

Directive

*REGLEMENT DE CIRCULATION, STATIONNEMENT
ET SEJOUR DES MARCHANDISES DANGEREUSES
SUR LE RESEAU FERRE DE HAROPA PORT –
DT LE HAVRE*

Applicable au : 17/06/2024

Emetteur : Service Réseau Ferré Portuaire

Sommaire

1. Objet	4
2. Définitions et abréviations	5
2.1. Définitions	5
2.2. Abréviations	7
3. Contexte Réglementaire	8
3.1. Textes de Références	8
3.2. Responsabilités des différents intervenants	8
3.2.1. Expéditeur.....	8
3.2.2. Transporteur	9
3.2.3. Destinataire.....	10
3.2.4. Chargeur	10
3.2.5. Remplisseur.....	11
3.2.6. Déchargeur	12
3.2.7. Exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile	12
3.2.8. Exploitant d'un wagon-citerne	13
3.2.9. Entité chargée de l'entretien (ECE).....	13
3.2.10. Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire	13
3.2.11. Le prestataire circulation du RFP	14
4. Organisation de HAROPA PORT - DT LE HAVRE	15
4.1. Organisation du Service RFP	15
4.1.1. Généralités	15
4.1.2. Description du Service RFP	17
4.2. La Capitainerie de HAROPA PORT - DT LE HAVRE	18
5. Organisation des circulations et des séjours temporaires des marchandises dangereuses (MD) sur le RFP de HAROPA PORT - DT LE HAVRE	19
5.1. Autorisation de circulation des MD sur le RFP	19
5.1.1. Demande d'autorisation.....	19
5.1.2. Instruction des demandes d'autorisation	20
5.1.3. Mise en œuvre des autorisations	20
5.2. Préparation de la circulation des wagons MD sur le RFP	20
5.2.1. Organisation en amont de la circulation sur le RFP	20
5.2.2. Cas d'une MD non autorisée inscrite dans le programme journalier	21
5.2.3. Cas d'une MD autorisée inscrite dans le programme journalier mais avec informations incomplètes ou ne respectant pas les règles MD du RFP	22

5.2.4. Demande de circulation MD exceptionnelle	22
5.3. Séjour temporaire des wagons MD sur le RFP	23
5.3.1. Durée du séjour temporaire des MD	24
5.3.2. Voies dédiées au Séjour temporaire des wagons MD sur le RFP	25
5.3.3. Distance de ségrégation	25
5.3.4. Contrôle des wagons de MD en séjour temporaire	26
5.3.5. Cas particulier des wagons de classe 7	28
5.4. Reconnaissance de l'Aptitude au Transport (RAT)	28
5.4.1. En réception sur le RFP	28
5.4.2. En expédition sur le RFP	29
5.4.3. Cas particulier de circulation de wagons de MD en avaries sur le RFP	29
5.5. Mesures à prendre en cas d'évènement sécurité impliquant des MD	29
5.6. Suivi des trafics MD circulant sur le RFP	29
ANNEXE N°1 : Autorisation de circulation de MD sur le RFP	31
ANNEXE N°2 : Autorisation Exceptionnelle de circulation de MD sur le RFP	32
ANNEXE N°3 : Présentation du faisceau du FA	33
ANNEXE N° 4 : Présentation du faisceau de Soutien de PORT 2000	35
ANNEXE N° 5 : Fiche de liaison RFP/CAP à renseigner en cas d'incident MD	36

1. Objet

Le présent document a pour objet de préciser les règles et l'organisation de la direction territoriale du Havre du Grand Port Fluvio Maritime de l'Axe Seine (GPFMAS) relative à la circulation et le séjour temporaire des Marchandises Dangereuses (MD) y compris de Marchandises Dangereuses à Haut Risque (MDHR) sur son Réseau Ferré Portuaire (RFP).

Ces règles et cette organisation sont établies dans le respect de la réglementation (RID) en vigueur et en tenant compte des spécificités techniques de l'infrastructure ferroviaire et des principes généraux définis par HAROPA PORT - DT LE HAVRE, notamment dans le règlement local pour le transport des MD dans le Grand Port Fluvio Maritime de l'Axe Seine - Direction Territoriale du Havre, quant à l'accès et à l'utilisation de son Réseau Ferré.

2. Définitions et abréviations

2.1. Définitions

Les définitions présentées dans ce paragraphe complètent le glossaire présenté en annexe du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) du Réseau Ferré Portuaire de HAROPA PORT - DT LE HAVRE.

Marchandises Dangereuses (MD) : marchandises faisant référence à de la matière dangereuse dont les caractéristiques physico-chimiques, toxicologiques, ou bien la nature des réactions qu'elles sont susceptibles de produire, peuvent présenter des risques pour l'homme, les biens et/ou l'environnement. Elles sont classées en catégories suivant la classe de danger : explosives, gaz (comprimés, liquéfiés, sous-pression), inflammables, comburantes, toxiques, infectieuses, radioactives, corrosives.

Marchandises Dangereuses à Haut Risque (MD) : par marchandises dangereuses à haut risque, on entend les marchandises dangereuses qui risquent d'être utilisées à mauvais escient par des terroristes et qui, dans cette hypothèse, pourraient provoquer de nombreuses pertes en vies humaines, des destructions massives ou, notamment dans le cas de la classe 7, des bouleversements socioéconomiques.

Wagons : un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyens de traction, qui est destiné à transporter des marchandises (voir aussi *wagon bâché*, *wagon-batterie*, *wagon-citerne*, *wagon couvert* et *wagon découvert*).

Séjour temporaire : désigne l'arrêt de wagons MD sur un site ferroviaire durant leur acheminement de leur point d'origine à leur point de destination tels qu'ils sont stipulés dans le document de transport. On parle alors de « séjour temporaire intermédiaire » (voir arrêté TMD annexe II § 2.3), qui pour des raisons de commodité est dénommé « séjour temporaire » dans le présent document.

Conformément à l'arrêté TMD, les wagons MD peuvent être temporairement mis en attente sur le RFP le temps nécessaire aux opérations de préparation, d'expédition, d'acheminement et de livraison. Le Gestionnaire de l'Infrastructure doit établir les règles pour le séjour temporaire des wagons MD sur son réseau dans le respect de la réglementation et les communiquer aux Opérateurs / Entreprises Ferroviaires (voir arrêté TMD annexe II § 2.3.1.1).

Reconnaissance d'Aptitude au Transport (RAT) : il s'agit des contrôles réalisés sur le train par le transporteur avant sa mise en circulation sur le Réseau Ferré National (RFN). Ces contrôles consistent à vérifier la conformité du chargement : arrimage, respect du gabarit ferroviaire..., l'état du matériel roulant ainsi que sa conformité non seulement aux services à effectuer mais également aux lignes susceptibles d'être empruntées. Il s'agit d'un examen visuel réalisé depuis le sol des deux côtés du train par des agents habilités par le transporteur.

Reconnaissance d'Aptitude au Transport MD (RAT MD) : il s'agit des contrôles réalisés par le transporteur sur les wagons MD avant leur mise en circulation sur le RFN. La RAT MD vient en complément de la RAT.

Les contrôles spécifiques de la RAT MD portent sur dix points :

- 4 sont d'ordre documentaire et concernent la conformité de la déclaration de transport ;
- 6 sont d'ordre technique spécifique au transport de MD :
 - o Etat du wagon ;
 - o Signalisation réglementaire (placardage) ;

- Contrôle des organes de remplissage et de vidange ;
- Le matériel ne doit pas présenter de traces d'avaries, être exempt d'odeurs, sans fuite apparente, propre extérieurement, sans trace de coulures résiduelles du produit chargé, tous les dispositifs de sécurité en position fermée et étanches, notamment les capots supérieurs en position fermée, verrouillés et étanches, les engins sont placardés et munis de signalisation orange ;
- Les vérifications techniques sont visuelles et réalisées depuis le sol des deux côtés du train par des agents habilités par le transporteur.

Chargeur : l'entreprise qui :

- charge les marchandises dangereuses emballées, les petits conteneurs ou les citernes mobiles dans ou sur un wagon ou un conteneur ; ou
- charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un CGEM, un conteneur-citerne, une citerne mobile ou un véhicule routier sur un wagon.

Déchargeur : l'entreprise qui :

- enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un CGEM, un conteneur-citerne, une citerne mobile ou un véhicule routier d'un wagon ; ou
- décharge des marchandises dangereuses emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ; ou
- vidange des marchandises dangereuses d'une citerne (wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne) ou d'un wagon-batterie ou d'un CGEM ou d'un wagon, d'un grand conteneur ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac.

Destinataire : le destinataire selon le contrat de transport.

Si le destinataire désigne un tiers conformément aux dispositions applicables au contrat de transport, ce dernier est considéré comme le destinataire au sens du RID. Si le transport s'effectue sans contrat de transport, l'entreprise qui prend en charge les marchandises dangereuses à l'arrivée doit être considérée comme le destinataire.

Expéditeur : l'entreprise qui expédie pour elle-même ou pour un tiers des marchandises dangereuses. Lorsque le transport est effectué sur la base d'un contrat de transport, l'expéditeur selon ce contrat, est considéré comme l'expéditeur.

Transporteur : entreprise qui effectue le transport, avec ou sans contrat de transport.

Le transporteur est une Entreprise Ferroviaire, détentrice d'un Certificat de Sécurité, qui accepte les MD au transport sur le lieu de départ.

Client de la MD transportée : le client est soit une entreprise embranchée ferroviaire sur le RFP, titulaire d'une convention de raccordement d'une Installation Terminale Embranchée (ITE), soit une entreprise manutentionnaire intervenant sur un terminal portuaire. Ce client peut être expéditeur et/ou réceptionnaire de marchandises dangereuses (MD) comme défini ci-dessus.

Exploitant d'un wagon-citerne : toute entreprise au nom de laquelle le wagon-citerne est immatriculé ou admis au trafic.

Transport et séjour temporaire (voir arrêté TMD paragraphe 2.3)

Tel que défini par le RID, le transport est le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par l'exploitation. Il englobe également le séjour temporaire intermédiaire aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), à condition que le document de transport sur lequel figurent le lieu d'envoi et le lieu de réception soit présenté sur demande. En revanche, le garage de wagons vides non nettoyés n'est pas inclus dans la définition du transport et doit faire l'objet de dispositions spécifiques mentionnées au 2.3.1.2.

2.2. Abréviations

- ❖ CCL : Chef de Circulation Local
- ❖ CGEM : Conteneur à Gaz à Éléments Multiples
- ❖ CSTMD : Conseiller à la Sécurité pour le Transport de Marchandises Dangereuses
- ❖ EF : Entreprise Ferroviaire
- ❖ FA : Faisceau Alluvionnaire
- ❖ GI : Gestionnaire de l'infrastructure
- ❖ GPFMAS : Grand Port Fluvio Maritime de l'Axe Seine
- ❖ HAROPAPORT DT Le Havre : Direction Territoriale du Havre
- ❖ ITE : Installation Terminal Embranché
- ❖ MD : Marchandises Dangereuses
- ❖ MDHR : Marchandises Dangereuses à Hauts Risques
- ❖ PCD FA : Poste Commande à Distance Faisceau Alluvionnaire
- ❖ PLMD : Plan Local Matières Dangereuses du Faisceau Alluvionnaire
- ❖ RAT : Reconnaissance d'Aptitude au Transport
- ❖ RID : Règlement concernant le transport International des marchandises Dangereuses par chemin de fer (Fret)
- ❖ RFN : Réseau Ferré National
- ❖ RFP : Réseau Ferré Portuaire
- ❖ RLMD : Arrêté Préfectoral du 5 juillet 2023 fixant le Règlement Local pour le transport des Marchandises Dangereuses dans le Grand Port Fluvio Maritime de l'Axe Seine Direction Territoriale du Havre
- ❖ RPM : Règlement nationale pour le transport et la manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports Maritimes.

3. Contexte Réglementaire

3.1. Textes de Références

- RID : règlement du transport international ferroviaire des marchandises dangereuses repris en droit français dans l'annexe n° 2 de l'arrêté modifié du 29 mai 2009 dit « arrêté TMD ».
- Code des Transports
- Arrêté du 20 février 2008 relatif à la constitution du réseau des voies ferrées portuaires du Port Autonome du Havre
- Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire
- Décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises
- Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises.

La réglementation locale applicable sur le RFP du Havre :

- L'Arrêté Préfectoral du 5 juillet 2023 fixant le règlement local pour le transport des MD dans le Grand Port Fluvio Maritime de l'Axe Seine Direction Territoriale du Havre
- L'Arrêté Préfectoral du 28 juin 2018 prescrivant des mesures de ségrégation
- Le Plan d'alerte et de bouclage (version du 18 juillet 2023)
- Le Plan Local MD du faisceau Alluvionnaire (DAO EXP TR2E4D version 8 du 25/06/2020).

3.2. Responsabilités des différents intervenants

Il s'agit de préciser les rôles et responsabilités des différents acteurs associés au transport ferroviaire de MD. Les informations présentées dans ce paragraphe sont principalement extraites du chapitre 1.4 du RID.

En aucun cas ce paragraphe ne se substitue à la réglementation.

3.2.1. Expéditeur

L'expéditeur de marchandises dangereuses à l'obligation de remettre au transport un envoi conforme aux prescriptions du RID.

Il doit notamment :

- s'assurer que les marchandises dangereuses soient classées et autorisées au transport conformément au RID ;
- fournir au transporteur les renseignements et informations de manière traçable et, le cas échéant, les documents de transport et les documents d'accompagnement (autorisations, agréments, notifications, certificats, etc.) exigés ;
- n'utiliser que des emballages, grands emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et citernes (wagons-citernes, wagons-batteries, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM) agréés et aptes au transport des marchandises concernées et portant les marques prescrites par le RID ;
- observer les prescriptions sur le mode d'envoi et sur les restrictions d'expédition ;

- veiller à ce que même les citernes vides non nettoyées et non dégazées (wagons-citernes, wagons-batteries, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM), ou les wagons, conteneurs pour vrac vides, non nettoyés, portent les plaques-étiquettes, marques et étiquettes conformément au chapitre 5.3 et que les citernes vides, non nettoyées, soient fermées et présentent les mêmes garanties d'étanchéité que s'ils/elles étaient pleins/pleines.

Au cas où l'expéditeur fait appel aux services d'autres intervenants (emballeur, chargeur, remplisseur etc.), il doit prendre des mesures appropriées pour qu'il soit garanti que l'envoi répond aux prescriptions du RID. Lorsque l'expéditeur agit pour un tiers, ce dernier doit signaler par écrit à l'expéditeur qu'il s'agit de marchandises dangereuses et mettre à sa disposition tous les renseignements et documents nécessaires à l'exécution de ses obligations.

Ses responsabilités organisationnelles sont :

- Informer son personnel des risques liés aux MD chargées et des consignes de sécurité à respecter (affichage, présentation, ...);
- Former son personnel suivant les principes du § 1.3.1 et du § 1.10 du RID ;
- Habilitier le personnel qui réalise les opérations de remplissage des citernes MD ;
- Obligation de se doter d'un Conseiller Sécurité Transport MD (CSTMD).

3.2.2. Transporteur

Le transporteur qui accepte au lieu de départ les marchandises dangereuses au transport, doit notamment :

- vérifier que les marchandises dangereuses à transporter sont autorisées au transport conformément au RID ;
- s'assurer que toutes les informations prescrites dans le RID concernant les marchandises dangereuses à transporter ont été transmises par l'expéditeur avant le transport, que la documentation prescrite est jointe au document de transport ou, si des techniques de traitement électronique de l'information (TEI) ou d'échange de données informatisées (EDI) sont utilisées, que les données sont disponibles pendant le transport d'une manière au moins équivalente à celle de la documentation papier ;
- s'assurer visuellement que le wagon et le chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures, qu'il ne manque pas de dispositifs d'équipements, etc. ;
- s'assurer que le délai prévu pour le prochain contrôle pour les wagons-citernes, wagons-batteries, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM n'est pas dépassé ;
- vérifier que les wagons ne sont pas surchargés ;
- s'assurer que les plaques-étiquettes, les marques et les panneaux orange prescrits pour les wagons soient apposés ;
- s'assurer que les équipements prescrits dans les consignes écrites se trouvent dans la cabine du conducteur. Ceci doit être fait sur la base des documents de transport et des documents d'accompagnement, par un examen visuel du wagon ou des conteneurs et, le cas échéant, du chargement.

Le transporteur doit s'assurer que le gestionnaire de l'infrastructure sur laquelle il circule, puisse disposer à tout moment tout au long du transport, de manière rapide et sans entrave, des données exigées par le RID.

NOTA. Les modalités de transmission des données sont fixées par les règles d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Avant le départ, le transporteur doit informer le conducteur du train des marchandises dangereuses chargées et de leur position dans le train.

Ses responsabilités organisationnelles sont :

- Informer son personnel des risques liés aux MD transportées et des consignes de sécurité à respecter (affichage, présentation, ...) ;
- Former son personnel suivant les principes du § 1.3.1 et du § 1.10 du RID ;
- Obligation de se doter d'un Conseiller Sécurité Transport MD (CSTMD) ;
- Communiquer au GI de HAROPA PORT - DT LE HAVRE le programme prévisionnel trimestriel concernant le transport de MD avec les documents sécurité associés ; et préciser, dans le programme de travail journalier transmis au GI, la présence de MD dans les convois programmés le lendemain en circulation sur le RFP
- Communiquer au GI de HAROPA PORT - DT LE HAVRE les consignes sécurité concernant les MD qu'il transporte ;
- Tenir à disposition du GI d'HAROPA PORT - DT LE HAVRE l'ensemble des documents sécurité concernant les MD qu'il transporte ;
- Transmettre au GI de HAROPA PORT - DT LE HAVRE le répertoire Local Marchandises Dangereuses sur le site du Havre, ainsi que les fiches MD associées.

3.2.3. Destinataire

Le destinataire a l'obligation de ne pas différer, sans motif impératif, l'acceptation de la marchandise et de vérifier, après le déchargement, que les prescriptions du RID le concernant sont respectées.

Un wagon ou un conteneur ne doit être rendu ou réutilisé que si les prescriptions du RID concernant le déchargement ont été respectées.

Si le destinataire fait appel aux services d'autres intervenants (déchargeur, nettoyeur, station de décontamination, etc.), il doit prendre des mesures appropriées pour assurer que les prescriptions des 1.4.2.3.1 et 1.4.2.3.2 du RID ont été respectées.

Ses responsabilités organisationnelles sont :

- Informer son personnel des risques liés aux MD chargées et des consignes de sécurité à respecter (affichage, présentation, ...) ;
- Former son personnel suivant les principes du § 1.3.1 et du § 1.10 du RID ;
- Habilitier le personnel qui réalise les opérations de remplissage des citernes MD ;
- Obligation de se doter d'un Conseiller Sécurité Transport MD (CSTMD).

3.2.4. Chargeur

Le chargeur a notamment les obligations suivantes :

- il ne doit remettre des marchandises dangereuses au transporteur que si celles-ci sont autorisées au transport conformément au RID ;
- il doit observer les conditions relatives au chargement et à la manutention ;

- il doit vérifier, lors de la remise au transport de marchandises dangereuses emballées ou d'emballages vides non nettoyés, si l'emballage est endommagé. Il ne peut remettre au transport un colis dont l'emballage est endommagé, notamment non étanche, et qu'il y a ainsi fuite ou possibilité de fuite de la marchandise dangereuse, que lorsque le dommage a été réparé ; cette même obligation est valable pour les emballages vides non nettoyés ;
- il doit, lorsqu'il remet directement les marchandises dangereuses au transporteur, observer les prescriptions relatives au placardage, au marquage et à la signalisation orange du wagon ou du grand conteneur conformément au chapitre 5.3 ;
- il doit, lorsqu'il charge des colis, observer les interdictions de chargement en commun en tenant également compte des marchandises dangereuses déjà présentes dans le wagon ou le grand conteneur, ainsi que les prescriptions concernant la séparation des denrées alimentaires, autres objets de consommation ou aliments pour animaux.

Ses responsabilités organisationnelles sont :

- Informer son personnel des risques liés aux MD chargées et des consignes de sécurité à respecter (affichage, présentation, ...) ;
- Former son personnel suivant les principes du § 1.3.1 et du § 1.10 du RID ;
- Habilitier le personnel qui réalise les opérations de remplissage des citernes MD.

3.2.5. Remplisseur

Le remplisseur a notamment les obligations suivantes :

- il doit s'assurer avant le remplissage des citernes que celles-ci et leurs équipements se trouvent en bon état technique ;
- il doit s'assurer que la date du prochain contrôle pour les wagons-citernes, wagons-batteries, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM n'est pas dépassée ;
- il n'a le droit de remplir les citernes qu'avec les marchandises dangereuses autorisées au transport dans ces citernes ;
- il doit, lors du remplissage de la citerne, respecter les dispositions relatives aux marchandises dangereuses dans des compartiments contigus ;
- il doit, lors du remplissage de la citerne, respecter le taux de remplissage admissible ou la masse admissible du contenu par litre de capacité pour la marchandise de remplissage ;
- il doit, après le remplissage de la citerne, s'assurer que toutes les fermetures sont en position fermée et qu'il n'y a pas de fuite ;
- il doit veiller à ce qu'aucun résidu dangereux de la marchandise de remplissage n'adhère à l'extérieur des citernes qui ont été remplies par lui ;
- il doit, lorsqu'il prépare les marchandises dangereuses aux fins de transport, veiller à ce que les plaques-étiquettes, marques, panneaux orange et étiquettes ainsi que les étiquettes de manœuvre soient apposés conformément au chapitre 5.3, sur les citernes, sur les wagons et sur les conteneurs ;
- il doit, avant et après le remplissage des gaz liquéfiés dans des wagons-citernes, respecter les prescriptions de contrôle spécifiques y relatives ;
- il doit, lors du remplissage de wagons ou conteneurs avec des marchandises dangereuses en vrac, s'assurer de l'application des dispositions pertinentes du chapitre 7.3.

Ses responsabilités organisationnelles sont :

- Informer son personnel des risques liés aux MD chargées et des consignes de sécurité à respecter (affichage, présentation, ...) ;
- Former son personnel suivant les principes du § 1.3.1 et du § 1.10 du RID ;
- Habilitier le personnel qui réalise les opérations de remplissage des citernes MD.

3.2.6. Déchargeur

Le déchargeur doit notamment :

- s'assurer que les marchandises sont bien celles à décharger, en comparant les informations relatives dans le document de transport avec les informations sur le colis, le conteneur, la citerne, le CGEM ou le wagon ;
- vérifier, avant et pendant le déchargement, si les emballages, la citerne, le wagon ou le conteneur ont été endommagés à un point qui pourrait mettre en péril les opérations de déchargement. Si tel est le cas, s'assurer que le déchargement n'est pas effectué tant que des mesures appropriées n'ont pas été prises ;
- respecter toutes les prescriptions applicables au déchargement et à la manutention ;
- immédiatement après le déchargement de la citerne, du wagon ou du conteneur :
 - enlever tout résidu dangereux qui aurait pu adhérer à l'extérieur de la citerne, du wagon ou du conteneur pendant le déchargement ; et
 - veiller à la fermeture des vannes et des ouvertures d'inspection ;
- veiller à ce que le nettoyage et la décontamination prescrits des wagons ou des conteneurs soient effectués ;
- veiller à ce que les wagons et les conteneurs, une fois entièrement déchargés, nettoyés, dégazés et décontaminés, ne portent plus les plaques-étiquettes, les marques et les panneaux orange qui avaient été apposés.

Si le déchargeur fait appel aux services d'autres intervenants (nettoyeur, station de décontamination, etc.), il doit prendre des mesures appropriées pour assurer que les prescriptions du RID ont été respectées.

Ses responsabilités organisationnelles sont :

- Informer son personnel des risques liés aux MD chargées et des consignes de sécurité à respecter (affichage, présentation, ...) ;
- Former son personnel suivant les principes du § 1.3.1 et du § 1.10 du RID
- Habilitier le personnel qui réalise les opérations de remplissage des citernes MD.

3.2.7. Exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile

L'exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile doit notamment veiller :

- à l'observation des prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, aux contrôles et épreuves et au marquage ;
- à ce que l'entretien des réservoirs et de leurs équipements soit effectué d'une manière qui garantisse que le conteneur-citerne ou la citerne mobile soumis aux sollicitations normales d'exploitation, réponde aux prescriptions du RID, jusqu'au prochain contrôle ;
- à faire effectuer un contrôle exceptionnel lorsque la sécurité du réservoir ou de ses équipements peut être compromise par une réparation, une modification ou un accident.

3.2.8. Exploitant d'un wagon-citerne

L'exploitant d'un wagon-citerne doit notamment veiller :

- à l'observation des prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, aux contrôles et épreuves et au marquage ;
- à faire effectuer un contrôle exceptionnel lorsque la sécurité du réservoir ou de ses équipements peut être compromise par une réparation, une modification ou un accident ;
- à ce que les résultats des activités prescrites ci-dessus soient consignés dans le dossier de citerne ;
- à ce que l'entité chargée de l'entretien (ECE) attribuée au wagon-citerne dispose d'un certificat valide également pour les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses.

3.2.9. Entité chargée de l'entretien (ECE)

L'entité chargée de l'entretien doit notamment veiller :

- à ce que l'entretien de la citerne et de ses équipements soit assuré d'une manière qui garantisse que le wagon-citerne soumis aux sollicitations normales d'exploitation réponde aux prescriptions du RID ;
- à ce que les travaux d'entretien sur la citerne et ses équipements soient consignés dans le dossier de maintenance.

3.2.10. Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a notamment les obligations suivantes :

- veiller à ce que des plans d'urgence internes pour les gares de triage soient établis ;
- s'assurer qu'il ait à tout moment tout au long du transport un accès rapide et sans entraves au moins aux informations suivantes :
 - la composition du train en indiquant le numéro de chaque wagon et la catégorie de wagon lorsque celle-ci n'est pas déjà incluse dans le numéro de wagon,
 - les N° ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon,
 - la position de chaque wagon dans le train (place des wagons).

Ces informations ne pourront être mises à la disposition que des services qui en ont besoin aux fins de sécurité, de sûreté ou d'intervention d'urgence.

Responsabilités organisationnelles :

- Définir les règles de circulation et de séjour temporaire des MD sur le réseau dont il est gestionnaire ;
- Diffuser les règles de circulation et de séjour temporaire des MD sur le RFP, aux prestataires, aux EF circulant sur le RFP ;
- Rédiger et tenir à jour le Plan d'intervention et de Sécurité Ferroviaire de HAROPA PORT - DT LE HAVRE (PLMD du FA) ;
- Informer son personnel et ses prestataires des risques associés aux MD circulant sur le RFP ;
- Informer son personnel et ses prestataires des règles de circulation et de séjour temporaire des MD sur le RFP ;
- Transmettre au prestataire circulation la liste des MD autorisées sur le RFP ;
- Former son personnel selon le RID ;
- Former son personnel aux procédures du PLMD et le mettre en œuvre.

3.2.11. Le prestataire circulation du RFP

Le prestataire Circulation du service RFP, et notamment le CCL doit :

- Mettre en œuvre les règles de circulation et de séjour temporaire des MD définies par le RFP ;
- Contrôler que les EF et leurs sous-traitants respectent les règles de circulation et de séjour temporaire des MD sur le RFP ;
- Informer le RFP de tous les séjours temporaires de MD sur le RFP selon les prescriptions du paragraphe 5.3 ;
- Informer le RFP et l'EF concernée en cas de non-respect des règles de circulation et de séjour temporaire MD par une EF ou son sous-traitant ;
- Informer le GI du Réseau voisin (RFN ou ITE) en cas de constatation de fuite de MD lors du départ d'un train avec impossibilité de l'arrêter ;
- Se mettre à la disposition du RFP et des secours publics en cas d'événement sécurité mettant en jeu des MD suivant les procédures établies dans le PLMD du RFP ;
- Archiver pendant 2 ans les informations concernant la composition de chaque train, les MD présentes, leur position dans la rame,...

Responsabilités organisationnelles :

- Informer son personnel et ses prestataires des risques associés aux MD circulant sur le RFP ;
- Informer son personnel et ses prestataires des règles de circulation et de séjour temporaire des MD sur le RFP ;
- Former son personnel selon le RID ;
- Former son personnel aux procédures du PLMD et le mettre en œuvre.

4. Organisation de HAROPA PORT - DT LE HAVRE

Le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine est un établissement public de l'Etat dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

L'organisation générale de la Direction Territoriale du Havre, ci-après dénommée HAROPA PORT – DT LE HAVRE, comprend entre autres, la Direction Territoriale de la Zone Industrielle Portuaire (dans laquelle se trouve le service RFP) et la Direction des Opérations (dans laquelle se trouve la Capitainerie).

4.1. Organisation du Service RFP

4.1.1. Généralités

HAROPA PORT - DT LE HAVRE est le Gestionnaire d'Infrastructure de son Réseau Ferré Portuaire (RFP). Pour assurer cette mission, dans le respect des règles de la commande publique, il peut confier, en tout ou partie, à un ou plusieurs prestataires (« **Prestataires circulation ou maintenance** »), sous la forme de marchés publics de prestations de service ou de travaux, l'exécution de la gestion des circulations et de la maintenance de l'infrastructure.

Le service RFP assure lui-même ou confie à son ou à ses prestataires les missions suivantes :

En matière de gestion des circulations :

- L'allocation des capacités du réseau,
- La gestion opérationnelle des circulations et les mesures propres à assurer leur fluidité, leur régularité et leur acheminement en toute sécurité (y compris la conduite des installations de traction électrique),
- La mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation,
- La gestion des systèmes de régulation et de sécurité.

En matière de maintenance des installations :

- La surveillance, la maintenance courante, les réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau portuaire et à la sécurité des voies et appareils de voie, des installations de signalisation électriques et mécaniques, aux installations de passage à niveau, aux installations de traction électrique.

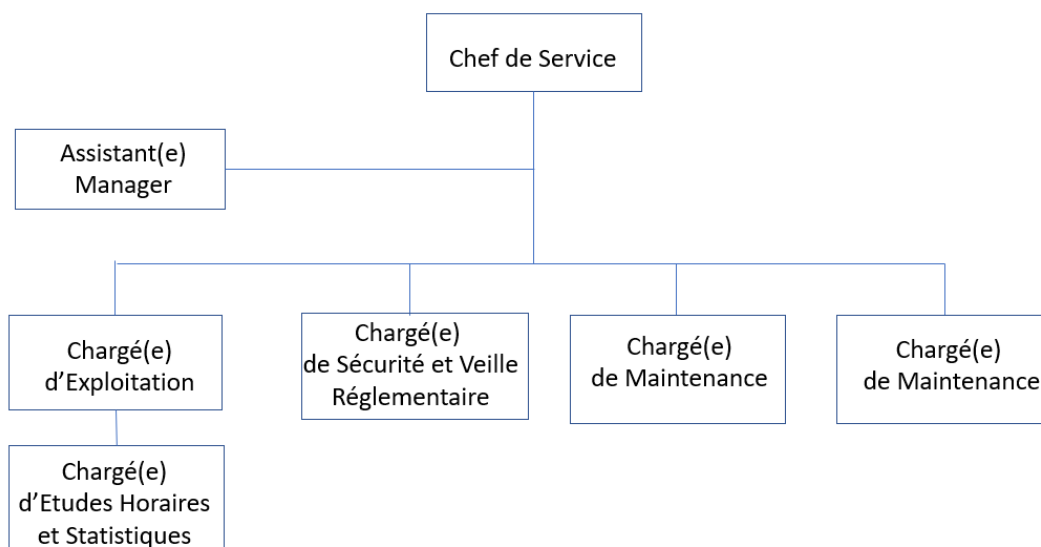
Au terme d'une procédure de mise en concurrence, un **marché de prestations de service ou de travaux passé entre HAROPA PORT - DT LE HAVRE et chacun de ses prestataires** décrit les installations concernées, fixe le périmètre d'application, les missions confiées ainsi que les conditions techniques et financières de leur mise en œuvre.

HAROPA PORT - DT LE HAVRE, maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré portuaire, exerce lui-même sa maîtrise d'ouvrage ou la délègue à des mandataires.

Prise en charge des principales activités Secteurs d'activité	Missions internalisées	Missions sous traitées
Exploitation	Définition de l'organisation Etablissement du DRR Etablissement et gestion des Contrats d'Utilisation du réseau Etablissement du SGS Gestion des contrats de prestation d'exploitation Définition et gestion de la documentation d'exploitation Etudes horaires (sillons) Allocation des capacités Elaboration des Plans de Prévention	Gestion opérationnelle de la circulation Gestion des incidents et établissement des rapports d'enquête correspondants (PVCi)
Maintenance	Définition de l'organisation Suivi de l'état du réseau Définition de la politique de maintenance (maintenance courante, régénération, ...) : validation des plans de maintenance, définition des programmes de régénération Gestion des contrats de prestation de maintenance Définition et gestion de la documentation de maintenance Organisation et suivi des travaux de régénération Elaboration des Plans de Prévention	Organisation et réalisation des opérations de maintenance courante Organisation et réalisation des travaux de remise sur rail des matériels déraillés Réalisation des travaux de régénération
Travaux neufs	Maitrise d'ouvrage Maitrise d'œuvre selon les projets au cas par cas	Maitrise d'œuvre conception et réalisation selon les projets au cas par cas Réalisation des travaux

4.1.2. Description du Service RFP

L'organigramme du service RFP est le suivant :



Missions principales du service RFP (les différentes fiches de poste figurent en annexe n° 2) :

- **Chef de Service :**
 - Assurer la gestion des infrastructures ferroviaires des ports du Havre et de Rouen pour le compte de l'autorité portuaire
 - Assurer la gestion quotidienne du réseau dans un souci d'optimisation des coûts de possession du réseau et contribuer au développement de l'offre ferroviaire existante pour le compte de HAROPA PORT - DT LE HAVRE et HAROPA PORT - DT ROUEN
- **Assistante Manager :**
 - Seconder le manager dans l'exercice de ses fonctions et l'assister dans la gestion de ses relations internes/externes, la préparation des dossiers et le suivi d'application des décisions
- **Chargé d'Exploitation du Réseau Ferré Portuaire :**
 - Veiller à l'exploitation du Réseau Ferré Portuaire du Havre et de Rouen dans les meilleures conditions de sécurité, de coût et d'accessibilité pour les entreprises ferroviaires et les chargeurs
- **Chargé de Maintenance du Réseau Ferré Portuaire :**
 - Organiser et suivre l'activité de maintenance des installations du Réseau Ferré Portuaire du Havre et de Rouen et participer à la prise en charge des opérations de travaux neufs dans un souci de sécurité et d'améliorer la qualité et le coût des prestations
- **Chargé de Sécurité Ferroviaire et Veille Réglementaire :**
 - Veiller à la rédaction, l'application et le déploiement des règles de sécurité notamment du Réseau Ferré Portuaire du Havre et de Rouen
- **Chargé d'Etudes Horaires :**
 - Préparer l'attribution aux différents demandeurs des capacités sur les Réseaux Ferrés Portuaires du Havre et de Rouen.

4.2. La Capitainerie de HAROPA PORT - DT LE HAVRE

La Capitainerie du port du Havre fait partie de la Direction Territoriale du Havre.

En application du code des Transports, les Officiers de port et Officiers de port adjoint agissent au nom de l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire (AI3P) pour l'exercice de la police des marchandises dangereuses (article L 5331-8).

En cas de sinistre les Officiers de port et Officiers de port adjoints interviennent en application des articles R5331-17 et suivants du code des Transports.

5. Organisation des circulations et des séjours temporaires des marchandises dangereuses (MD) sur le RFP de HAROPA PORT - DT LE HAVRE

5.1. Autorisation de circulation des MD sur le RFP

Conformément à la réglementation, la circulation des MD sur le RFP doit être formellement autorisée par le service RFP.

Les autorisations de circulation de MD sur le RFP sont délivrées aux Entreprises Ferroviaires en charge de ce trafic sur le RFP pour une MD donnée en tenant compte du tonnage prévisionnel transporté, de la fréquence des acheminements et du mode de conditionnement.

Par conséquent, toute modification concernant l'un de ces éléments pour une MD déjà autorisée à circuler sur le RFP doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation de circulation par l'EF concernée.

5.1.1. Demande d'autorisation

Les demandes d'autorisation de circulation MD sont adressées par écrit par l'Entreprise Ferroviaire au Chef du service RFP, ou son représentant (mail : antoine.perdriel@haropaport.com).

Toute demande est accompagnée des informations suivantes concernant :

- La MD : Nature de la MD : nom * code ONU ; code danger ; classe (transmission de la fiche MD)
- Fiche de données sécurité (FDS) du produit ;
- Client de la MD transportée (ITE desservi) ;
- Tonnage prévisionnel annuel ;
- Durée du trafic (pérenne ou ponctuel) ;
- Fréquence des trains ;
- Nombre de wagons MD par train ;
- Nature du trafic (expédition ou réception) ;
- Conditionnement du produit (colis, vrac, citerne) ;
- Entreprise ferroviaire en charge du transport (en cas de sous-traitance) ; ces informations constituent les caractéristiques du trafic MD ;
- Les demandes d'autorisation de circulation concernent les nouveaux trafics MD, mais également les trafics MD déjà autorisés sur le RFP pour lesquels l'Entreprise Ferroviaire prévoit d'en modifier les caractéristiques par rapport à celles inscrites dans l'autorisation en cours de validation : tonnage annuel prévisionnel, fréquence, mode de conditionnement.

Pour les nouveaux trafics MD, les demandes d'autorisation sont formulées par l'EF au plus tard 10 jours ouvrés avant la date prévisionnelle du trafic MD concerné.

Pour la modification des caractéristiques d'une circulation MD déjà autorisée, les demandes sont formulées dès la prise de connaissance par l'Entreprise Ferroviaire du changement des caractéristiques du trafic MD concerné.

5.1.2. Instruction des demandes d'autorisation

Le Chef du service RFP, ou son représentant, instruit les demandes d'autorisation de circulation MD sur le RFP et établit à l'attention de l'Entreprise Ferroviaire, l'autorisation de circulation de la marchandise dangereuse (voir annexe n° 1).

L'autorisation précise :

- les caractéristiques du trafic MD concerné (voir § 5.1.1) ;
- les règles de circulation et de séjour temporaire sur le RFP à mettre en œuvre pour le trafic MD concerné.

Si les contraintes imposées par une nouvelle MD, ou par l'augmentation du trafic d'une MD déjà autorisée (tonnage, fréquence), sont de nature à pénaliser le fonctionnement de HAROPA PORT -DT LE HAVRE, celui-ci pourra refuser la circulation du trafic MD concerné sur le RFP.

En cas de refus par l'Entreprise Ferroviaire de prendre à sa charge les conditions imposées : techniques, opérationnelles et les éventuels aménagements, HAROPA PORT - DT LE HAVRE ne pourra autoriser la circulation de la MD concernée sur le RFP.

5.1.3. Mise en œuvre des autorisations

Le Chef du service RFP, ou son représentant, transmet l'autorisation de circulation de MD à l'Entreprise Ferroviaire concernée.

L'Entreprise Ferroviaire réalise le trafic MD dans le respect des règles inscrites dans l'autorisation délivrée par le service RFP.

En cas de non-respect par l'Entreprise Ferroviaire des règles la circulation et de séjour temporaire de MD sur le RFP, cette dernière s'expose aux peines prévues par le code des transports.

Le Chef du service RFP ou son représentant intègre dans son organisation les règles prescrites pour chaque MD autorisée.

5.2. Préparation de la circulation des wagons MD sur le RFP

5.2.1. Organisation en amont de la circulation sur le RFP

D'une manière générale, l'EF responsable d'un transport MD sur le RFP de HAROPA PORT - DT LE HAVRE organise la circulation des wagons MD dans le respect des règles du présent document et du RID.

Cette organisation est élaborée en relation avec le client des MD transportées. Le respect de ces règles s'impose y compris dans le cas d'une modification du plan de transport.

Les EF déclarent quotidiennement avant 17h00 les trafics MD programmés pour le lendemain avec les informations suivantes :

- Nature du produit : nom + code ONU + code danger ; quantité ;
- Nombre et type de wagons pour chaque MD ;
- Date et heure d'arrivée sur le RFP ;
- Date et heure de départ vers l'ITE, le terminal portuaire ou le RFN.

Moyen de communication : les informations ci-dessus sont envoyées par mail à l'adresse suivante : cclport@haropaport.com.

A réception des programmes journaliers des EF, les actions suivantes doivent être réalisées par le CCL :

- Vérifier que les MD inscrites sur le mail sont bien autorisées ;
- Organiser la circulation des wagons MD sur le RFP dans le respect des règles inscrites au § 5.3 en tenant compte de la classe des MD présentes dans le convoi.

Si le mail est correctement renseigné, que les MD mentionnées sont autorisées par HAROPA PORT - DT LE HAVRE et que les informations présentées respectent les règles MD du RFP, le CCL autorise la circulation dans le respect des règles inscrites au présent règlement.

Si le mail n'est pas correctement renseigné, ou que les MD mentionnées ne sont pas autorisées par HAROPA PORT - DT LE HAVRE, ou que les informations présentées ne respectent pas les règles MD du RFP, le CCL traite la situation suivant les consignes présentées dans les 5.2.2 et 5.2.3.

Si pour une raison quelconque, une EF se trouve dans la situation de ne pas pouvoir respecter pour une circulation de MD programmée l'une des règles du présent règlement, et plus particulièrement celles relatives à la durée maximum de séjour temporaire autorisé, il devra mettre en place une solution organisationnelle avec son client par une réflexion anticipée et partagée.

Si toutefois, malgré cette réflexion anticipée, l'EF n'est pas en mesure de mettre en place une solution organisationnelle avec son client qui respecte les règles MD du RFP, elle devra demander au préalable une autorisation exceptionnelle (qui listera les mesures conservatoires associées) au Chef du service RFP, ou son représentant, pour réaliser le trafic MD concerné.

5.2.2. Cas d'une MD non autorisée inscrite dans le programme journalier

Si le CCL relève dans un programme journalier d'une EF la présence d'une MD non autorisée, celui-ci contacte l'EF concernée afin de préciser :

- si les wagons MD sont déjà en cours d'acheminement vers le RFP ;
- le nom du client pour lequel est réalisé le transport de MD ;
- s'il existe sur le trajet des solutions de repli ou de séjour temporaire pour les wagons MD afin de retarder l'arrivée des MD concernées sur le RFP, et permettre d'étudier et définir les conditions de circulation de ces MD sur le RFP.

Le CCL informe immédiatement le Chef de service du RFP, ou son représentant, de la situation.

Le Chef du service RFP, ou son représentant, contacte l'EF pour l'informer de la situation, et lui demander toutes les informations nécessaires pour établir en urgence les conditions de circulation de ces MD et délivrer une autorisation de circulation exceptionnelle (voir annexe n° 2) limitée à cette seule circulation.

Les conditions définies par HAROPA PORT - DT LE HAVRE sont alors mises en œuvre par le GI et l'EF, à la charge de l'EF.

Toutefois, si les contraintes imposées par ce trafic MD sont de nature à pénaliser le fonctionnement du Réseau Ferré Portuaire de HAROPA PORT - DT LE HAVRE, celui-ci pourra refuser la circulation du trafic MD concerné sur le RFP.

5.2.3. Cas d'une MD autorisée inscrite dans le programme journalier mais avec informations incomplètes ou ne respectant pas les règles MD du RFP

Si le CCL constate que le programme journalier transmis par une EF mentionne une MD autorisée mais que les informations communiquées sont incomplètes ou ne respectent pas les règles MD du RFP, et en particulier celle relative à la durée de séjour temporaire (voir § 5.3), il contacte l'EF concernée afin de compléter et/ou de préciser les informations.

Une fois les informations précisées, si ces dernières restent en décalage avec les règles MD du RFP, en particulier si la durée du séjour temporaire des wagons MD est supérieure à la durée maximum autorisée, le CCL rappelle à l'EF qu'il doit disposer d'une autorisation de circulation MD exceptionnelle de la part du service RFP ou de son représentant (voir § 5.2.4).

Dans ces conditions, le CCL n'est pas habilité à autoriser la circulation MD concernée et informe le Chef du service RFP, ou son représentant, de la situation.

5.2.4. Demande de circulation MD exceptionnelle

Quand une EF se trouve dans une des situations citées dans le paragraphe précédent et suivant, elle présente au Chef du service RFP ou à son représentant (à l'adresse mail suivante : antoine.perdriel@haropaport.com), une demande de circulation MD exceptionnelle dûment argumentée et justifiant qu'elle-même et le client de la MD concerné ont mis en œuvre tous les moyens pour trouver une solution organisationnelle respectant les règles MD du RFP, mais sans y parvenir.

Le Chef du service RFP, ou son représentant, instruit la demande de l'EF sur la base d'une analyse de risque qui tient compte du contexte correspondant au lieu du séjour temporaire et à la période inscrite sur la demande. Il décide alors d'autoriser ou pas la circulation MD en précisant les wagons MD concernés, la date et la durée du séjour temporaire, et si besoin les conditions particulières à mettre en œuvre (surveillance, ...).

Quand elle est accordée, l'autorisation MD exceptionnelle est valable uniquement pour le trafic MD à la date citée dans l'autorisation (voir annexe n° 2). Elle est alors communiquée par le Chef du service RFP, ou son représentant, à l'EF et au CCL afin que ce dernier puisse en tenir compte pour l'exploitation du RFP.

Si le trafic faisant l'objet d'une autorisation de circulation MD exceptionnelle devait se pérenniser, il revient à l'EF et au client de la MD d'engager les démarches auprès du Chef du service RFP, ou son représentant, pour obtenir une autorisation de circulation MD pérenne (voir § 5.1.1).

5.3. Séjour temporaire des wagons MD sur le RFP

Rappel de la Réglementation :

Limitation du séjour temporaire

Conformément à l'arrêté TMD, les wagons chargés contenant des marchandises dangereuses ne peuvent être utilisés aux fins de stockage en dehors des chantiers ou des installations classées pour la protection de l'environnement et des installations nucléaires de base.

Ils ne doivent séjourner en dehors de ces installations que sur les voies ferrées autorisées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (voir annexes n° 3 et 4), selon les règles établies par celui-ci et diffusées aux transporteurs ferroviaires. Le séjour temporaire doit respecter le plan de transport et répondre aux prescriptions de HAROPA PORT - DT LE HAVRE reprises dans la présente consigne.

En exploitation normale, si le séjour temporaire excède quarante-huit heures, les vérifications prévues au 1.4.2.2.1 du RID sont réalisées toutes les vingt-quatre heures, après un délai de quarante-huit heures. Ces opérations sont enregistrées par le transporteur afin d'en assurer la traçabilité et tenues à disposition de l'autorité portuaire sur simple demande.

Dans le cas d'exploitation dégradée ou d'un incident générant une modification du séjour temporaire prévu au plan de transport, le transporteur en informe l'expéditeur, le destinataire et le gestionnaire d'infrastructure, en vue de définir avec ce dernier les dispositions à prendre.

La mise en attente de livraison de ces wagons peut être autorisée, sous réserve d'une demande motivée présentée au moins vingt-quatre heures à l'avance par le destinataire au transporteur. Celui-ci en informe le gestionnaire d'infrastructure et sollicite une dérogation dans les conditions du 5 de l'article 23. Cette dérogation est accordée, sous réserve du respect des conditions de sécurité définies au cas par cas, en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur.

Le séjour temporaire ne couvre pas le cas du garage de wagons vides non nettoyés, qui ne peut s'effectuer que selon les modalités du 2.3.1.2. de l'arrêté TMD.

Cas particulier des MD HR

La sûreté concerne les mesures ou les précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

Les marchandises dangereuses peuvent être détournées à des fins d'attentat et cela directement ou après transformation de la matière. C'est dans cet objectif que le RID a intégré un chapitre sur ce thème.

Les plans de sûreté doivent prévoir les dispositions appropriées pour les séjours temporaires de wagons chargés de marchandises dangereuses à haut risque lorsque leur durée dépasse vingt-quatre heures, notamment pour ce qui concerne le choix des voies. Lorsque le séjour temporaire a lieu en dehors d'un site répondant aux exigences du 1.10.1.3 du RID, les wagons chargés de marchandises dangereuses à haut risque doivent faire l'objet d'une surveillance toutes les vingt-quatre heures par le transporteur.

5.3.1. Durée du séjour temporaire des MD

L'objectif recherché est de réaliser la livraison sur les ITE ou les terminaux portuaires, ou l'expédition à destination du RFN, des wagons MD dans la continuité immédiate de l'entrée de ces wagons sur le RFP.

En conséquence, les EF du RFP s'organisent avec leurs clients de sorte à limiter la durée de séjour temporaire sur le RFP au strict nécessaire pour réaliser les opérations de préparation, de réception et d'expédition : séparation ou assemblage de wagons, manœuvre des rames, RAT.

Il est admis que **la durée pour réaliser ces opérations est de 48 h maximum pour les MD non HR et de 24 h maximum pour les MD HR**. Cette durée correspond à la durée maximum autorisée pour le séjour temporaire de MD sur le RFP. Au-delà de ces durées, le séjour temporaire de MD sur le RFP doit faire l'objet d'une autorisation de circulation MD exceptionnelle du service RFP ou de son représentant (voir § 5.2.4).

En réception, afin de s'assurer que les wagons MD en provenance du RFN peuvent être livrés sur l'ITE, ou sur le terminal portuaire, dans la continuité immédiate de leur arrivée sur le FA, l'EF met en place avec son client une gestion amont des acheminements permettant à tout moment de respecter cette exigence. Si le client ne peut recevoir les wagons de MD, quelle qu'en soit la raison, il s'organise pour les renvoyer sur le RFN.

De même, en expédition, dans le cas où les wagons MD ne peuvent partir vers le RFN dans la continuité immédiate de leur arrivée sur le faisceau, l'EF met en œuvre avec le client toutes les solutions pour que ces wagons réintègrent ses installations.

Le séjour temporaire de wagons MD pourra être autorisé exceptionnellement dans le respect impératif des conditions suivantes :

- les wagons MD seront positionnés sur une voie imposée par le GI, et les manœuvres seront réalisées immédiatement. Les frais de manœuvre des wagons MD liés à un éventuel changement de voie seront à la charge de l'EF ;
- les wagons MD seront positionnés temporairement sur le RFP dans le respect des règles précisées dans les paragraphes suivants : distance de ségrégation, contrôle.

Dans le cas où le séjour temporaire de MD sur le RFP est le résultat d'un dysfonctionnement lié à l'infrastructure du RFP, les mêmes conditions s'appliquent au client pour le séjour temporaire des MD qui le concernent.

Pour chaque situation de séjour temporaire de MD sur le RFP, le service RFP ou son représentant informe par courriel la capitainerie de la présence d'un convoi avec des wagons MD sur le RFP en précisant : la nature des MD, le client et l'EF concernés, la durée prévisionnelle du séjour temporaire, le lieu et la voie et les conditions de séjour temporaire mises en œuvre : distance de ségrégation, surveillance.

Si de manière répétée, une EF et son client ne parviennent pas à organiser les livraisons ou les expéditions des MD qui les concernent en respectant les règles de séjour temporaire de MD décrit dans le présent document, HAROPA PORT - DT LE HAVRE se réserve le droit de ne plus autoriser les circulations des MD concernées sur le RFP pour le compte de l'EF en défaut.

5.3.2. Voies dédiées au séjour temporaire des wagons MD sur le RFP

5.3.2.1. Voies dédiées au séjour temporaire des MD non HR

Faisceau du FA (voir annexe n° 3) :

Le séjour temporaire des MD sur le RFP est réalisé sur les voies 12 à 25 du faisceau du FA, en respectant les mesures de ségrégation imposées par l'arrêté du 28 juin 2018.

Les voies sous caténaïres ne font pas l'objet de restriction particulière concernant le séjour temporaire de wagons MD.

Faisceau de Port 2000 (voir annexe n° 4) :

Le séjour temporaire des MD sur le RFP est réalisé sur les voies 2 à 5 du faisceau de soutien de Port 2000.

En dehors des faisceaux du FA et de Port 2000, le séjour temporaire de MD non HR sur le RFP est soumis à l'autorisation exceptionnelle du service RFP.

5.3.2.2. Voies dédiées au séjour temporaire des MD HR

Faisceau du FA (voir annexe n° 3) :

Prioritairement, le séjour temporaire des MD sur le RFP est réalisé sur la voie 26 côté Paris du faisceau du FA ou toute autre voie indiquée par le GI (si la voie 26 n'est pas disponible, les MDHR sont positionnées sur les voies du faisceau FA dans l'ordre de priorité suivant : voie 25 côté Paris, voie 24 côté Paris).

En dehors du faisceau FA, le séjour temporaire de MDHR sur le RFP est soumis à l'autorisation exceptionnelle du service RFP ou de son représentant ; la capitainerie en est tenue informée.

5.3.3. Distance de ségrégation

En application de l'arrêté préfectoral du 26/06/18, HAROPAPORT - DT LE HAVRE met en place sur le faisceau de la Plaine Alluviale des mesures de ségrégation pour les matériels roulants transportant des MD. Ces mesures consistent à organiser la réception des trains sur le faisceau de la Plaine Alluviale de telle sorte que les wagons transportant des matières de classe 2.1 et 2.3 soient séparés des wagons transportant des matières de classe 3 par un maximum de voies et au moins une voie d'écart.

Ces mesures de ségrégation ne s'appliquent que si :

- elles ne conduisent pas à des manœuvres ou des dissociations de trains (ou coupons de train) autres que celles nécessaires pour l'exploitation courante ;
- les voies disponibles sur le FA le permettent.

En cas d'impossibilité de respecter ces mesures de ségrégation en raison notamment d'un trafic important ou d'aléas d'exploitation et sous réserve du respect des dispositions réglementaires en vigueur, les matériels roulants transportant les classes de marchandises dangereuses visées ci-dessus, peuvent être admis en stationnement sur le FA.

Pour faciliter la ségrégation du faisceau, le RFP s'est doté d'un logiciel d'occupation des voies ferrées du FA.

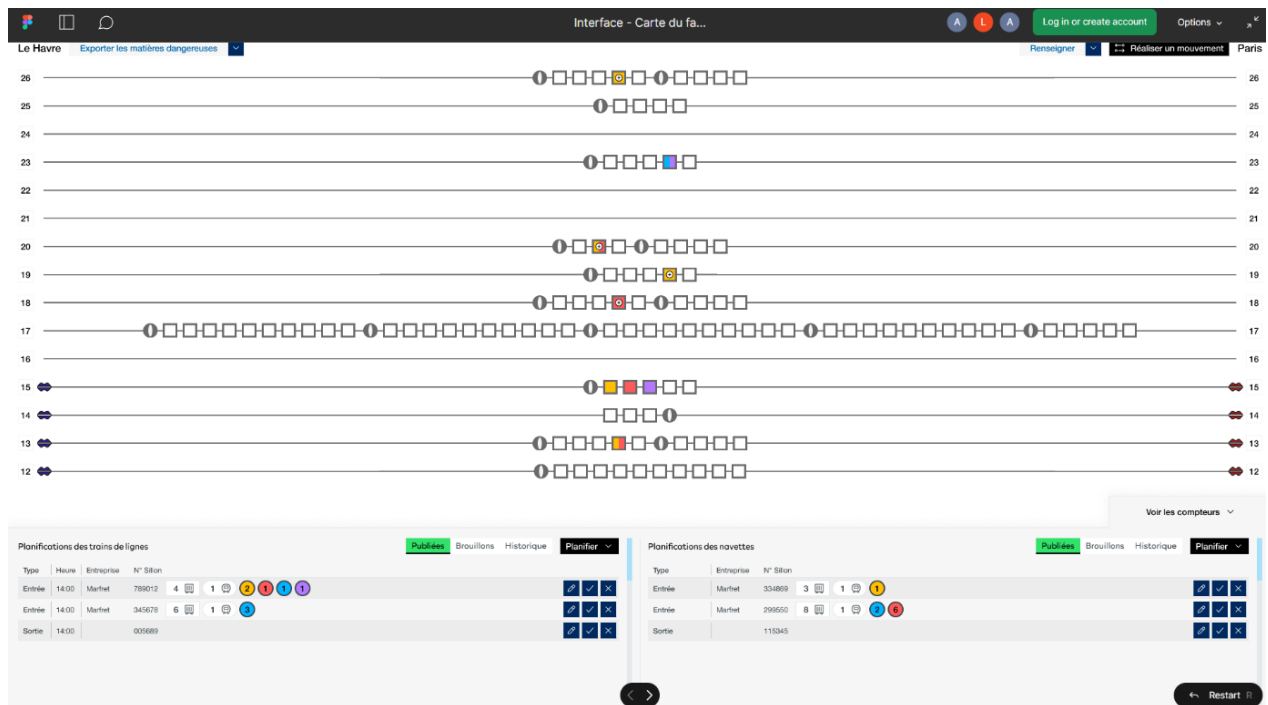


Figure 1 : Logiciel de ségrégation du FA

5.3.4. Contrôle des wagons de MD en séjour temporaire

Les wagons en séjour temporaire sur le RFP chargés avec des MD non HR font l'objet d'une vérification prévue au 1.4.2.2.1. du RID organisée et prise en charge par l'EF concernée par la MD.

L'objectif de cette vérification est de :

- s'assurer visuellement que le wagon et le chargement ne présentent pas de défaut manifeste,
- détecter une fuite ou fissures,
- et de s'assurer qu'il ne manque pas d'équipement.

Ces opérations sont enregistrées par le transporteur afin d'en assurer la traçabilité et tenues à la disposition de l'autorité portuaire sur simple demande.

Le client et son EF mettent en place tous les moyens nécessaires pour permettre à l'agent de vérifications de réaliser ses missions dans de bonnes conditions et de manière efficace. Ces moyens comprennent entre autres, la rédaction de procédures opérationnelles adaptées et un accompagnement terrain en début de mission.

La prestation de vérification se déroulant sur le RFP, un plan de prévention est établi et signé entre HAROPA PORT - DT LE HAVRE, l'EF responsable des wagons et son prestataire en charge de la vérification des wagons MD.

Le GI se réserve le droit de procéder à des audits des vérifications réalisées.

5.3.4.1. Cas des MD non HR

Les wagons chargés avec des MD non HR, et dont le séjour temporaire sur le RFP a été autorisé exceptionnellement par le chef du service RFP, ou son représentant, pour une durée supérieure à 48 h, feront l'objet d'une vérification conformément aux prescriptions du § 2.3.1.1 de l'arrêté TMD.

Cette vérification est de la responsabilité de l'EF. Elle peut être réalisée par du personnel habilité de l'EF.

Les opérations de contrôle sont effectuées toutes les 24 heures après un délai de 48 heures à compter de l'entrée du train sur le FA et font l'objet d'enregistrements tenus à la disposition du GI de HAROPA PORT - DT LE HAVRE.

En cas de constats relevés au cours d'une vérification mettant en cause une MD, l'EF alerte immédiatement le service RFP conformément aux exigences de HAROPA PORT - DT LE HAVRE.

Les opérations s'effectuent exclusivement **depuis le sol** et ne portent notamment pas sur la partie haute de l'engin de transport.

Elles portent exclusivement sur :

- l'absence de défauts manifestes sur les engins de transport et les chargements,
- la vérification des fermetures de tous les organes de vidange, remplissage etc. (à l'exclusion de ceux présents sur la partie haute de l'engin de transport),
- la vérification des plombs.

En cas d'anomalie, le transporteur doit immédiatement alerter le CCL au 02 32 74 72 27, qui déclenchera le PLMD.

Les relevés de ces contrôles sont enregistrés et font l'objet d'une traçabilité et sont tenus à disposition de l'autorité portuaire sur demande.

5.3.4.2. Cas des MD HR

Les opérations de contrôle sont effectuées toutes les 24 heures à compter de l'entrée du train sur le FA.

Les opérations s'effectuent exclusivement **depuis le sol** et ne portent notamment pas sur la partie haute de l'engin de transport.

Elles portent exclusivement sur :

- le contrôle de l'absence d'objets sur la structure de l'engin de transport (à l'exclusion de la partie haute de l'engin de transport),
- la vérification des fermetures de tous les organes de vidange, remplissage, etc. (à l'exclusion de ceux présents sur la partie haute de l'engin de transport),
- la vérification des plombs,
- la vérification de l'absence d'acte de malveillance.

Précision concernant le plombage :

Le plombage est obligatoire sur les wagons chargés de Marchandises Dangereuses à Haut Risque (MDHR).

En cas d'anomalie, le transporteur doit immédiatement alerter le CCL au 02 32 74 72 27.

Les relevés de ces contrôles sont enregistrés et font l'objet d'une traçabilité et sont tenus à disposition de l'autorité portuaire sur demande.

5.3.4.3 Gardiennage des MD HR

De plus, dans les cas de MD HR, les mesures suivantes devront être mises en place au bout de 24 h à compter de l'entrée du wagon sur le FA :

- Mettre en place un gardiennage de sécurité d'au moins une personne 24h/24 par une société agréée par le Commandant du port HAROPA PORT - DT LE HAVRE jusqu'à la prise en charge du wagon vers les installations de la société destinataire. Le gardien doit être doté d'équipements de protection individuelle adaptés et d'un dispositif d'alerte immédiat (radio ou GSM) ;
- Mettre en place au moins un détecteur de gaz (pour les MD des classes 2.1 et 2.3) ;
- Disposer de consignes définissant l'attitude à adopter en cas de détection de fuites ou de sinistres.

5.3.5. Cas particulier des wagons de classe 7

Les convois de wagons de classe 7 font l'objet d'études au cas par cas. Si nécessaire, organisation par la Capitainerie d'une réunion préalable avec le client, le Terminal, l'EF concernée par le trafic, les services étatiques, le service RFP. Cette réunion définira les éventuelles règles de sécurité et de gardiennage

Le séjour temporaire des classes 7 est limité au strict minimum et définit dans le plan de transport.

Une distance de ségrégation est appliquée pour les wagons transportant des MD de classe 1 (explosifs) et de classe 7 (radioactifs), suivant les préconisations de l'arrêté TMD. Pour ces deux classes de MD, une voie d'écart est maintenue entre le convoi comprenant des wagons avec ces classes de MD et un autre convoi de MD.

5.4. Reconnaissance de l'Aptitude au Transport (RAT)

5.4.1. En réception sur le RFP

Conformément à la réglementation, l'EF (transporteur) réalise la RAT et la RAT MD du train avant sa mise en circulation sur le RFN.

Pour les trains en réception, le GI de HAROPA PORT - DT LE HAVRE considère que les contrôles pratiqués par l'EF (RAT et RAT MD) au départ du train, ainsi que les vérifications réalisées dans les gares pendant le parcours du train de MD sur le RFN sont suffisantes pour autoriser l'accès et la circulation des wagons MD sur le RFP sans vérification particulière à leur arrivée sur les voies de réception du faisceau FA. Ce principe s'applique qu'il y ait ou non changement de conducteur et/ou locomotives.

En cas d'événement sécurité mettant en cause un wagon MD, l'EF tient à disposition du service RFP de HAROPA PORT - DT LE HAVRE et des secours, les informations sur le wagon MD concerné : dossier MD du conducteur avec FDS, RAT, RAT MD, résultats des contrôles réalisés au cours du trajet du train.

Si l'événement survient alors que le conducteur n'est pas présent sur site, l'EF doit être en mesure de transmettre ces informations dans un délai le plus bref possible (inférieur à 1h) suite à la demande du service RFP de HAROPA PORT - DT LE HAVRE.

5.4.2. En expédition sur le RFP

Conformément à la réglementation, l'EF (transporteur) réalise la RAT et la RAT MD du train avant sa mise en circulation sur le RFN.

Ces contrôles sont réalisés préférentiellement à l'intérieur des ITE ou sur les terminaux portuaires avant la mise en circulation des wagons MD sur le RFP.

Cas des manœuvres ou des évolutions sur le RFP

Toutefois, si pour des raisons techniques (accès aux deux côtés du train impossible, assemblage du train complet non réalisable sur l'ITE) ou organisationnelles, les RAT ne peuvent pas être réalisées à l'intérieur de l'ITE ou sur le terminal portuaire, pour circuler sur le RFP, l'EF est tenue à une obligation de résultat afin de garantir :

- la capacité de freinage du convoi,
- le respect du gabarit ferroviaire,
- la préservation de l'infrastructure,
- l'absence de déversement de marchandises et de MD sur le RFP,
- la réalisation d'une liste MD du convoi (code danger, code ONU et position dans la rame) à destination du conducteur.

L'EF réalise ensuite les RAT sur le faisceau du FA.

5.4.3. Cas particulier de circulation de wagons de MD en avaries sur le RFP

Un wagon en avarie peut être autorisé à circuler sous certaines restrictions sur le RFP (en provenance du RFN ou d'un ITE). Le Chef du service RFP, ou son représentant, doit en être préalablement informé afin d'autoriser cette circulation. Dans ce cas précis, une demande de circulation exceptionnelle doit également être envoyée (Voir démarche à suivre au paragraphe 5.2.4.).

5.5. Mesures à prendre en cas d'évènement sécurité impliquant des MD

En cas d'évènements sécurité sur le RFP impliquant des MD, les procédures décrites dans le PLMD ferroviaire du GI (DAO-EXP-TR2E4-N°1-v8 Plan Local matières dangereuses du Faisceau Alluvionnaire) sont appliquées. La fiche de liaison RFP/CAP présente dans le plan d'alerte et de bouclage (voir annexe n°5) est renseignée par le représentant du service RFP, ou son représentant, et est transmise à la Capitainerie.

Le PLMD précise en particulier le rôle et les obligations des acteurs du transport de MD en cas d'évènement MD.

5.6. Suivi des trafics MD circulant sur le RFP

Chaque année, les EF circulant sur le RFP concernées par un trafic MD communiquent au Gestionnaire de l'Infrastructure Ferroviaire de HAROPA PORT - DT LE HAVRE ou son représentant le bilan mensuel des tonnages par nature de MD.

Le GI réalise le suivi hebdomadaire du séjour temporaire de MD sur le RFP et tient un tableau récapitulatif mensuel avec les informations suivantes :

- o Date et heure d'arrivée ;
- o Date et heure de départ ;
- o Numéro de la voie ;
- o Nature de la MD ;
- o Nombre de wagons MD ;
- o Etat de chargement des wagons MD : wagons chargés ou vides ;
- o Client concerné ;
- o Durée du séjour temporaire en heure.

ANNEXE N°1 : Autorisation de circulation de MD sur le RFP



N° d'autorisation : _____ RFP _____

AUTORISATION DE CIRCULATION DE MD SUR LE RFP du Havre

Désignation de l'Entreprise Ferroviaire :

Date d'échéance du contrat d'utilisation :

Désignation du Trafic :

Date de première circulation sur le RFP :

		MD						
		code ONU	code danger	classe	désignation	MDHR	fiche MD	FDS
TRAFIC	Client de la MD transportée (ITE desservi)							
	Durée du trafic (Pérenne ou ponctuel)							
	Nature du trafic (Expédition ou réception)							
	Tonnage prévisionnel annuel							
	Fréquence des trains							
	Nombre de wagon MD par train							
	Conditionnement de la MD (Collis, Vrac, Citerne)							
	EF en charge du transport (Si sous-traitance)							

OBSERVATIONS PARTICULIERES :

Les règles de circulation et de séjour temporaire sur le RFP à mettre en œuvre pour le trafic MD concerné sont les suivantes :

DECISION D'AUTORISATION DE CIRCULATION :

La MD dont les caractéristiques sont définies à la présente fiche est autorisée à circuler sur les voies du RFP dans les conditions ci-dessus.

Le Chef de Service du RFP
Antoine PERDRIEL

Date :

Signature :

Annexe n°1 de la DIR EXP OG n°8 v1

ANNEXE N°2 : Autorisation Exceptionnelle de circulation de MD sur le RFP



N° d'autorisation Exceptionnelle : _____ RFP _____

AUTORISATION EXCEPTIONNELLE DE CIRCULATION DE MD SUR LE RFP du Havre

Désignation de l'Entreprise Ferroviaire :

Numéro d'autorisation en cours :

Désignation du Trafic :

Période de mise en place de l'autorisation de circulation exceptionnelle :

		MD						
		code ONU	code danger	classe	désignation	MDHR	fiche MD	FDS
TRAFIC	Client de la MD transportée (ITE desservi)							
	Durée du trafic (Pérenne ou ponctuel)							
	Nature du trafic (Expédition ou réception)							
	Tonnage prévisionnel annuel							
	Fréquence des trains							
	Nombre de wagon MD par train							
	Conditionnement de la MD (Collis, Vrac, Citerne)							
	EF en charge du transport (Si sous-traitance)							

OBSERVATIONS PARTICULIERES :

Suite à l'impossibilité de respecter les règles de circulation et de séjour temporaire sur le RFP sur la période du xx pour le trafic MD concerné, les dispositions à mettre en place par l'EF sont les suivantes :

DECISION D'AUTORISATION DE CIRCULATION :

La MD dont les caractéristiques sont définies à la présente fiche est autorisée exceptionnellement à circuler sur les voies du RFP dans les conditions ci-dessus.

Le Chef de Service du RFP

Antoine PERDRIEL

Date :

Signature :

Annexe n°2 de la DIR EXP OG n°8 v1

ANNEXE N°3 : Présentation du faisceau du FA

Sécurisation du site :

Le faisceau est vidéo surveillé, clôturé, muni de barrières de franchissement (portails motorisés, portillons piéton, barrières infrarouges sur les voies ferrées) ainsi que d'alarmes.

Les accès (portails, portillons piétons) se font par badges délivrés par le service sûreté de HAROPA PORT - DT LE HAVRE.

En cas de détection/déclenchement d'un intrus aux barrières infrarouges, le Service Intégré de la Sûreté Portuaire (Police Portuaire) est contacté par l'agent du poste PCD FA pour prendre le contrôle des moyens vidéos et coordonner l'action des patrouilles sur site.

Faisceau du FA :

Une voie Principale de circulation dénommée V1 non électrifiée sur la partie longeant le faisceau permet le passage direct des trains dans le sens Le Havre - Paris située au nord des installations.

Une voie Principale de circulation dénommée V2 électrifiée permet le passage direct dans les 2 sens des trains situés au sud des installations.

Ces voies sont commandées depuis le poste PCD FA.

Le faisceau est composé de 15 voies d'environ 850 m chacune :

- 4 voies n° 12 à 15 partiellement électrifiées coté Le Havre ;
- 11 voies n° 16 à 26 totalement électrifiées.

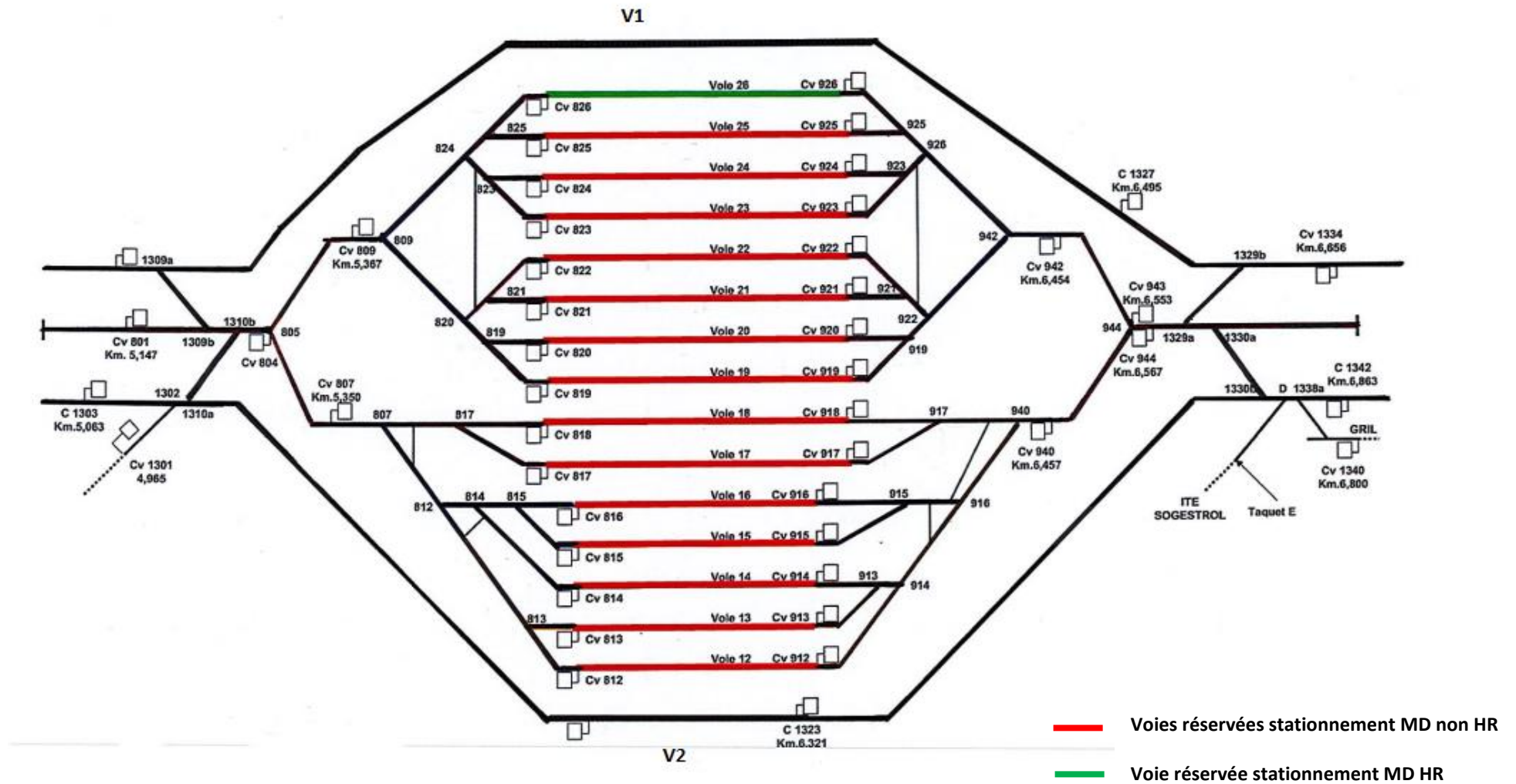


Figure 2 : Faisceau du FA

ANNEXE N° 4 : Présentation du faisceau de Soutien de PORT 2000

Le faisceau est composé de 10 voies (longueur comprise entre 750 et 1 050 m) non électrifiées, commandées à pied d'œuvre.

La desserte du faisceau de Soutien de Port 2000 est soumise à accord préalable du CCL qui indique au représentant de l'EF la voie de réception.

Le CCL est :

- Responsable du chantier Port 2000 ;
- Chargé de l'organisation des manœuvres et évolution sur le faisceau ainsi que sur les voies de circulation ne dépendant pas du poste d'aiguillage Port 2000 ;
- Chargé d'accorder les travaux sur les installations ne dépendant pas du poste d'aiguillage Port 2000.

L'aiguilleur Port 2000 est :

- Chargé de commander les installations du poste Port 2000 ;
- Chargé d'accorder les travaux sur les installations dépendant de son poste.

En l'absence de l'aiguilleur Port 2000, ses missions sont assurées par le CS Poste S.

Le faisceau est vidéo surveillé, clôturé, muni de barrières de franchissement (portails ferroviaires motorisés, portails routiers motorisés).

Les accès routiers se font par badges délivrés par le service sureté de HAROPA PORT - DT LE HAVRE.



Figure 3 : plan du faisceau de Soutien de Port 2000

— Voies de stationnement MD

ANNEXE N° 5 : Fiche de liaison RFP/CAP à renseigner en cas d'incident MD



FICHE DE LIAISON RFP / CAP

EN CAS D'ANOMALIE CONCERNANT LE TRANSPORT OU LE STATIONNEMENT DES WAGONS DE MD

Interlocuteur		Téléphone	
---------------	--	-----------	--

Date et heure de la saisine	
-----------------------------	--

Astreinte RFP : Nom / fonction		Téléphone	

Problématique constatée	

Date et heure de survenance	
-----------------------------	--

MD mises en cause (classe, N° ONU, désignation)	Conditionnement	Quantité

Situation sur le FA (MD à proximité, convois, avaries...)

Possibilité de déplacement / isolement			
Entreprise / Tractionnaire concerné(e)	Contacts : Nom	Fonction	Téléphone

Règlementation concernée

Mesures prises			
Protection	Sûreté	Isolement	Autre

Faisabilité		
Technique	Géographique	Disponibilité des moyens



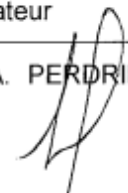
Observations

Joindre si possible un schéma succinct du FA ou apparaissent les éléments essentiels – position des wagons concernés – positions des autres éléments roulants sur le FA – faire apparaître la bouche incendie la plus proche des wagons

Fiche signalétique

Référence	DIR-EXP-OG-N°8
Titre	Règlement de circulation et de stationnement et séjour temporaire des MD sur le RFP de HAROPA PORT DT LH
Document source	Néant
Date d'édition	23/10/2023
Version en cours	Version 1 du 23/10/2023
Date d'application	17/06/2024
Emetteur	Service Réseau Ferré Portuaire

Approbation

Rédactrice		Vérificatrice		Approbateur	
Date	G. THIRARD	Date	M. GUIGNERY	Date	A. PERDRIEL
12/03/24		12/03/24		12/03/24	

Historique des versions

Version	Date de version	Date d'application	Commentaire Motif de la modification
Version 1	23/10/2023	17/06/2024	Création

Distribution

ORGANISME	DIFFUSION
Prestataire circulation	X
Prestataire maintenances autres que caténares	
Prestataire maintenance caténaire	
Opérateur ferroviaire	X
Embranché autorisé	X
Service RFP	X