont placées autant que possible pendant les périodes de moindre utilisation du réseau portuaire.

4.7

Mesures particulières en cas de perturbation

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le GPMD prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. Les postes de signalisation et le personnel des EF désignés à cet effet sont tenus de s'informer mutuellement de tout incident pouvant affecter le trafic vers et en provenance du port. Ils doivent également se tenir mutuellement informés de l'heure prévue pour le rétablissement de l'exploitation normale, et de l'heure effective de ce rétablissement. Lorsque les services

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 4 > ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

assurés ne sont pas conformes à l'horaire, la régulation des trains présents sur le GPMD relève de sa responsabilité par l'intermédiaire de son BHP.

Le GPMD a mis en place un plan d'intervention et de sécurité du RFP (PIS), en collaboration avec les autorités compétentes. Ce plan donne les actions à mettre en œuvre en cas de situation d'urgence. Ce plan comporte entre autres une liste de divers organismes à alerter. Les EF doivent fournir les indications nécessaires (contacts...) pour permettre de compléter le plan d'urgence. En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

Le GPMD peut exiger des EF dont le train est en panne qu'elles mettent à sa disposition les moyens appropriés dont elles disposent pour établir la situation normale dans les meilleurs délais, cette mise à disposition se faisant aux frais des EF. Lorsque les moyens ne permettent pas de sortir immédiatement le train en panne, le GPMD organisera d'office le traitement de l'incident à l'aide des moyens de secours aux frais des EF.

Infractions et carence du personnel dans l'exercice de leurs fonctions

Les infractions contre les règlements et les carences du personnel dans l'exercice de leurs fonctions à bord des trains seront traitées par l'EF concernée qui appliquera la procédure disciplinaire en vigueur dans l'entreprise ou toute autre procédure appropriée. Le GPMD se réserve toutefois le droit d'exiger de l'EF que celle-ci retire, ou fasse retirer, le certificat de compétence de tout agent ne respectant pas, ou dont le comportement indiquerait qu'il ne respecte pas, les règles et directives opérationnelles du GPMD.

Non-utilisation des sillons attribués

La non-utilisation d'un sillon attribué est dommageable à la fois :

- pour l'ensemble du système ferroviaire : perte globale d'efficacité,
- pour les autres utilisateurs du réseau portuaire : perte de capacité,
- pour le GPMD : perte de recette,
- pour le GPMD : difficulté de programmation des opérations de maintenance.

Le GPMD considère comme circulé et fera l'objet d'une facturation, tout sillon réservé non annulé 24 heures au moins avant l'heure prévue de la circulation, sur la base de la tarification des circulations (péage).

4.8

Transports exceptionnels et matières dangereuses

Le GPMD doit avoir connaissance de toutes les particularités pouvant avoir une influence sur la construction d'un sillon ou sur les conditions d'utilisation du réseau en raison de restrictions imposées (limitation de vitesse, stationnement....).

Cela concerne notamment les transports exceptionnels ou de Marchandises Dangereuses (MD).

Les trains de transports exceptionnels ne pourront circuler qu'après étude préalable par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) de la DCF, pour vérifier la faisabilité de ce transport, et après délivrance (également par le BTE) à l'entreprise ferroviaire/candidat autorisé d'un avis de transport exceptionnel (ATE).

Les demandeurs doivent informer SNCF Réseau et le GPMD de la présence d'un transport exceptionnel, lors de la demande de capacité, en indiquant dans leur demande le numéro de l'avis de transport exceptionnel (ATE) précédemment obtenu.

SNCF Réseau, pour le compte du GPMD, trace et attribue le cas échéant un sillon prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport exceptionnel sur l'utilisation des voies portuaires qu'il emprunte.

Les EF ont la responsabilité d'obtenir l'assurance que les matières dangereuses sont autorisées à être transportées selon le RID et que la documentation obligatoire est attachée au document de transport détenu par le conducteur du train qui transporte ces MD.

Les EF doivent également :

- s'assurer par contrôle visuel que les wagons et leur chargement ne présentent pas de défaut évident, de fuite ou de fissure, qu'il ne manque aucun équipement ou dispositif, etc...
- s'assurer que la date de la prochaine inspection / du prochain examen pour les wagons-citernes, les wagons-batteries, les citernes démontables, les citernes mobiles, les conteneurs-citernes, et les conteneurs à gaz à éléments multiples n'est pas dépassée,
- vérifier que la charge autorisée pour chaque wagon n'est pas dépassée,
- s'assurer que les étiquettes de danger et le marquage exigé sont en place.

HORAIRE DE SERVICE 2026

CHAPITRE 4 > ATTRIBUTION DE CAPACITÉ

Les EF doivent avoir un processus en place qui permette la transmission rapide et sans restriction à l'Infrastructure empruntée de toute information relative au transport des MD (le terme transport incluant la circulation et le stockage ou l'arrêt des wagons sur les voies ferrées). Cette information inclut la composition du train, le numéro ONU de la MD transportée, la position de ces wagons dans le train et la masse du chargement.

Les EF doivent de plus, en application du règlement local pour le transport et la manutention des MD ou polluantes au port de Dunkerque, fournir systématiquement au prestataire du GPMD (qui renverra les informations à la Capitainerie du port de Dunkerque) les informations relatives aux MD présentes dans leurs trains, avant leur arrivée sur les voies ferrées portuaires.

Ces informations portent en particulier sur le numéro ONU de la MD transportée, la position dans le train des wagons concernés et la masse de chargement. Le prestataire du GPMD examine alors les dispositions particulières qui conditionnent l'accès d'une circulation et les communique au demandeur.

5

CHAPITRE 5 SERVICES

5.1 Introduction

Le droit d'accès au RFP comprend le droit aux prestations minimales et l'accès aux équipements tels que définis aux points 5.2 et 5.3 ci-après. Les prestations complémentaires et connexes décrites aux points 5.4 et 5.5 ci-après sont fournies à toute EF qui en fait la demande.

5.2 Prestations minimales

Le GPMD assure aux EF l'ensemble des prestations minimales sur ses lignes. Ces prestations comprennent:

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

HORAIRE DE SERVICE 2026
CHAPITRE 5 > SERVICES

5.3

Accès aux équipements

5.3.1 Équipements dont l'accès est fourni par le GPMD :

Le GPMD assure aux EF l'accès aux équipements suivants :

- installations de traction électrique,
- terminaux de marchandises, incluant les installations ferroviaires de chantiers de transport combiné,
- faisceaux de distribution et de garage,
- voies de services.

La demande d'accès à ces équipements doit être effectuée par les EF auprès du BHP, au plus tard en même temps que la demande de sillons, afin qu'il puisse à la fois disposer des précisions utiles pour effectuer le calcul horaire du sillon et préparer la mise en œuvre des moyens permettant l'accès aux équipements concernés.

5.3.2 Équipements dont l'accès est géré par la SNCF :

La SNCF assure aux EF l'accès aux équipements qu'elle gère sur le domaine portuaire :

- station de gasoil,
- gril électrique.

Les EF peuvent effectuer la demande d'accès à ces équipements en s'adressant à :

**Plateforme de Services
aux Entreprises Ferroviaires de SNCF Réseau**
92, avenue de France
75648 Paris CEDEX 13
Tél.: +33 (0) 1 53 94 95 45 - Fax: +33 (0) 1 57 23 60 87
Courriel: services.psef@sncf.fr

Pour toute information complémentaire, les entreprises ferroviaires sont invitées à consulter le site Internet: www.psef.sncf.com

5.4

Prestations complémentaires

5.4.1 Fourniture de courant de traction

L'énergie de traction est mise à disposition dans les installations du port par SNCF Réseau sous forme de 25 kV courant monophasé à la fréquence industrielle de 50 Hz.

SNCF Réseau, fournissant l'énergie, s'engage à transformer et à transporter dans

ses installations (sous station de traction et caténaires), l'énergie électrique demandée par les installations du port.

SNCF Réseau se réserve le droit et ce sans aucune redevance ou indemnité d'interrompre la fourniture d'énergie en cas de force majeure (incident sur les installations ou à leur proximité immédiate, pour fait de grève...) ou pour raisons de maintenance des installations de traction électrique.

Les périodes d'interruption programmées de fourniture d'énergie seront fixées d'un commun accord entre SNCF Infrastructure et le GPMD.

5.4.2 | Transports exceptionnels et marchandises dangereuses

À la demande des EF, le GPMD peut faire effectuer une étude d'acheminement prenant en compte à la fois les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de la circulation du transport exceptionnel ou des marchandises dangereuses sur l'utilisation de son réseau. Cette étude ferait l'objet d'une facturation à l'EF concernée.

5.4.3 | Prestations fournies par la SNCF sur le domaine portuaire

La SNCF assure aux EF les prestations suivantes :

- fourniture de combustible, sable,
- dépannage de matériel roulant,
- acheminement de matériel avarié,
- relevage de matériel déraillé

Les opérations « simples » de relevage peuvent être directement prises en charge par le GPMD moyennant facturation sans que cela ne constitue une obligation pour le GPMD d'assurer ou de financer ces opérations.

Les EF peuvent effectuer la demande de ces prestations en s'adressant au Guichet Unique SNCF dont les coordonnées sont mentionnées au point 5.3.2 ci avant.

5.4.4 | Opérateurs de relevage sur le Réseau Ferré Portuaire

Dans le cadre d'opérations de relevage sur le domaine GPMD, le prestataire du GPMD aura la possibilité via la sous-traitance de déployer des moyens de relevage. Ceux-ci peuvent être de nature différente suivant la gravité de l'incident, c'est pourquoi le prestataire du GPMD se laisse la possibilité de faire appel au COGC.

Le GPMD n'a aucune obligation de réaliser lui-même les opérations de relevage, ni d'en supporter les coûts. L'organisation, la mobilisation des moyens et le financement du relevage demeurent sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire impliquée.

Toutefois, le GPMD s'engage à accompagner les opérateurs de relevage en leur apportant sa connaissance de l'infrastructure et de l'environnement portuaire afin de faciliter et sécuriser l'intervention.

Les opérations de relevage devront être réalisées dans les meilleurs délais, afin de minimiser l'impact sur l'exploitation du Réseau Ferré Portuaire.

HORAIRE DE SERVICE 2026
CHAPITRE 5 > SERVICES

5.5

Prestations connexes

Les biens immobiliers définis au point 3.6.5 ci-avant peuvent être mis à disposition des EF, selon des conditions à convenir avec le GPMD, notamment sous la forme de convention d'occupation temporaire.

6

CHAPITRE 6

TARIFICATION

6.1 Principes de tarification

L'utilisation du RFP donne lieu à la perception par le GPMD de redevances.

Ces redevances permettent l'accès au réseau ferré portuaire aux EF.

6.2 Tarifs

Le détail des prix est donné dans le tableau de la page suivante.

Les tarifs sont applicables à partir du 1^{er} janvier 2026.

6.3 Modalités de facturation

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

En cas de retard dans le paiement des redevances, il sera fait application des pénalités prévues par la décision du Conseil d'Administration du 18 juin 2004 (taux directeur de la Banque Centrale Européenne + 2 points) ou par toute décision ultérieure s'y substituant.

HORAIRE DE SERVICE 2026
CHAPITRE 6 > TARIFICATION

Nature de la prestation	Calcul de la redevance	Prix unitaire en € (HT)
Redevance de circulation	Tarif facturé au train-kilomètre (tr-km) pour toute circulation, y compris les «Haut Le Pied (HLP) » (1)	2,73€ / tr-km pour un sillon 5,46€ / tr-km pour une évolution
Location journalière des voies ferrées portuaires		4,39 € / wagon / jour au-delà de 48h00
Location annuelle de voies ferrées portuaires	5,93 % de la valeur vénale des installations	84 € / ml de voies ferrées 11 930 € l'appareil de voie 23 860 € la traversée 596 € le heurtoir
Redevance annuelle d'Installation Terminale Embranchée (ITE)	Calculée sur le montant de l'investissement de la 1ère partie de l'ITE : - Au taux fixe de 8.50 % du montant de cet investissement s'il a été financé par le GPMD (durée d'amortissement fixé à 12 ans) - Au taux fixe de 4.00 % dans le cas où il a été financé par le bénéficiaire. Dans ce cas la redevance correspond au coût de la maintenance de la 1ère partie.	

(1) Tout sillon réservé et non annulé 24 heures au moins avant l'heure prévue de la circulation sera considéré comme circulé et fera donc l'objet d'une facturation, sauf s'il a fait l'objet d'une déclaration de non-circulation au prestataire du GPMD.



CHAPITRE 7
ENQUÊTES

7.1 Enquêtes

L'enquête sur un incident ou un accident sur une zone d'interface est réalisée par le GPMD. Lorsque le personnel ou les installations SNCF Réseau sont concernés, celui-ci est également en droit de participer aux enquêtes.

Chaque G.I. dépêche sur place son propre Cadre d'astreinte.

8

CHAPITRE 8

RETOUR D'EXPÉRIENCE

8.1

Retour d'expérience

Les gestionnaires de l'infrastructure (GPMD et SNCF Réseau) échangent les informations nécessaires pour le retour d'expérience et les actions/recommandations à suivre autant que nécessaire.



ANNEXE 1

Glossaire

Les définitions des termes et des sigles ci-dessous sont présentées par ordre alphabétiques.

Acheminement: ensemble des opérations permettant d'amener un wagon, plusieurs (lot) ou un train (locomotive + wagons) d'un point d'origine à un point destinataire.

Il existe 2 modes d'acheminement fret principaux : par train entier et en wagons isolés (lotissement)

CLE: Consigne Local d'Exploitation

Conteneur: caisse de dimensions normalisées, munie de dispositifs facilitant la manutention et l'arrimage, spécialement conçue pour le transport intermodal des marchandises

Détecteur de boîtes chaudes: dispositif permettant de contrôler au passage des trains, circulant à leur vitesse normale, l'état thermique des boîtes d'essieu et de détecter celles dont la température est anormalement élevée afin de faire arrêter le train si nécessaire.

Diesel de manœuvre: engin ferroviaire (de type locotracteur) diesel pour effectuer les manœuvres et les dessertes terminales

Embranchement particulier: voir également « installation terminale embranchée » Ensemble constitué d'une ou plusieurs voies privées et de leur raccordement au réseau du chemin de fer permettant la desserte ferroviaire sans transbordement d'établissements industriels, commerciaux...

Entreprise assurant un service de transport par fer: les Entreprises Ferroviaires (EF) au sens de la directive 2001/14/CE, et toute autre entreprise à statut privé ou public, dont l'activité principale est la fourniture des prestations de transport de marchandises par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ce terme englobe également les Entreprises qui fournissent uniquement la traction

Fret: marchandise faisant l'objet d'un transport

Gare fret: gare ouverte à tout ou partie du service fret

Gestionnaire d'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargé(e) notamment de l'établissement, de l'entretien, du développement et de la facturation de l'infrastructure ferroviaire

Gestionnaire d'Infrastructure Délégué du RFN : SNCF Réseau: cet organisme est chargé de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité et, le cas échéant, des installations techniques du réseau ferré national

GPMD: Grand Port Maritime de Dunkerque

Graphique de circulation: système d'organisation de l'ensemble des sillons tracés sur l'infrastructure du réseau ferré et des intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement

Haut le pied: circulation composée exclusivement d'un ou de plusieurs engins de traction

Installation terminale embranchée: ensemble qui comprend l'embranchement particulier et les équipements utilisés dans l'entreprise pour l'exécution des transports ferroviaires

KVB (contrôle de vitesse par balise): système réalisant un contrôle automatique et continu de la vitesse du train ainsi qu'un contrôle de franchissement de certains signaux d'arrêts fermés à l'aide d'un calculateur embarqué sur les engins

Locotracteur: engin moteur thermique dont la puissance ne dépasse pas 220 kW spécialisé dans les manœuvres, les dessertes terminales ou les trains travaux

Lotissement: organisation qui permet l'acheminement de wagons remorqués (wagons isolés) regroupés en lots

Marchandises dangereuses: matières susceptibles, de par leur nature, de mettre en danger la sécurité des personnes et des biens et/ou nuire à l'environnement. Elles font l'objet de réglementations nationales, internationales ou spécifiques

Sillon: capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné. Il existe des sillons « catalogue », « sur mesure », « réguliers » et « facultatifs »

Sillon catalogue: sillon conçu par le gestionnaire d'infrastructure pour modeler l'offre de capacité en amont des demandes des entreprises ferroviaires

Sillon facultatif: sillon réservé dont l'utilisation effective doit être confirmée par l'entreprise ferroviaire qui l'a réservé

Sillon régulier: sillon réservé dont l'utilisation est effectivement prévue par l'entreprise ferroviaire qui l'a réservé

Sillon-kilomètre: unité d'œuvre servant de référence pour la détermination du droit de réservation des sillons (produit du nombre de sillons par la distance réservée)

Tonnes-kilomètres: produit du nombre de tonnes transportées par la distance parcourue

Train: engin(s) moteur(s) remorquant un ou plusieurs véhicules

Train entier: train à charge adressé à un même expéditeur à un même destinataire acheminé sans remaniement entre le point de remise et le point de départ

Train-kilomètre: unité d'œuvre servant de référence pour la détermination du droit de circulation (produit du nombre de circulations par la distance parcourue)

Train lourd: train à charge supérieure à 2400 tonnes brutes

Voie: ensemble comprenant les éléments constitutifs d'une voie ferrée (rails, traverses, ballast) A cela peuvent s'ajouter les installations de signalisation, la caténaire...

Voie ferrée portuaire: VFP: voie ferrée située dans les limites d'un port et appartenant à celui-ci

Voie de circulation (voies principales): voie affectée à la circulation des trains entre les postes d'aiguillage. Elles peuvent être appelées également voies principales

Voie de relais: voie de service affectée aux arrêts en cours de route des trains de fret

Voie de service: voie autre que voie principale





ANNEXE 2

DESCRIPTION DU RFP



ANNEXE 2.1

Liste des points d'entrée sur le réseau ferré portuaire

Les connexions des VFP au RFN constituent des points d'entrée.

Quatre points d'entrée permettent de relier les VFP aux voies du RFN :

- **Point d'entrée n° 2:** à l'aval (côté Est) du faisceau de Grande-Synthe, au km 312,180 de la double voie boucle Est de Dunkerque,
- **Point d'entrée n° 3:** à l'aval du point de connexion du barreau de St Georges et de la voie principale unique de Coudekerque-Branche aux Fontinettes, au km 15,060,
- **Point d'entrée n° 4:** à l'aval (côté Ouest) du faisceau de Grande-Synthe, au km 0,145 des voies du raccordement Ouest, voies PX1 et RO2,
- **Point d'entrée n° 5:** à l'aval (côté Ouest) du faisceau de Grande-Synthe, au km 10,483 de la voie des Huttes.

Points d'entrée sur le réseau ferré portuaire

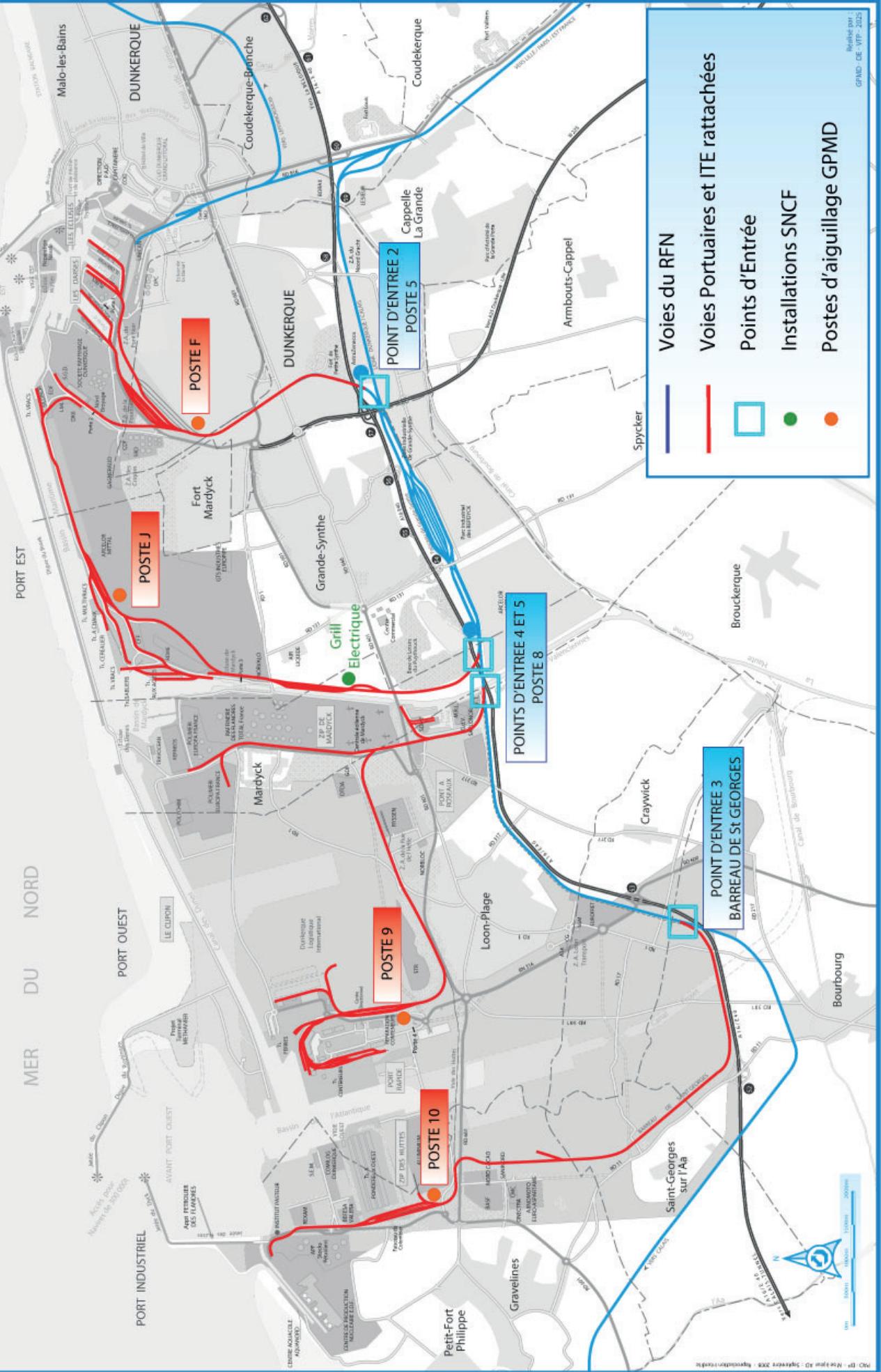
Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation

Mise à jour AD : septembre 2010 - Reproduction interdite

POINTS D'ENTRÉE SUR LE RÉSEAU FERRÉ PORTUAIRE



ANNEXE 2.1





ANNEXE 2.2

Carte du réseau ferré portuaire

Voies ferrées portuaires

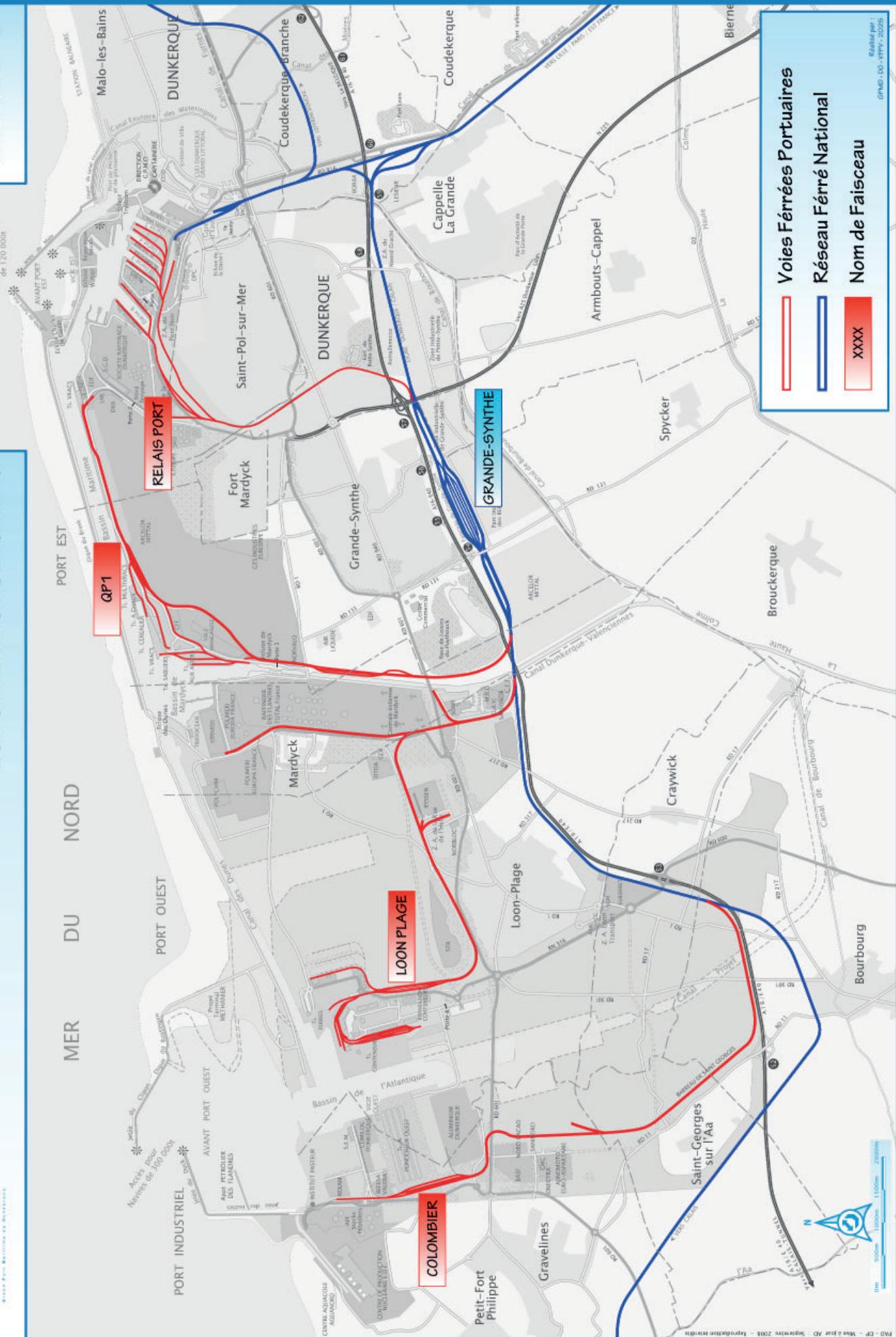
Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation

Mise à jour AD : septembre 2008 - Reproduction interdite

VOIES FERREES PORTUAIRES

DunkERQUE
Font

ANNEXE 2 - 2





ANNEXE 2.3

Localisation des voies de service portuaire et des postes d'aiguillage de rattachement

PORTE EST :

- | | |
|--------------------------------------|---------|
| ► Faisceau « Quai à Pondéreux » n° 1 | Poste J |
| ► Faisceau Relais Port | Poste F |

PORTE OUEST :

- | | |
|----------------------|----------|
| ► Faisceau de Loon | Poste 9 |
| ► Faisceau Colombier | Poste 10 |

Localisation des voies de garages portuaires

Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation

Mise à jour AD : septembre 2010 - Reproduction interdite



ANNEXE 2.4

Carte des voies ferrées portuaires exploitées en « Block Automatique Lumineux » (B.A.L.)

Points d'entrée
sur le réseau ferré portuaire

Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation

Mise à jour AD : septembre 2010 - Reproduction interdite

VOIES FERREES PORTUAIRES EXPLOITEES EN BLOCK AUTOMATIQUE LUMINEUX

DunkERQUE
PORT

ANNEKE 2.4



A

ANNEXE 2.5

Longueur utile des voies de services portuaires (faisceaux)

Port Est	Faisceau du Relais Port	650 m*
	Faisceau du quai à Pondéreux N° 1	820 m*

Port Ouest	Faisceau de Loon	600 m* et 750 m*
	Faisceau du Colombier	800 m*

* Longueur moyenne



ANNEXE 2.6

Voies de stationnement « Matières dangereuses »

Port Est	Faisceau du Relais Port	voies 7 à 10
	Faisceau du quai à Pondéreux N° 1	néant

Port Ouest	Faisceau de Loon	voies 7 à 8
	Faisceau du Colombier	voies 11 et 12

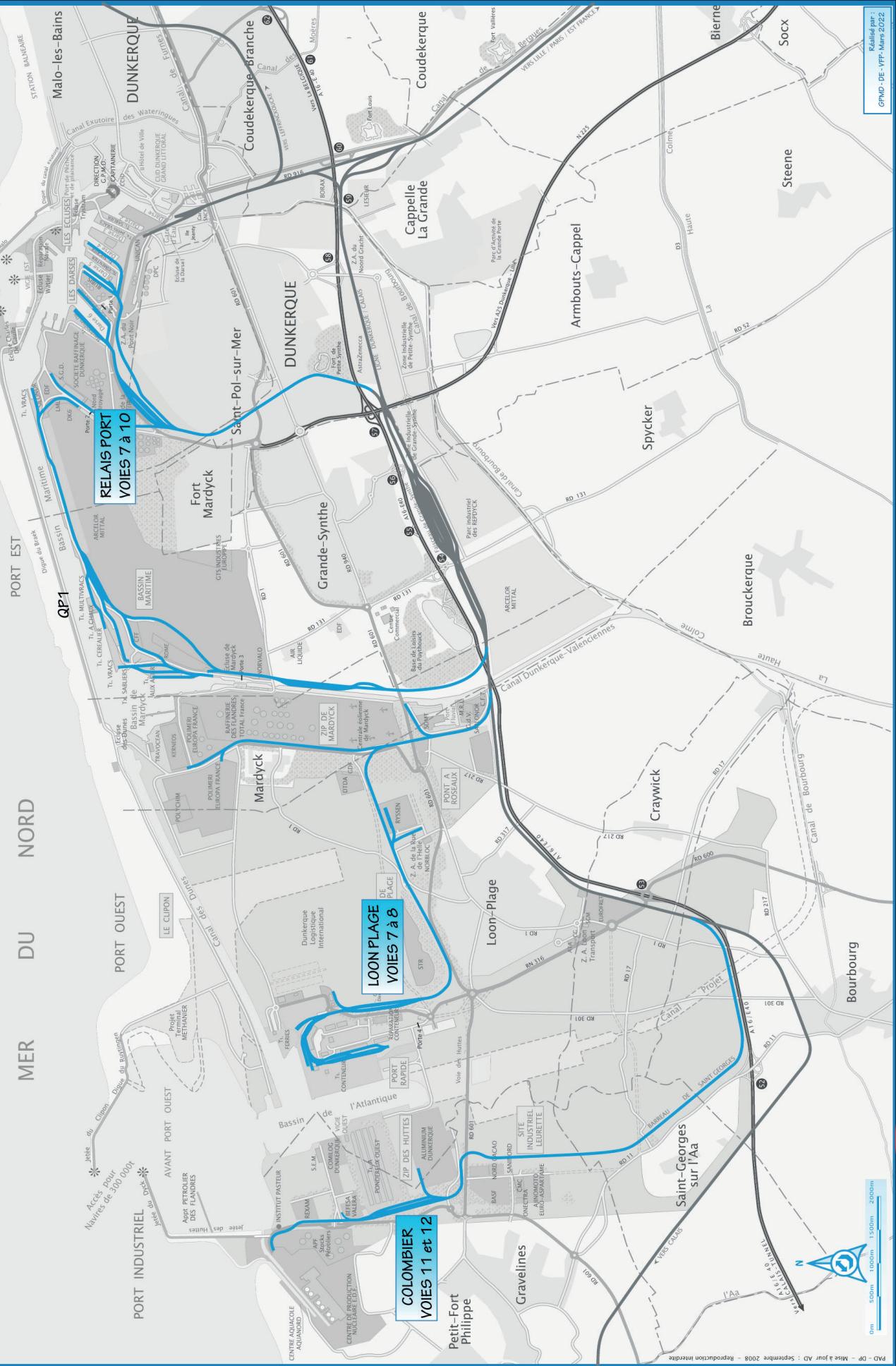
Voies Matières dangereuses

Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation
Mise à jour AD : septembre 2008 - Reproduction interdite

VOIES MATIERES DANGEREUSES



ANNEXE 2.6





ANEXE 3

AMPLITUDE HORAIRE



ANNEXE 3.1

Amplitude de tenue des postes d'aiguillage portuaires

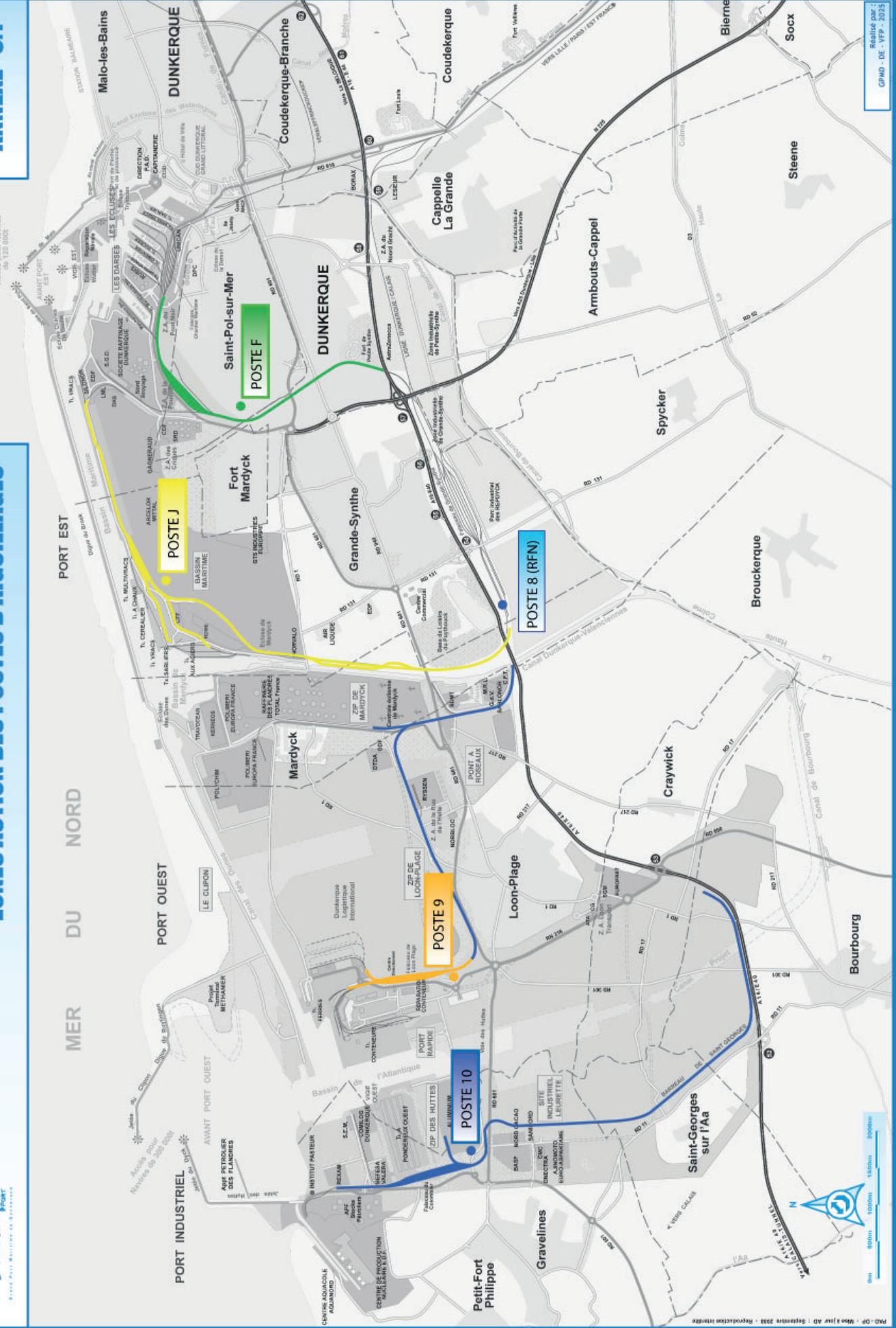
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche et fêtes
Poste 9	22h00 à 6h00 Ouvert	(1) Ouvert	(1) Ouvert	(1) Ouvert	(1) Ouvert	(1) Ouvert	(1) Ouvert
	6h00 à 14h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	(1)	(1)
	14h00 à 22h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	(1)	(1)
Poste 10	22h00 à 6h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert
	6h00 à 14h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert
	14h00 à 22h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert
Poste J	22h00 à 6h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert
	6h00 à 14h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert
	14h00 à 22h00 Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert	Ouvert
Poste F	22h00 à 6h00 (1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
	6h00 à 14h00 (1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
	14h00 à 22h00 (1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)

(1) Le niveau d'activité conditionne la tenue du poste d'aiguillage. Les conditions (technique et économique) d'ouverture du poste d'aiguillage sont précisées sur simple demande au prestataire en charge de la gestion des circulations et de la maintenance du RFP du GPMD.

Contact : Bureau horaire 03 28 51 42 41
samuel.sommerard@europorte.com
jean.hannicque@europorte.com

ZONES ACTION DES POSTES D'AIGUILLAGES

ANNEXE 3.1





ANNEXE 4

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



ANNEXE 4.1

Charges admissibles pour le transport de fret

Toutes les voies ferrées portuaires sont aptes aux 22,5 tonnes à l'essieu.

A

ANNEXE 4.2

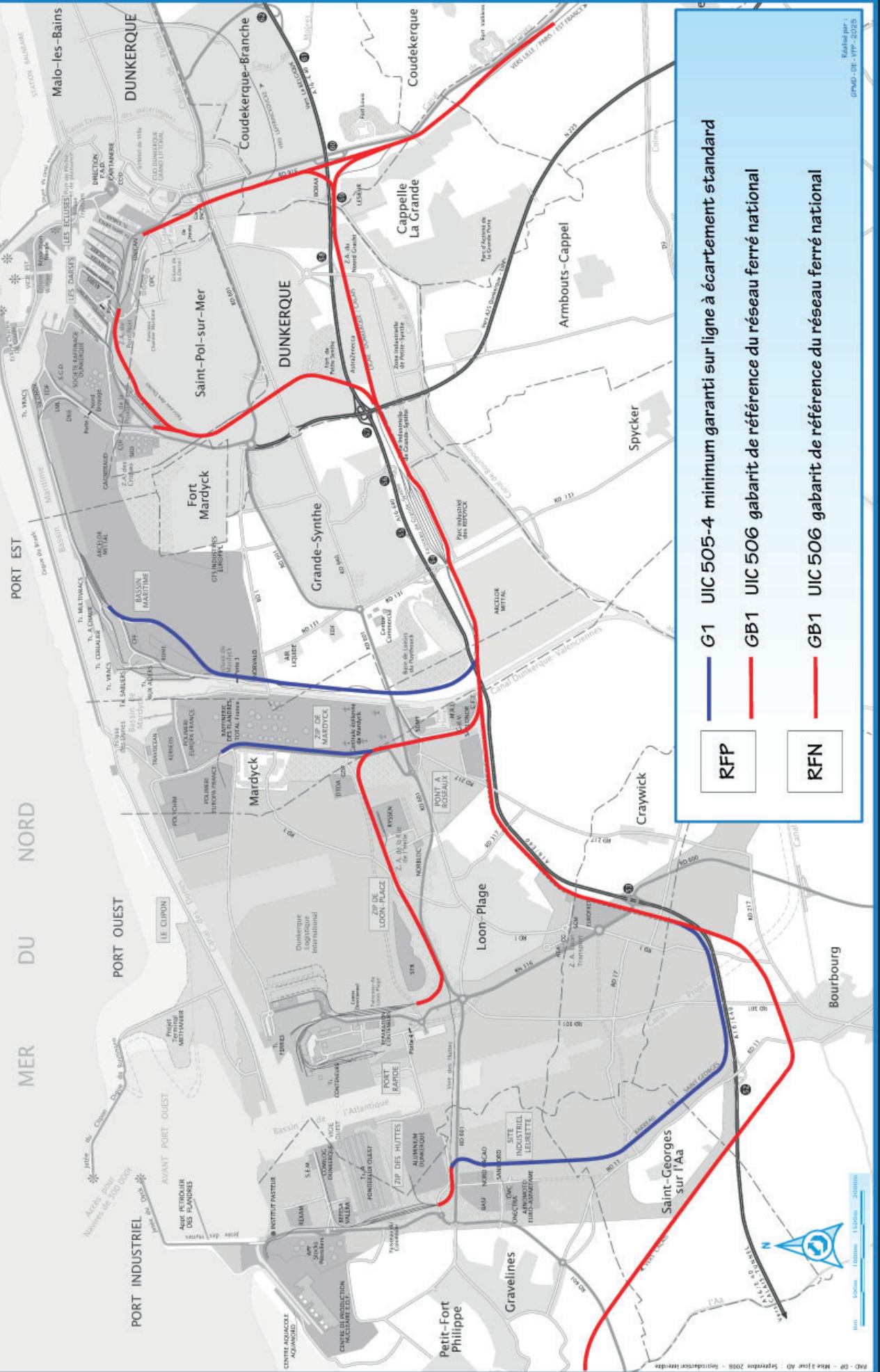
Carte du gabarit limite des obstacles hauts

Gabarit limite des obstacles « hauts »

Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation
Mise à jour AD : septembre 2010 - Reproduction interdite

GABARIT LIMITÉ DES OBSTACLES " HAUTS "

ANNEXE 4.2



A

ANNEXE 4.3

Gabarit d'implantation des obstacles hauts

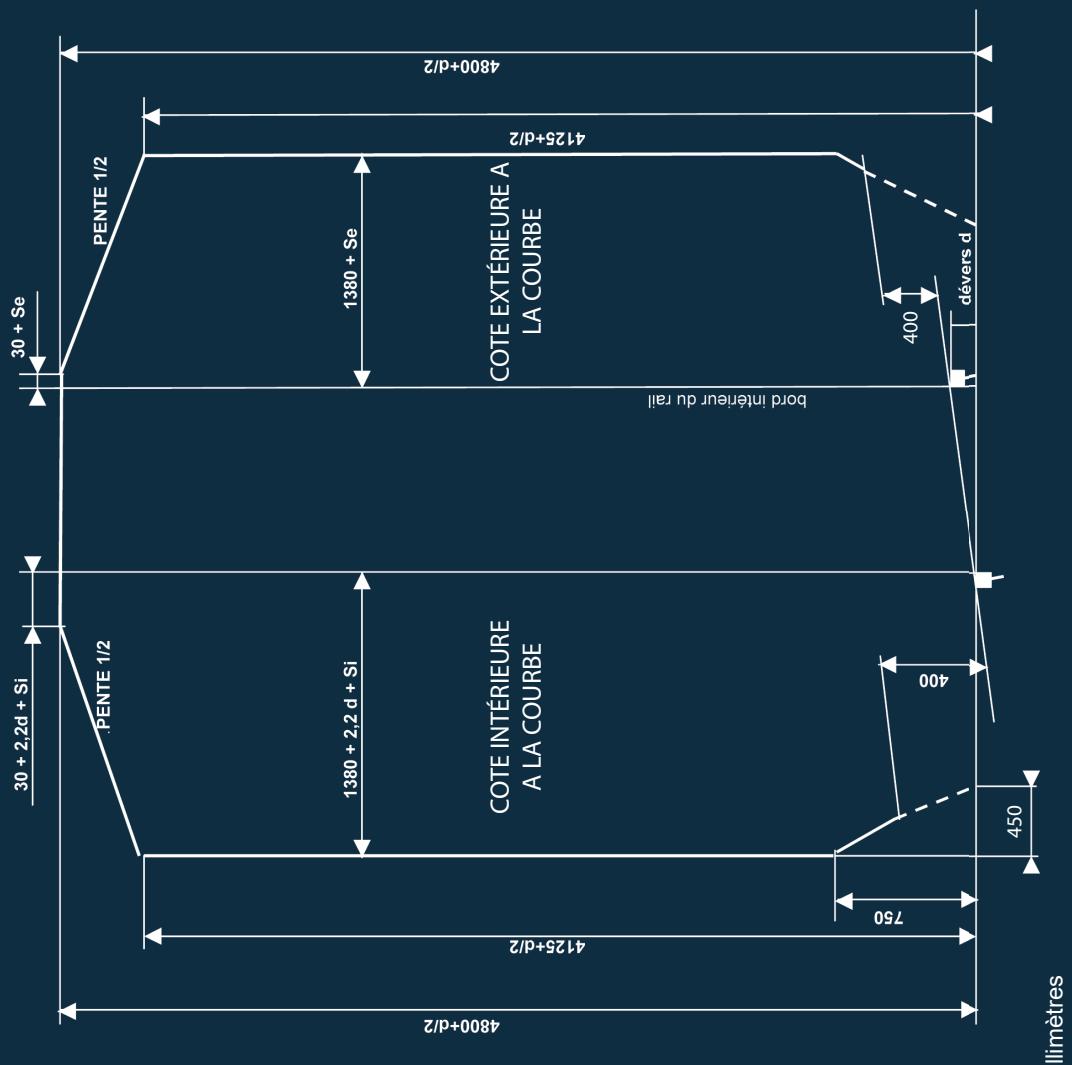
Nota : pour la valeur des Saillies Si ou Se, contactez Dunkerque-Port

il est recommandé de majorer légèrement la valeur du dévers existant (30 mm maxi sans que le dévers pris en compte ne dépasse 180 mm) afin de permettre éventuellement une augmentation de dévers en vue d'un relèvement de la vitesse.

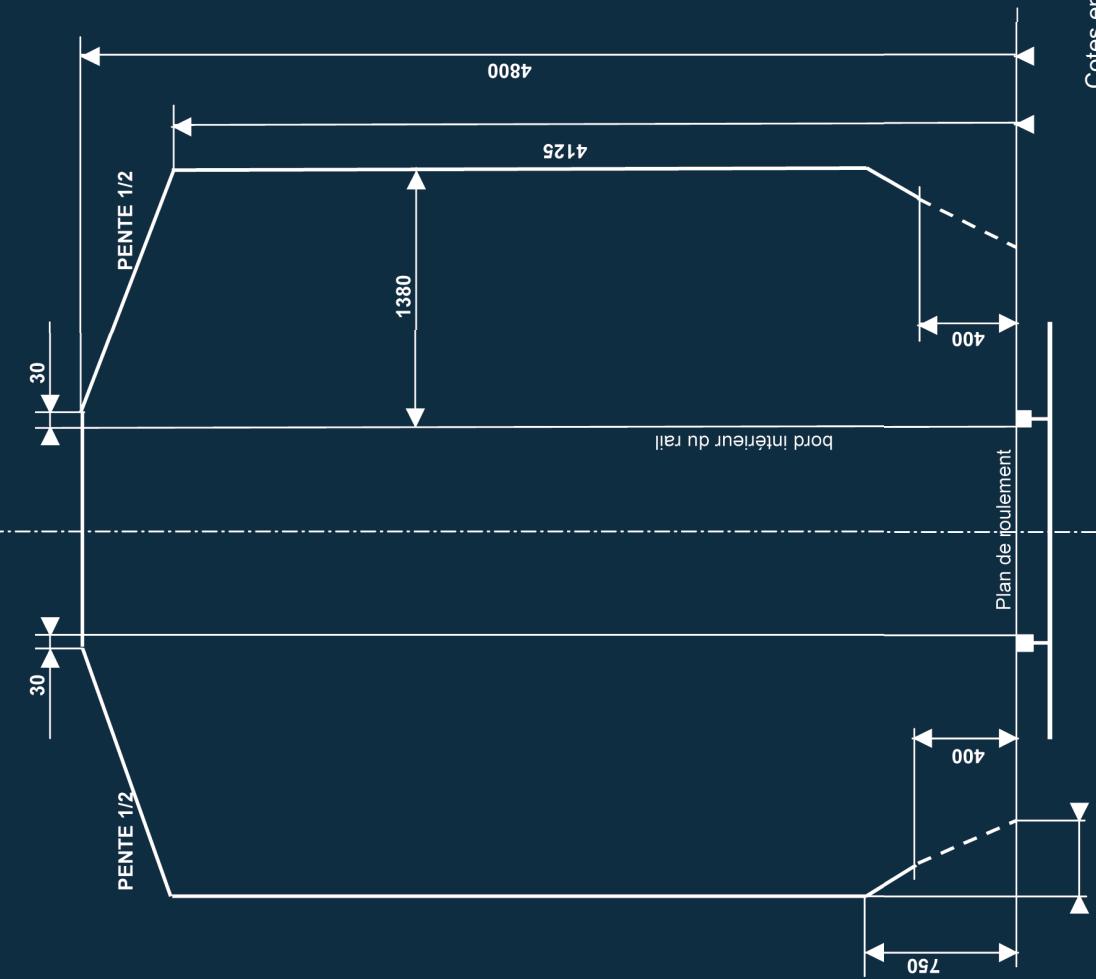
Contour « N »

Source : SNCF Réseau

voie en courbe



voie en alignement





A

ANNEXE 4.4

Carte des vitesses maximales sur les voies ferrées portuaires

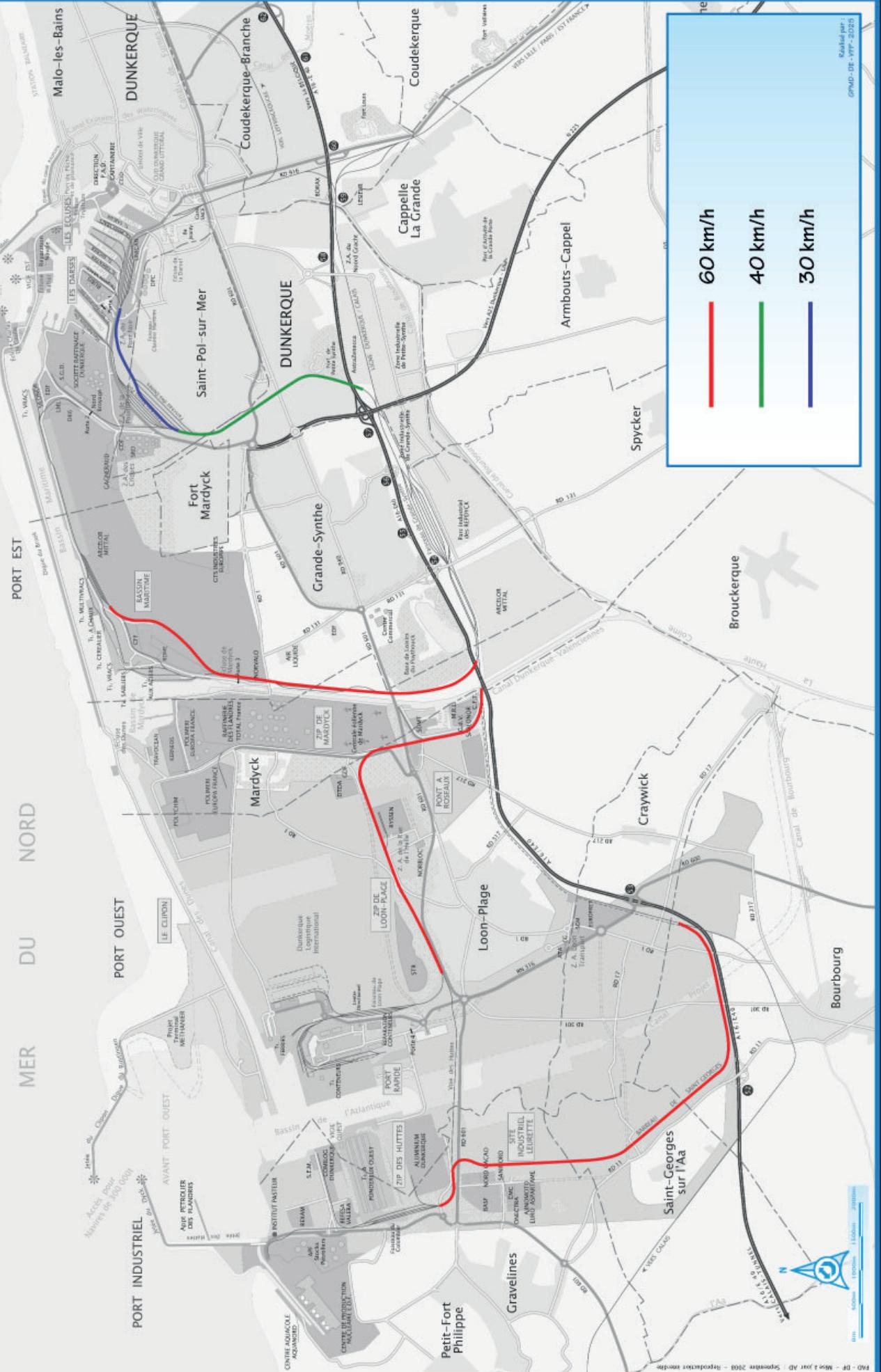
Vitesse limite
sur les voies de circulation

Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation
Mise à jour AD : septembre 2010 - Reproduction interdite

VITESSE LIMITÉE SUR LES VOIES DE CIRCULATION



ANNEKE 4.4





ANNEXE 4.5

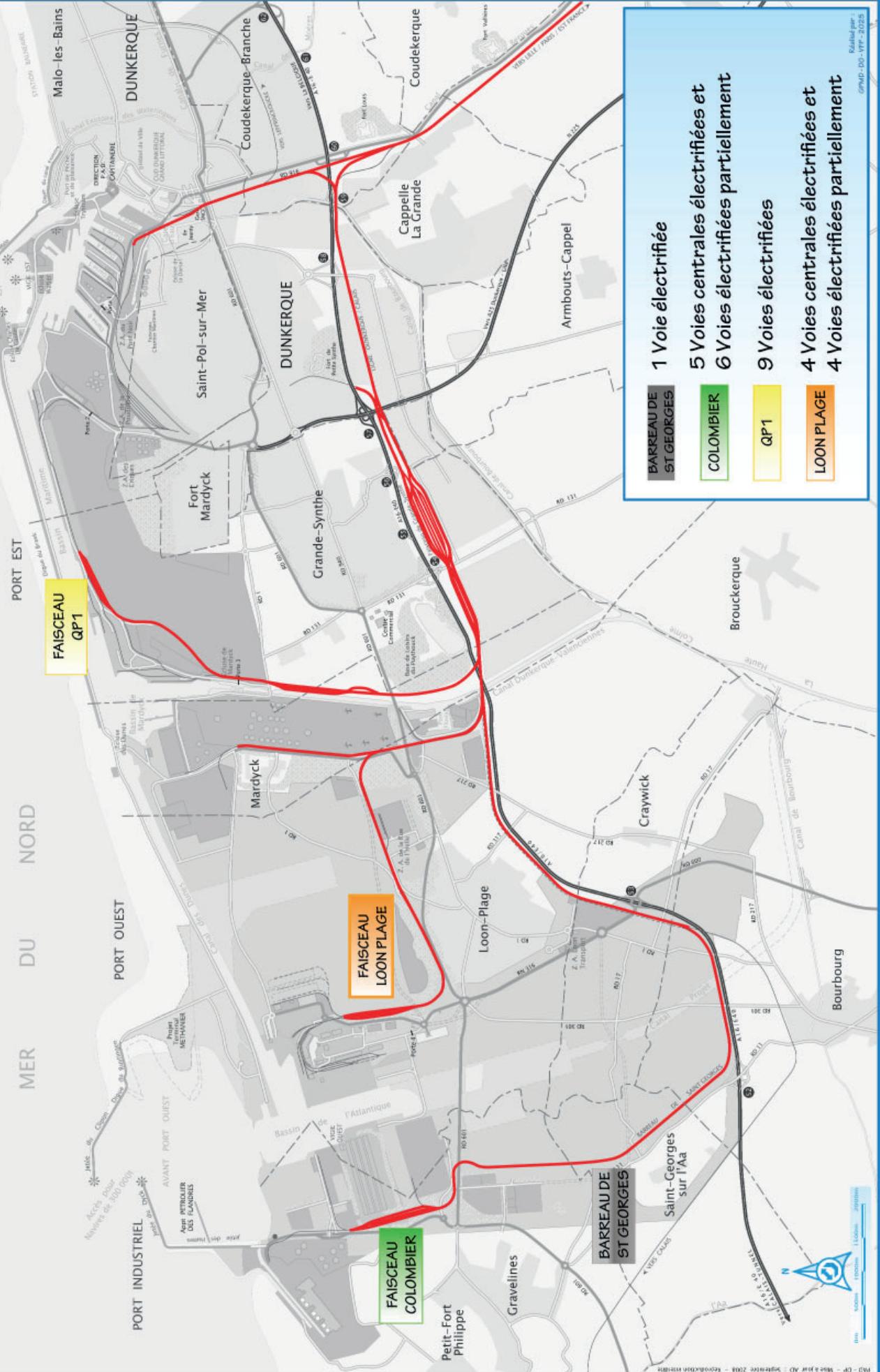
Carte des voies ferrées portuaires électrifiées

Voies électrifiées

Carte Dunkerque-Port
Développement et Programmation

Mise à jour AD : septembre 2013 - Reproduction interdite

VOIES ELECTRIFIÉES





ANNEXE 5

Contrats



ANNEXE 5.1

**Convention type
Installation Terminale
Embranchée (ITE)**

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Société :

CONVENTION DE RACCORDEMENT D'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE AUX VOIES FERREES PORTUAIRES

Entre :

Le Grand Port Maritime de Dunkerque, établissement public national à caractère industriel et commercial, non inscrit au Registre du Commerce, n° SIRET 783 59 5036 00014, n° APE 632 C, dont le siège est Port 2505, route de l'écluse Trystram, BP 46 534, Dunkerque Cedex 01 (59386) représenté par le ou la Président(e) du Directoire,

désigné ci-après «Dunkerque Port»,

d'une part,

et :

La Société
immatriculée
dont le siège social est à
représentée par Monsieur

désignée ci-après par «l'embranché»,

d'autre part,

Vu le Code des Ports Maritimes,
Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques,
Vu le Cahier des Charges de la zone industrielle portuaire,
Vu l'Arrêté de répartition du 4 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires,

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

TITRE I : CONDITIONS PARTICULIERES

PREAMBULE

Conformément à l'Ordonnance du 2 août 2005 et à l'Arrêté de répartition du 4 mars 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires, Dunkerque Port confie à un prestataire la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré portuaire ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau.

La Société xxxxxxxx désirant mettre les installations qu'elle possède sur le domaine portuaire de Dunkerque en communication avec le réseau ferré portuaire au moyen d'une nouvelle installation terminale embranchée (ITE), les parties arrêtent, par la présente convention, les conditions d'établissement et d'entretien des installations ferroviaires de ladite ITE, qui se compose de deux parties, aux conditions précisées ci-après.

ARTICLE I.1 - OBJET DE L'AUTORISATION

L'objet de la présente autorisation constitue un droit d'usage et non pas une autorisation d'occupation temporaire du domaine public. A ce titre, la convention ne confère à son titulaire aucun droit réel tel que prévu par les articles L 2122-6 et suivants du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

A – DISPOSITIONS CONCERNANT LA PREMIERE PARTIE DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE (ITE)

1 – Définition.

La première partie de l'ITE, contribue à la desserte de la Société xxxxxxxxxxxx située dans la circonscription de Dunkerque Port et fait partie du domaine public de ce dernier.

Cette première partie de l'ITE comprend toutes les installations nécessaires au raccordement de la voie ferrée privée aux autres voies ferrées du port.

Elle est constituée d'une soudure comprenant :

-
-
-

La limite de cette soudure est reprise sur le plan xxxxxxxx annexé à la présente convention.

2 – Etablissement, modification et entretien

Dunkerque Port assure sous sa maîtrise d'ouvrage :

Les travaux d'établissement, de modification et de renouvellement total ou partiel des installations constituant la première partie de l'ITE,

Les travaux d'entretien desdites installations.

B – DISPOSITIONS CONCERNANT LA SECONDE PARTIE DE L’INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE (ITE)

1 - Définition

La seconde partie de l’ITE comprend les installations ferroviaires privées ou à usage privatif, situées au-delà de la limite du réseau ferré portuaire prévue à l’article 1 ci-dessus.

2 - Etablissement, entretien, modification

2.1. Les travaux d’établissement, de modification ou d’aménagement complémentaires des installations constituant la seconde partie sont à la charge de l’embranché, après entente préalable avec Dunkerque Port sur la consistance des installations, et ils doivent satisfaire aux exigences légales.

A la condition de respecter les normes ci-dessus, l’embranché est seul responsable du choix du matériel qui compose la seconde partie de l’ITE.

Les installations de la seconde partie de l’ITE sont entretenues par l’embranché de manière telle qu’elles permettent la libre circulation du matériel roulant.

Par ailleurs, il est formellement interdit d’utiliser les rails comme prise de terre pour un paratonnerre.

2.2. Si l’embranché envisage de créer ou modifier des installations de transvasement ou de transbordement en vue de procéder au chargement ou au déchargement direct de produits dangereux, toxiques, inflammables ou explosifs, il doit respecter la réglementation liée à cette activité et notamment, s’il y a lieu, celle des installations classées pour la protection de l’environnement.

Dans tous les cas, il en avise Dunkerque Port afin de déterminer, en accord avec lui, les dispositifs de protection à réaliser sur la seconde partie de l’ITE préalablement à toute mise en service de ces installations, dans le but d’assurer la sécurité de l’exploitation et, en particulier, celle relative aux risques d’étincelage dus à l’électricité statique et aux courants vagabonds.

2.3. Lorsque la sécurité des circulations ferroviaires exige, en raison de la nature des marchandises par exemple, la vérification des wagons chargés (poids, répartition de la charge, gabarit), l’embranché doit réaliser les installations de contrôle correspondantes.

2.4. L’embranché supporte seul les conséquences pécuniaires de toute nature qui pourraient être causées du fait de ses installations et de ses activités.

En conséquence, l’embranché renonce à tout recours contre Dunkerque Port, ses agents, ses préposés et leurs éventuels assureurs et s’engage à les garantir contre toute action ou réclamation exercée à leur encontre et à les indemniser des préjudices subis par eux.

ARTICLE I.2 - DUREE

La présente convention est consentie et accordée pour une durée de douze ans (12) qui commencera à courir le xx/xx/20xx pour se terminer le xx/xx/20xx

L’embranché pourra demander à Dunkerque Port de lui accorder une nouvelle autorisation d’occupation, par lettre recommandée avec accusé de réception trois (3) mois avant l’échéance. Cette faculté ne préjuge pas de la décision de Dunkerque Port.

ARTICLE I.3 - REDEVANCE – REVISION

La présente convention représentant la soudure est consentie et acceptée moyennant le paiement d'une redevance annuelle de base de xxxxxxxx €, que l'embranché s'oblige à payer d'avance,

Pour la première (20xx) et la dernière année (20xx) de la présente convention, la redevance sera calculée prorata temporis.

Le paiement se fera à 30 jours fin de mois à compter de la date de la facture.

La redevance ci-dessous s'entend hors taxes.

En outre, le montant de cette redevance annuelle pourra être réévalué en cas de modification des installations de première partie.

La redevance sera révisée au 1^{er} janvier de chaque année, et pour la première fois, le 1^{er} janvier 20xx par application de la formule suivante :

$$R = Ro \times \frac{BT01}{BT01^\circ}$$

dans laquelle :

- Ro est la redevance globale de la convention, soit xxxxxx €
- BT01 est l'indice national du bâtiment, publié au Journal Officiel et connu à la date de révision
- BT01° est le même indice que BT01, valeur publiée au 1^{er}/xx/20xx, soit xxxxxxx (indice de base)
- R est la redevance globale réévaluée

Les factures seront adressées à :

.....
.....
.....
.....

L'embranché tiendra Dunkerque Port informé de tout changement d'adresse de facturation.

En cas de retard dans le paiement de la redevance, il sera fait application des pénalités prévues par la décision du Conseil d'Administration du 18 juin 2004 (taux directeur de la Banque Centrale Européenne + 2 points) ou par toute décision ultérieure s'y substituant.

Le paiement d'intérêts ne préjudicie en rien aux droits que tient Dunkerque Port des dispositions de l'article II.3 ci-après. »

TITRE II : CONDITIONS GENERALES

ARTICLE II.1 – CARACTERE DE LA CONVENTION

La présente convention est consentie à titre personnel.

Le droit de cession d'usage est interdit.

Toute cession totale ou partielle et tout apport en société seront portés au préalable à la connaissance de Dunkerque Port. L'embranché devra faire cette notification par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Tout changement d'occupant résultant en particulier de la cession totale ou partielle d'actif ou tout apport en société, doit être soumis à l'approbation expresse de Dunkerque Port.

Le cessionnaire ou la société bénéficiaire de l'apport devra s'engager directement envers Dunkerque Port à l'exécution de toutes les obligations de la présente convention.

Les parties sont d'accord pour constater que l'activité de l'embranché présente un caractère exclusivement privé. Le fait que cette activité s'exerce dans le cadre de la présente convention sur le domaine portuaire, ne saurait, en aucun cas, avoir pour effet de la transformer en service public.

ARTICLE II.2 - ASSURANCES, RESPONSABILITES

Chacune des parties répondra à l'égard de l'autre, dans les conditions du droit commun, des dommages résultant de l'inobservation de l'une quelconque des obligations mises à sa charge.

Toutefois, le montant de l'indemnité que Dunkerque Port pourrait être amené à verser, par sinistre, à l'embranché sera limité à xxxxxx € pour les dommages matériels et à xxxxxx € pour les troubles d'exploitation liés directement aux dits dommages; ces deux catégories de préjudices (matériels et troubles d'exploitation) sont indemnisées séparément par sinistre.

Chacun de ces montants sera révisé chaque année en fonction des variations de l'évolution de l'indice BT01.

Au-delà, l'embranché et ses assureurs renoncent, en cas de sinistre, à tout recours qu'ils seraient fondés à exercer contre Dunkerque Port et ses assureurs, sauf faute lourde de Dunkerque Port.

Le principe de renonciation à recours visé ci-dessus devra figurer dans les polices d'assurance souscrites par l'embranché.

ARTICLE II.3 - CESSATION DE LA CONVENTION AVANT EXPIRATION DE LA DUREE NORMALE DE VALIDITE

II.3.1 Résiliation par L'embranché

La convention est établie pour une durée de douze ans (12) à compter du xx/xx/20xx

L'embranché pourra résilier la présente autorisation moyennant un préavis de six (6) mois, notifié à Dunkerque Port par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

La résiliation ne donne droit à paiement d'aucune indemnité. Les redevances payées par l'embranché restent acquises, sans préjudice du droit pour celui-ci de poursuivre le recouvrement de toutes sommes pouvant lui être dues.

II.3.2 Résiliation par Dunkerque Port

II.3.2/1 Dunkerque Port pourra résilier la présente convention moyennant un délai de préavis de trois (3) mois dans les cas qui suivent, après une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception :

- * suppression définitive des autorisations exigées par la réglementation en vigueur pour l'exercice de l'activité professionnelle qui a justifié l'autorisation,
- * non-respect, pour un motif quelconque, de l'une des clauses de la présente convention.
- * reconversion du site pour des activités d'une autre nature.

II.3.2/2 Faute par l'embranché de payer les redevances échues, la convention pourra être résiliée par Dunkerque Port trois (3) mois après une mise en demeure effectuée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, restée sans effet.

II.3.3. Nonobstant la durée prévue à l'article I.3, la convention peut toujours être résiliée si l'intérêt général l'exige, par décision du Directoire de Dunkerque Port.

Dans tous les cas de résiliation visés aux paragraphes II.3.2/1, II.3.2/2 et II.3.3 :

- * aucune indemnité ne sera due par Dunkerque Port,
- * les redevances payées d'avance par l'embranché resteront acquises à Dunkerque Port, sans préjudice du droit pour ce dernier de poursuivre le paiement de toutes sommes pouvant lui être dues.

ARTICLE II.4 - ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leurs sièges respectifs mentionnés ci-dessus, à défaut au dernier domicile connu, à défaut en mairie de la commune du dernier domicile connu.

Fait en trois exemplaires,

A Dunkerque, le :

Signatures



ANNEXE 5.2

Contrat type d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferroviaire du GPMD

ANNEXE 8.2

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Entreprise Ferroviaire :

CONTRAT D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU FERRE PORTUAIRE

Entre

DUNKERQUE PORT,

Grand Port Maritime de Dunkerque
dont le siège est à Dunkerque, port 2505, route de l'écluse
Trystram représenté par le ou la Président(e) du Directoire,

désigné ci-après « Dunkerque Port »,

d'une part,

et

L'EF.....

dont le siège est
identifiée sous le numéro
représentée par Monsieur

désignée ci-après par « le bénéficiaire »,

d'autre part,

Vu le Code des Ports Maritimes,
Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques,
Vu la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire,
Vu l'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV des ports maritimes,

IL A ETE CONVENTU ET ARRETE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

Le présent contrat a pour objet de préciser les conditions d'ordre administratif technique et financier de l'utilisation par le Bénéficiaire de l'infrastructure du Réseau Ferré Portuaire (RFP) pour l'année civile xxxx, conformément au document de référence du réseau ferré portuaire.

ARTICLE 2 – SERVICES DE TRANSPORT

Le Bénéficiaire déclare que le présent contrat s'applique à ses services de transport de fret tels que mentionnés au certificat de sécurité délivré par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) et ses éventuels compléments, pour lesquels le Bénéficiaire utilise les matériels roulants décrits dans les dossiers techniques de demande de certificat de sécurité.

ARTICLE 3 – ACCES AUX INSTALLATIONS DE TRACTION ELECTRIQUE

3.1 - L'énergie de traction est mise à disposition dans les installations du port par Réseau Ferré de France (RFF) sous forme de 25kV courant monophasé à la fréquence industrielle de 50Hz. Il est précisé que RFF ne fournit pas aux différents utilisateurs du réseau électrique des voies ferrées portuaires le courant de traction lui-même.

RFF, mettant à disposition l'énergie, s'engage à transformer et à transporter dans ses installations (sous station de traction et caténaires) l'énergie électrique demandée par les installations du port.

3.2 – Dunkerque Port se réserve le droit et ce sans aucune redevance ou indemnité d'interrompre la fourniture d'énergie en cas de force majeure ou d'opérations de maintenance des installations de traction électrique programmées ou inopinées.

ARTICLE 4 – MISE A DISPOSITION DE VOIES DE SERVICE

4.1 – Généralités

Dunkerque Port autorise, à titre précaire, le bénéficiaire à faire stationner des wagons de fret pour la durée de la présente convention sur les voies de garage des chantiers suivants :

Faisceaux	Voies
xxx	N°.....
xxx	N°.....

Ce stationnement s'entend du moment où les wagons sont garés en sécurité par le Bénéficiaire, jusqu'au moment où ils sont « dégarnis » par le Bénéficiaire.

Ces voies seront utilisées exclusivement pour le stationnement et les manœuvres des wagons du Bénéficiaire. Toute utilisation de ces voies par ce dernier à d'autres fins que celles définies ci-dessus est interdite. De plus,

Une visite, au début de la présente convention, des voies mises à disposition sera effectuée par le Bénéficiaire et Dunkerque Port préalablement au stationnement des wagons et donnera lieu à un constat écrit contradictoire. Il est précisé que Dunkerque Port n'assure aucune prestation de gardiennage des wagons stationnant sur les voies de service.

Le Bénéficiaire demeurera directement responsable des accidents de toute nature qui surviendraient à ses employés et ouvriers ou à tous autres du fait de l'utilisation de ces voies de stationnement sauf en cas de faute ou de mauvais traitement des voies par Dunkerque Port. Il garantira et assurera Dunkerque Port contre toutes les conséquences des actions, plaintes ou réclamations qui pourraient être élevées contre celui-ci en raison de ces accidents ou de leurs suites, sauf en cas de faute ou de mauvais entretien des voies par Dunkerque Port.

Dunkerque Port sera responsable de tout dommage matériel, immatériel ou corporel subi par le Bénéficiaire et résultant d'une faute prouvée de Dunkerque Port.

4.2 - Durée

La présente mise à disposition est consentie pour une durée d'un (1) an à compter du 1^{er} janvier 20xx.

Elle sera ensuite renouvelable par tacite reconduction par périodes successives d'un (1) an.

A l'expiration de la mise à disposition, le Bénéficiaire s'engage à rendre les voies concernées dans l'état initial, propres et libérées de toute occupation. Un état des lieux à la fin de la présente convention sera établi contradictoirement entre les parties.

Tous les frais engagés par Dunkerque Port pour dégager les voies non libérées par le Bénéficiaire à l'issue du terme de la mise à disposition sont intégralement à la charge de ce dernier.

4.3 – Retrait du droit de stationnement

Dunkerque Port se réserve le droit de faire retirer à toute époque, et sans indemnité au profit du Bénéficiaire, l'autorisation de stationner sur tout ou partie des voies concernées, dans le cas où cette libération des voies s'imposerait pour permettre l'accès des entreprises ferroviaires, pour toute affectation d'intérêt général, pour la gestion des situations perturbées sur le RFP ou pour toute exécution de travaux rendus nécessaires pour l'exploitation, la maintenance, le désherbage, la modification ou l'extension des installations ferroviaires du port.

Cette libération des voies peut être exercée par Europorte Services, Gestionnaire Délégué de l'Infrastructure Portuaire (GDIP), agissant au nom et pour le compte de Dunkerque Port en temps utile et pour la période souhaitée, afin que les opérations de maintenance des installations ferroviaires de ces voies puissent être assurées.

Le Bénéficiaire sera prévenu au moins un mois à l'avance. En cas d'urgence lié à des impératifs de sécurité ou d'exploitation, ce préavis pourra être réduit.

Préalablement à la mise en œuvre de cette possibilité, il sera recherché, dans la limite du réalisable, une solution de remplacement avec le GDIP et/ou les autres EF concernées afin de perturber au minimum l'activité du Bénéficiaire.

Si une solution de remplacement n'a pu être trouvée et dans la mesure où la perturbation serait supérieure à un mois, une suspension du versement des prestations sera effectuée jusqu'à la fin du retrait du droit de stationnement.

L'exercice de ces prérogatives ne pourra en aucun cas donner lieu au versement d'indemnités au profit du Bénéficiaire.

ARTICLE 5 – MODALITES DE CALCUL DES REDEVANCES D'UTILISATION DU RFP

Le calcul des redevances dues à Dunkerque Port est établi en application des dispositions réglementaires en vigueur et, en ce qui concerne l'accès aux équipements et les prestations complémentaires et connexes, des dispositions prévues au document de référence du RFP.

5.1 – Modalités de calcul de la redevance de circulation

Dunkerque Port émettra une facture relative à la redevance de circulation. Cette facture sera établie le mois suivant chaque trimestre civil.

Dunkerque Port s'engage à la demande du Bénéficiaire à fournir un fichier reprenant l'ensemble des données de circulation du trimestre dont il atteste l'exactitude.

5.2 – Modalités de calcul de la redevance de stationnement.

La redevance annuelle pour le stationnement est de xxxx €, sur la base des éléments cités à l'article 4.1.

Cette redevance est calculée conformément aux éléments de tarification repris au Chapitre 6 du document de référence de Dunkerque Port.

Elle sera payable à terme échu.

	Qté	prix unitaire		taux	redevance
					- €

ARTICLE 6 – MODALITES DE FACTURATION ET DE PAIEMENT

Le paiement se fera à 30 jours fin de mois à compter de la date de la facture.

La redevance ci-dessus s'entend hors taxes.

Les factures seront adressées à :

EF :
.....
.....
.....

Dunkerque Port devra être informé dans les plus brefs délais de toute modification de cette adresse.

En cas de retard dans le paiement des redevances, il sera fait application des pénalités prévues par la décision du Conseil d'Administration du 18 juin 2004 (taux directeur de la Banque Centrale Européenne + 2 points) ou par toute décision ultérieure s'y substituant.

ARTICLE 7 - AVENANT

Toute modification apportée aux stipulations du présent contrat doit faire l'objet d'un avenant écrit, à l'exception des modifications convenues entre les parties et visées aux articles 4, 6 (adresse) et 8 qui seront traitées par échange de courrier

ARTICLE 8 – COLLABORATEURS DESIGNES PAR LES PARTIES POUR L'EXECUTION DU CONTRAT

Pour l'exécution du présent contrat :

- Dunkerque Port désigne,
Tél. : 03.28.28.74.31
Port 2505, route de l'écluse Trystram
BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1

- Le Bénéficiaire désigne M.....
Tél. :
.....
.....
.....

Tout échange entre les parties pourra valablement être fait aux adresses et personnes désignées ci-dessus.

ARTICLE 9 - ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leurs sièges respectifs mentionnés ci-dessus, à défaut au dernier domicile connu, à défaut en mairie de la commune du dernier domicile connu.

Fait en trois exemplaires,

A Dunkerque, le :

Signatures



ANNEXE 6

CONSIGNE DE SÉCURITÉ



ANNEXE 6.1

Consigne de sécurité ferroviaire sur le réseau ferré portuaire du GPMD

Consigne de sécurité ferroviaire sur le réseau ferré portuaire du GPMD

• Déplacement routier

Respect du Code de la route notamment au voisinage des passages à niveau.

Priorité aux trains ! Il est interdit de stationner, de manœuvrer, de circuler sur les voies avec un véhicule routier ou un engin. Il est interdit de déposer du matériel dans le gabarit ferroviaire (*1,5 mètre du bord du rail extérieur*).

• Déplacement à pied le long de la voie

Risque de chute, glissade

Port des chaussures de sécurité.

Déplacement sur les pistes et itinéraires.

Attention permanente aux obstacles.

Les obstacles fixes susceptibles de gêner les déplacements dans l'emprise ferroviaire, sont peints en blanc.

Ne pas encombrer les pistes et aires d'évolution par des dépôts ou obstacle.

Risque de heurt par un véhicule ferroviaire

Ne pas engager la Zone Dangereuse d'une distance de 1,50 m mesurée du bord extérieur du rail.

Porter un article de **visualisation orange** (*norme EN 471*).

Circulation sur les chemins et itinéraires.

Ne pas porter des vêtements flottants.

Pas de sac ou objet en bandoulière qui ne permettent pas un dégagement rapide en cas d'accrochage par un véhicule en mouvement.

Ne pas porter d'objet pouvant gêner la visibilité (*parapluie, charge...*).

Ne pas se couvrir les oreilles pour ne pas gêner la perception du bruit. Téléphone portable interdit.

• Déplacement à pied dans la voie heurt par un véhicule ferroviaire

Marcher dans le sens opposé au sens normal de circulation sur une ligne à double voie.

Sur une voie unique, redoubler d'attention pour ne pas se laisser surprendre par les circulations de l'un ou l'autre sens.

À l'arrivée d'une circulation, dégager immédiatement la zone dangereuse et rester immobile jusqu'à ce qu'elle soit complètement passée.

Dans un emplacement de garage, analyser le gabarit ou tout obstacle dans le convoi pouvant le heurter au passage.

Ne pas hésiter de se coucher sur le sol si surpris par l'arrivée d'une circulation en dehors de cette voie la tête dirige du côté d'où vient la circulation.

- **Traversées de voies heurt par un véhicule ferroviaire**

Avant de s'engager **il faut marquer l'arrêt** puis regarder attentivement dans les 2 directions
Une circulation qui stationne ou vient de passer peut en cacher une autre.
Utiliser les passages planchés dans la mesure du possible.
Traverser perpendiculairement aux voies.
Ne pas poser le pied sur le rail, l'aiguille ou des traverses en bois.

- **Traversée devant ou derrière un véhicule à l'arrêt heurt par un véhicule ferroviaire**

Tout véhicule arrêté est susceptible d'être remis en mouvement à tout moment.
Traverser à une distance d'au moins 5 mètres de l'extrémité de chaque véhicule.
Ne pas traverser la voie sous un véhicule ou entre des véhicules accouplés.

- **Caténaire à proximité risque d'électrocution/électrisation**

Respect des distances de sécurité de 3 mètres de la caténaire.
Il est interdit de monter sur les engins ferroviaires.
Les engins de levage doivent être équipés d'un limiteur de hauteur et latéral.

- **Demande de travaux dans ou à proximité de la zone dangereuse**

Contacter le GPMD pour rédiger **un plan de prévention**.
De manière générale à proximité du gabarit balisage de la zone de travail à la limite de la zone dangereuse (sauf rubalise).

De manière générale dans les zones dangereuses (*voie, caténaire*):

- **Demande de consignation de la voie** au GPMD si engagement de la distance de sécurité des 1,5 mètre de la voie.
- **Demande de consignation de la caténaire** au GPMD si engagement de la distance de sécurité des 3 mètres de la caténaire.

Toute personne intervenant dans l'emprise ferroviaire doit être titulaire d'une attestation valide de formation SECUFER

En cas d'accident, prévenir:

POMPIERS : 18
DEMANDE DE COUPURE D'URGENCE CATÉNAIRE : 03 28 28 72 25 ou 06 04 53 73 35
CAPITAINERIE : 03 28 28 75 96







port 2505
2505 route de l'Écluse Trystram
BP 46 534
59386 Dunkerque Cedex 1

Direction de l'Exploitation

Tél : 33 (0) 3 28 28 74 70



www.dunkerque-port.fr