

Ports Rade de Toulon



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VAR
236, Boulevard du Maréchal Leclerc
CS 90008
83107 – TOULON CEDEX

**EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES DU PORT
DE BREGAILLON**

**LOT N° 1 : MISSION D'EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DU
TERMINAL FRET DE BREGAILLON A LA SEYNE SUR MER**

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES (C.C.T.P)

Marché passé en application des articles R.2121-1, R.2123-4 et R.2123-5 du code de la commande publique

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	4
1.1	PREAMBULE	4
1.2	OBJET DU MARCHE	4
1.3	CONTEXTE ET ENVIRONNEMENT DU SITE	4
1.3.1	REPERES HISTORIQUES	4
1.3.2	MODALITES DE GESTION	5
1.3.3	TEXTES REGLEMENTAIRES DE REFERENCE	6
1.4	PERIMETRE DE LA MISSION	6
1.4.1	STRUCTURATION DU MARCHE	6
1.4.2	PERIMETRE GEOGRAPHIQUE	6
2	DESCRIPTION DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE	7
2.1	LA DESSERTE FERROVIAIRE DEPUIS LE RFN	7
2.2	LES INSTALLATIONS FERREES PORTUAIRES	8
2.3	ELEMENTS TECHNIQUES D'INFRASTRUCTURE	9
2.4	ACCES A LA ZONE INDUSTRIAL PORTUAIRE DE BREGAILLON	10
2.5	CIRCULATION SUR L'ITE	10
2.6	LES ZONES ET QUAIS PORTUAIRES	10
3	GESTION DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES	12
3.1	PREAMBULE	12
3.2	PROCESSUS DE PROGRAMMATION ET DE GESTION DES CIRCULATIONS	12
3.3	GESTION DOCUMENTAIRE ET DES MOYENS D'EXECUTION	12
3.4	CIRCULATION DES EF	13
3.5	PROGRAMMATION ET GESTION DES CIRCULATIONS	13
3.5.1	ALLOCATION DES CAPACITES DU RESEAU	13
3.5.2	ELABORATION D'UNE PROGRAMMATION DES CIRCULATIONS	14
3.5.3	GESTION DES CIRCULATIONS	14
3.5.4	SUIVI DU TRAFIC ET DE LA REGULARITE DES CIRCULATIONS	14
3.6	GESTION DES INCIDENTS ET ACCIDENTS	15
3.6.1	ASTREINTE	15
3.6.2	ENQUETE	15
3.7	EXPLOITATION DU RESEAU	16
3.7.1	MANAGEMENT DE LA SECURITE	16
3.7.2	REPORTING EXPLOITATION	16
3.7.3	AUDIT ET CONSEIL	16

4	SPECIFICITES DE CONDUITE DE LA MISSION	17
4.1	CADRE D'INTERVENTION	17
4.2	SECURITE FERROVIAIRE	17
4.3	MANAGEMENT DE LA MISSION	18
4.3.1	ORGANISATION DES MOYENS	18
4.3.2	REVUES ET RAPPORTS D'ACTIVITE	18
4.3.3	CONTROLES EXTERIEURS ET AUDITS	19
5	PRESTATIONS SPECIFIQUES	20
5.1	OBJET ET PERIMETRE DES PRESTATIONS SPECIFIQUES	20
5.1.1	CHEF INCIDENT LOCAL (CIL)	20
5.1.2	AGENTS AU SOL POUR REPRISE DE GARDIENNAGE DES PN EN CAS DE DERANGEMENT	20
5.1.3	OPERATION DE RELEVAGE	20
5.2	MISSIONS EXCLUES	20
6	ANNEXES GRAPHIQUES	21
	VUE D'ENSEMBLE DES RESEAUX FERRES	21
	PLAN SIMPLIFIE DE L'ITE DU PORT DE BREGAILLON	21
	PLAN SIMPLIFIE DE LA ZONE INDUSTRIALO PORTUAIRE DE BREGAILLON	21

1 INTRODUCTION

1.1 Préambule

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) est concessionnaire des ports de la Rade de Toulon. A ce titre, elle exploite les infrastructures portuaires existantes et à venir.

Le Port de Commerce de Toulon est constitué de trois terminaux situés sur les communes de Toulon et La Seyne sur Mer :

- Le Terminal Toulon Côte d'Azur au centre-ville de Toulon
- Le Terminal Fret de Brégaillon au Nord du centre-ville de La Seyne sur Mer
- Le Terminal Croisière Toulon / La Seyne sur Mer à l'Est du centre-ville de La Seyne sur Mer

La CCIV ayant conduit les travaux de réhabilitation de son réseau ferré portuaire en 2020 et 2021, elle a désormais la volonté de développer les trafics utilisant la desserte ferroviaire du port et développer ainsi l'activité ferro-maritime.

Suite à cette opération de travaux, la CCIV doit assurer son rôle de Gestionnaire d'Infrastructures ferroviaires portuaires. Pour cela elle a décidé de déléguer un ensemble de tâches à une entreprise spécialisée en matière d'exploitation et gestion des circulations ferroviaires.

1.2 Objet du marché

Le présent marché a pour objet de confier à des prestataires certaines missions concernant la gestion des circulations de la voie d'accès et de l'ITE du Port de Brégaillon.

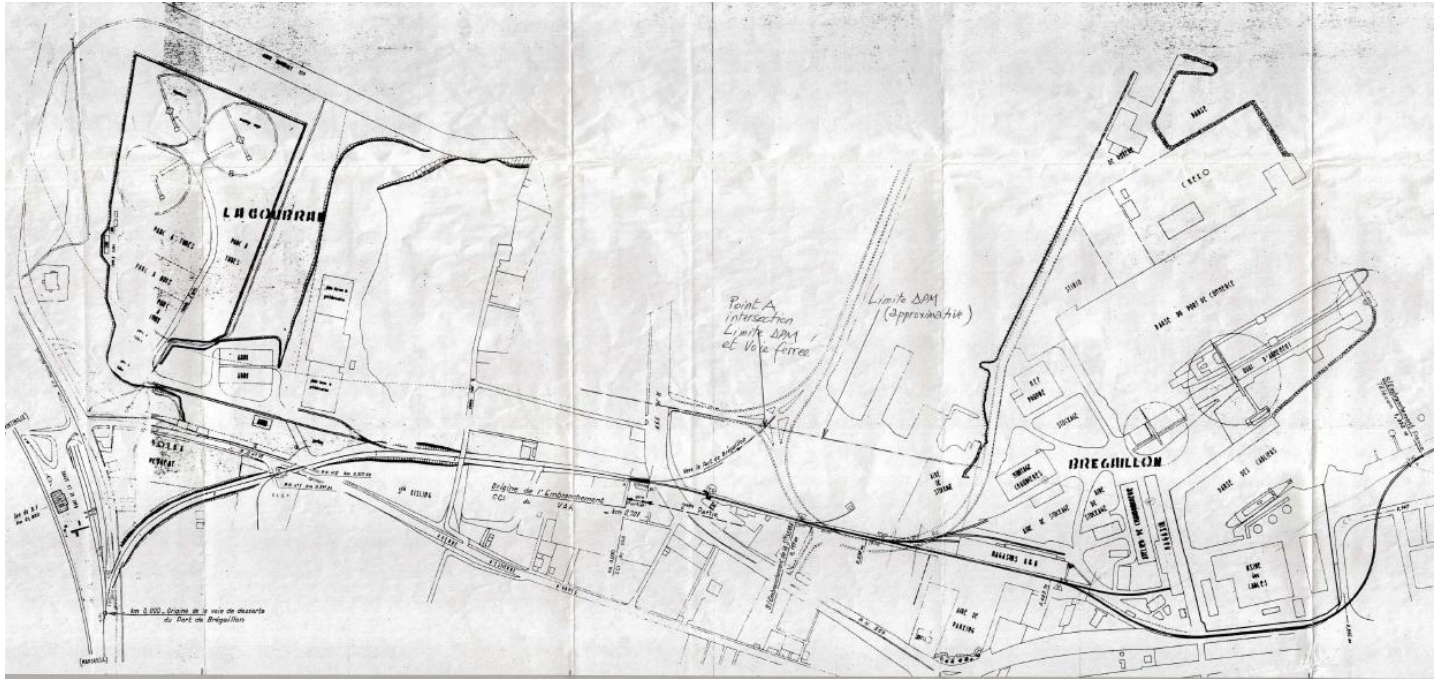
Pour l'ensemble de ces missions, le présent CCTP :

- fixe l'ensemble des objectifs de résultat à atteindre par les prestataires retenus dans le cadre du présent marché,
- définit le périmètre exact des prestations des prestataires.

1.3 Contexte et environnement du site

1.3.1 Repères historiques

Historiquement, les chantiers navals de La Seyne sur Mer étaient approvisionnés en matières premières par charreton depuis la gare SNCF déjà implantée à son emplacement actuel. En 1913, les chantiers décidèrent d'aménager un embranchement ferré à la gare de La Seyne capable de desservir plusieurs établissements installés tout autour des bassins.



La voie mère avant aménagement de l'embranchement vers le port de Brégailhon (1978)

En 1979, une voie de desserte ferroviaire du port de Brégailhon est créée à partir de la voie mère historique. Durant les années 1980, le déclin d'activité puis la fermeture des chantiers navals ont conduit à l'abandon progressif et au démantèlement d'une grande partie des sous-embranchements de la voie. Ainsi, jusqu'en 2008, la voie n'était plus utilisée que par le port de Brégailhon. Les trafics étaient alors constitués des activités suivantes :

- Transport de tuyaux de la société PONT A MOUSSON
- Câbles pour les câbliers de la société FRANCE TELECOM
- Voitures pour la société GEFCO
- Colis pour la société SOMACOVAR
- Munitions pour la société CGMV
- Tôles pour la société RENAULT (Turquie)
- Bobines d'aluminium pour la société COCA-COLA
- Clinker pour la société VICAT
- Billes de bois pour l'Algérie

Suite à l'arrêt des derniers trafics, la voie n'a plus été utilisée depuis 2008.

1.3.2 Modalités de gestion

En 1986, la SNCF a cédé à la CCI du Var la voie mère reliant le RFN à la Zone Industriale Portuaire de Brégailhon. Ainsi, les emprises foncières sur lesquelles est établie la voie ferrée font partie du patrimoine propre de la CCIV entre la gare SNCF de « La Seyne - Six Fours » et la ZIP de Brégailhon, et de la Concession « Établissement Maritime Toulon Commerce » à l'intérieur de l'enceinte portuaire.

Lors des derniers trafics opérés, la voie ferrée desservant la ZIP de Brégailhon était régie sous le statut d'Installation Terminale Embranchée (ITE). Dans le cadre de sa remise en circulation, l'exploitation de la voie s'est également faite sous un statut d'ITE. Une nouvelle convention d'embranchement a été établie avec SNCF Réseau. La limite de 1^{ère}/2^{nde} partie de l'ITE se situe au niveau du pont-rail, du côté de la gare SNCF.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var est donc Gestionnaire d'ITE. Toutefois, ne disposant pas de toutes les ressources internes compétentes dans le domaine ferroviaire, elle s'appuiera sur des prestataires spécialisés en exploitation de voies ferrées.

1.3.3 Textes réglementaires de référence

Dans le cadre de l'exercice de leur mission, les prestataires devront répondre à toutes les exigences réglementaires en vigueur, et notamment :

- Le 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,
- Le Décret n° 92-352 du 1 avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées,
- L'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises,
- L'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 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau, modifié par l'arrêté du 19 avril 2017,
- Arrêtés préfectoraux de classement des passages à niveau.

1.4 Périmètre de la mission

1.4.1 Structuration du marché

Les missions d'exploitation objet de ce marché consistent en la réalisation de prestations d'exploitation et de gestion opérationnelle des circulations conformément aux exigences réglementaires en vigueur. Ces prestations doivent s'appliquer au référentiel de sécurité et d'exploitation des installations du port. Ce référentiel pouvant être amené à évoluer en fonction d'éléments survenus et constatés lors de l'exploitation du réseau ferré portuaire.

Le démarrage de ces missions d'exploitation est prévu le 01/01/2026. Elles prendront fin le 31/12/2027.

1.4.2 Périmètre géographique

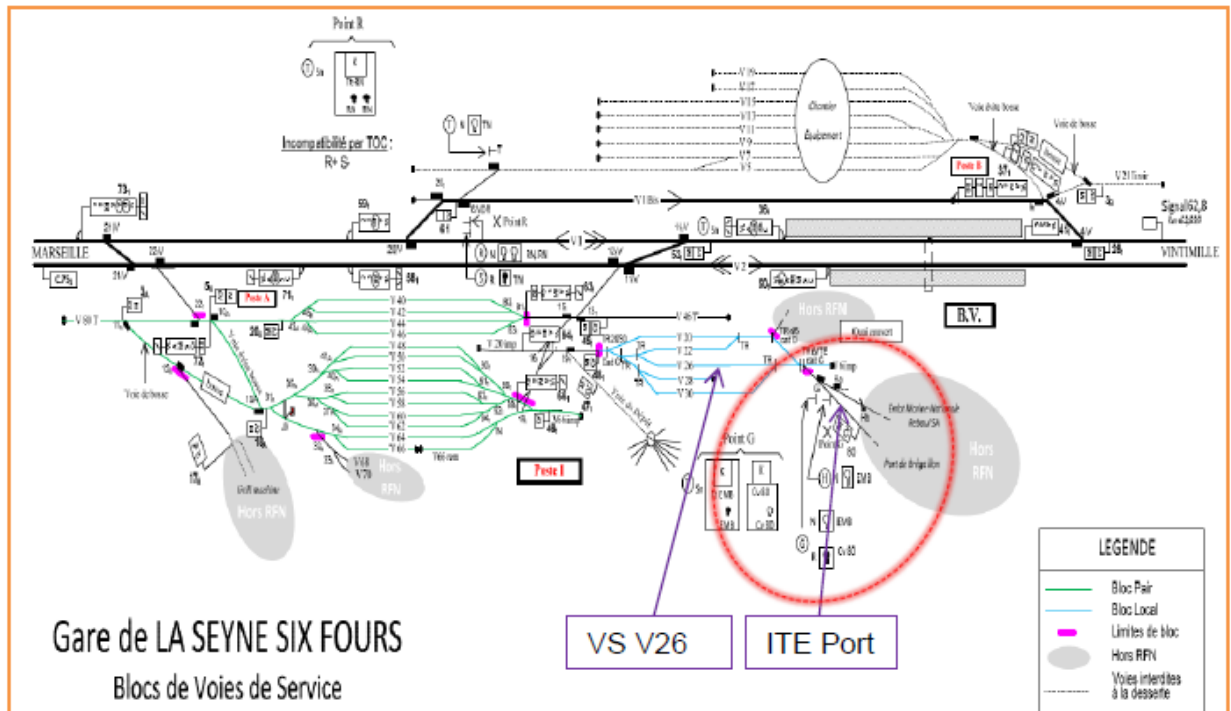
Le périmètre de la mission comprendra :

- L'ensemble des voies ferrées, ouvrages et installations associées (voies, aiguillages, équipements ferroviaires, dispositifs avertisseurs et de signalisation, passages à niveau, pont-rail, drainage et assainissement de la voie, abords de la voie hors talus, etc...),
- Les éventuelles modifications qui pourraient être apportées à l'ITE pendant la période d'exécution du marché (ouverture, fermeture, ajout ou suppression de voies et installations associées). Durant la période d'exécution du marché, ces éventuelles modifications resteront dans une proportion très faible comparée à la consistance globale de l'ITE (moins de 5% du linéaire de voies actuel).

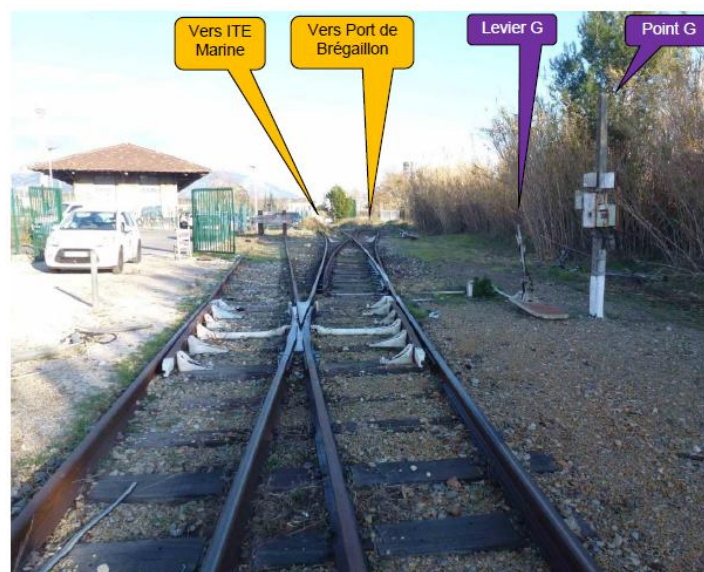
2 DESCRIPTION DE L'INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHEE

2.1 La desserte ferroviaire depuis le RFN

L'ITE de Brégaillon est raccordée à la ligne n°930 000 (Marseille-Vintimille), aux environs du Point Kilométrique 61,700 en gare de La Seyne - Six Fours (limite précise en cours de définition par SNCF Réseau). Il est à noter qu'en gare de La Seyne - Six Fours, la voie d'accès à l'ITE du Port de Brégaillon permet également la desserte de l'ITE Marine Nationale.



Les installations de 1^{ère} partie de l'ITE de Brégaillon appartiennent à SNCF Réseau qui en assure la mise à disposition et la maintenance ; et sont classées par SNCF Réseau comme installations de sécurité simples pouvant être manœuvrées par les agents des entreprises ferroviaires par application de la consigne locale d'exploitation de la gare de La Seyne - Six Fours.



2.2 Les installations ferrées portuaires

Dans ce paragraphe, la description des installations ferrées portuaires se fera depuis la gare SNCF vers le port.

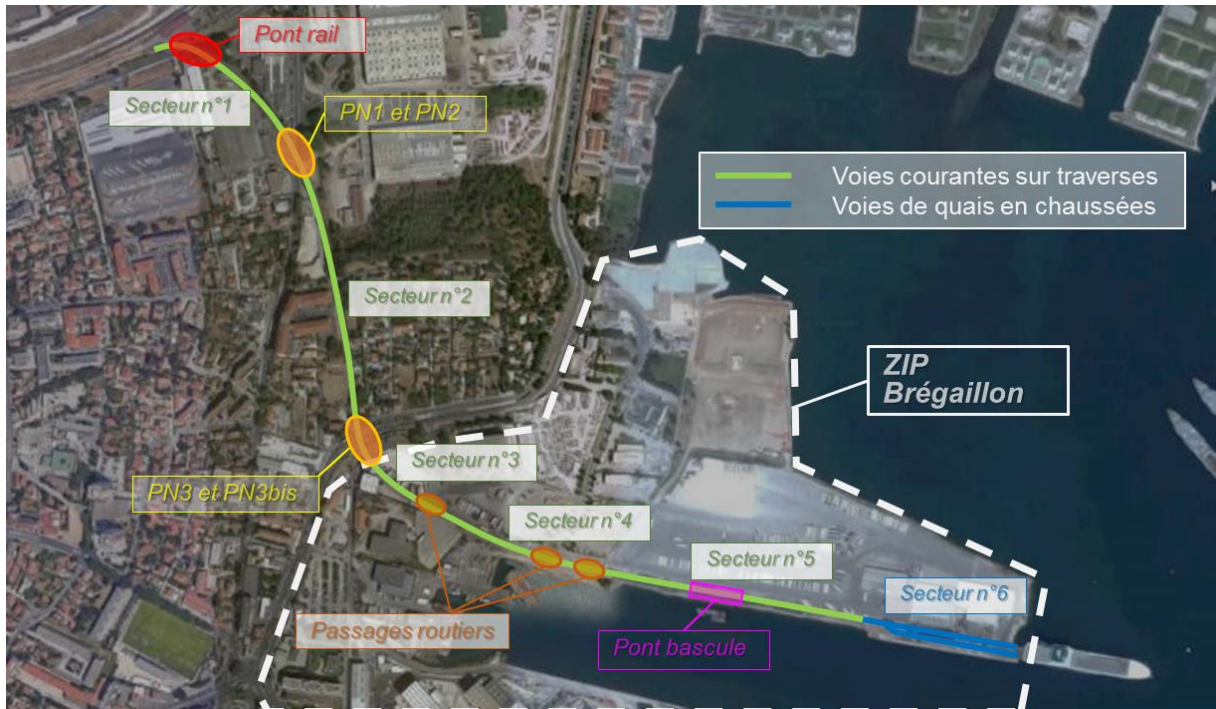
L'ITE de Brégaillon est constituée d'un linéaire de 2300m de voie comprenant :

- 700m de voies à l'extérieur de l'enceinte portuaire
- 1600m de voies à l'intérieur de l'enceinte portuaire et sur les quais



Depuis le RFN, la voie ferrée traverse successivement :

- Un pont-rail au-dessus de la RD 63,
- 2 passages à niveau successifs PN1 et PN2, situés respectivement à l'entrée du lotissement artisanal « La Provençale » et sur l'Avenue d'Estienne d'Orves (RD18),
- 1 portail fermé en permanence et ouvrable à la demande,
- Un pont route au-dessus de la voie ferrée (Chemin du Belvédère),
- 2 passages à niveau successifs PN3 et PN3bis, situés respectivement sur la RD559 (2x2voies) et une voie fermée à la circulation routière à l'intérieur de la zone portuaire,
- Un passage routier non gardé à Croix de St André donnant accès au parking P5 de la ZIP,
- Un passage routier non gardé à Croix de St André situé sur un accès véhicule secondaire au lot 18 de la ZIP,
- Un passage routier non gardé à Croix de St André constituant l'unique accès véhicule du lot 19 de la ZIP.



La ligne est établie en pente depuis la gare de La Seyne - Six Fours vers le port, avec une déclivité maximale de 18‰ sur environ 120m (sur le secteur n°2).

Plusieurs courbes entre alignements droits ont des rayons inférieurs à 150m, avec des minima à 120m et 127m à hauteur du pont-rail, et 136m à l'intérieur de la ZIP. Le franchissement du PN3 sur la RD559 se fait en courbe de 198m de rayon.

L'ensemble de la voie est non-électrifiée depuis la gare de La Seyne - Six Fours jusqu'au bout des quais.

A titre indicatif, les ouvrages et réseaux particulièrement sensibles dont la CCIV a la connaissance comprennent notamment :

- Voiries départementales RD18, RD63, RD559 franchies au moyen d'un pont-rail et de passages à niveau,
- Pylône et réseau RTE sur les secteurs 1 et 2,
- Réseaux GRDF au franchissement du PN2 et du PN3,
- Réseau d'alimentation en eau potable de l'ensemble de la ZIP de Brégaillon sur les secteurs 3 et 4,
- Réseaux de vidéosurveillance du port et de la Métropole sur les secteurs 3, 4, 5, 6,
- Passage à niveau interne à la ZIP donnant accès à la zone Marchandises Dangereuses.

2.3 Éléments techniques d'infrastructure

Suite aux travaux de réhabilitation, les installations ferroviaires portuaires sont désormais accessibles aux circulations en charge D4 (22,5 tonnes par essieu et 8 tonnes par mètre linéaire) à la vitesse maximale de 15 km/h entre la limite de 1ère/2nde partie d'ITE (ADV1 au PK 1,245) et le portail d'accès à l'enceinte de la ZIP d'une part, et de 6 km/h à l'intérieur de l'enceinte de la ZIP d'autre part. Par ailleurs, les installations de signalisation de seconde partie d'ITE sont, outre des pancartes fixes, uniquement composées de l'équipement des PN 1, 2, 3 et 3bis en franchissement conditionnel avec Signalisation Automatique Lumineuse avec barrières ou demi-barrières commandées par radio à la fermeture et par

boucle à induction à la réouverture. Enfin, tous les appareils de voie sont manœuvrables manuellement à pied d'œuvre.

2.4 Accès à la Zone Industriale Portuaire de Brégaillon

Tout intervenant de la mission, prestataire ou sous-traitant, devra respecter les règles d'accès aux différentes installations de la Zone Industriale Portuaire de Brégaillon. Les autorisations d'accès sont délivrées uniquement par les agents de la CCI du Var. Selon les cas et les besoins d'accès, ces autorisations peuvent avoir une durée ponctuelle d'une journée ou une durée prolongée (plusieurs mois).

Les demandes d'autorisation d'accès devront être formulées auprès de la CCIV par les titulaires des marchés attribués par la CCIV pour le compte des prestataires ou sous-traitant qu'ils seraient amenés à missionner, minimum 48h au préalable.

La ZIP de Brégaillon est accessible au personnel autorisé 24h/24 tous les jours de l'année.

L'accès ferroviaire ne disposant pas d'un poste de garde permanent, les personnels pénétrant dans la ZIP lors de l'arrivée d'un train devront être systématiquement annoncés au préalable.

2.5 Circulation sur l'ITE

Les entreprises ferroviaires (EF) assureront directement avec leurs propres moyens (locomotives, agents de conduite et de manœuvre) l'exploitation de leurs convois sur les installations ferroviaires portuaires. Aucune circulation d'engins ne sera opérée par le port ou ses prestataires. Toutefois, à l'intérieur de l'enceinte portuaire, un utilisateur (entreprise ferroviaire ou chargeur bénéficiaire du transport) sera autorisé s'il le souhaite à disposer à ses frais de moyens de traction dédiés aux manœuvres de chargement / déchargement dans l'enceinte portuaire.

Il est à noter que la circulation et le stationnement de wagons sur les voies de formation de la gare de La Seyne - Six Fours seront nécessaires pour permettre l'accès à l'ITE à un train de longueur supérieure à 380m. Ainsi, compte tenu des contraintes liées à la configuration de l'embranchement sur le RFN et sur la voie d'accès à la ZIP, l'ITE du port de Brégaillon sera accessible uniquement pour ses installations hors enceinte portuaire, par les entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le Réseau Ferré National et disposant d'un certificat de sécurité délivré par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

L'ensemble des conditions d'autorisation d'accès au port par les EF sont décrites dans l'Instruction Locale d'exploitation (ILE).

2.6 Les zones et quais portuaires

Le terminal fret de Brégaillon est constitué de deux zones distinctes :

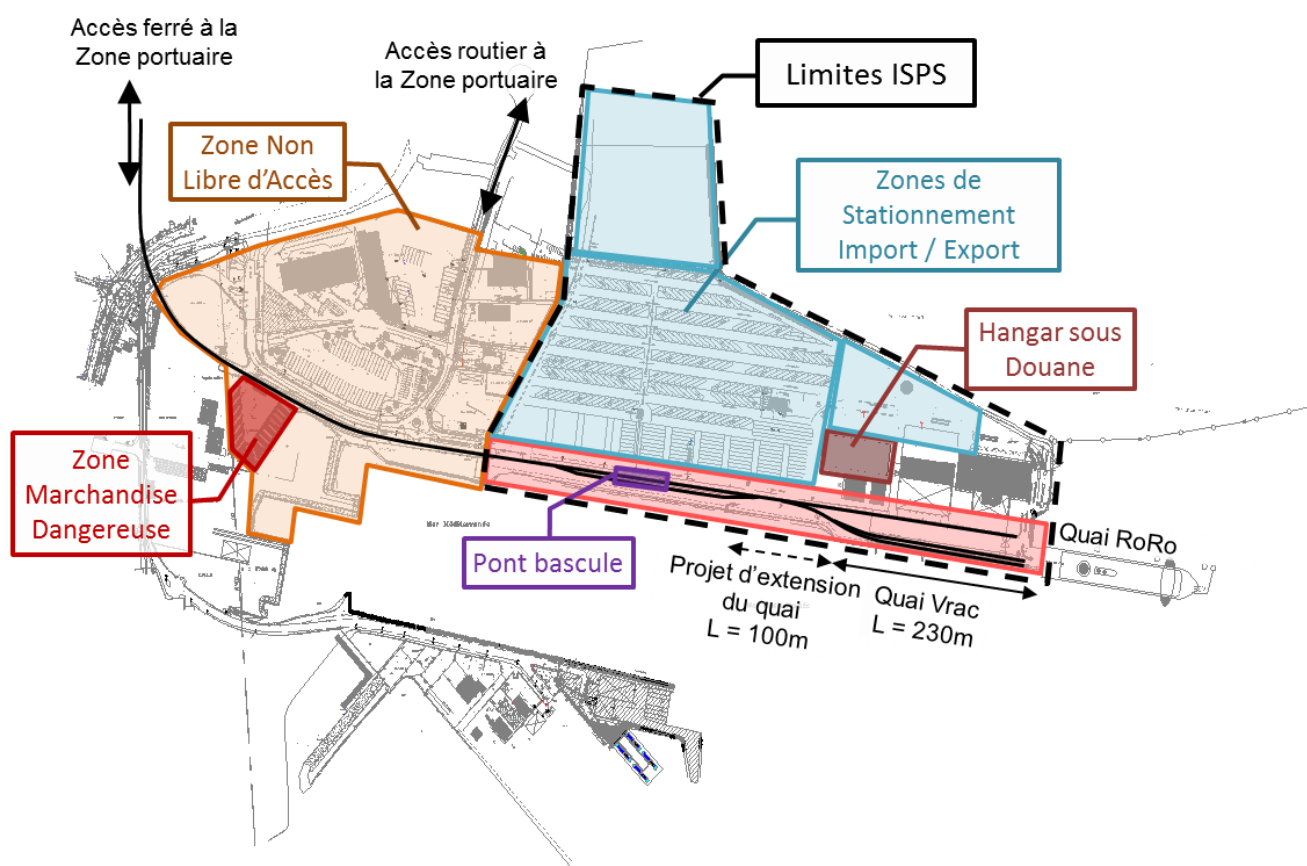
- La Zone Non Librement Accessible (ZNLA)
- L'ISPS (International Ship and Port facility Security)

La ZNLA est une zone dont l'accès est contrôlé par la CCIV et dans laquelle les transporteurs peuvent stationner pendant la durée de préparation de leurs documents douaniers. Certaines entreprises dont leurs locaux sont situés à l'intérieur de cette zone y ont également accès. Elle est constituée de parcs de stationnement poids lourds, d'un parking dédié aux marchandises dangereuses, d'infrastructures d'accueil des chauffeurs (base vie, sanitaires, douches, lieu de vie), et de quelques locaux d'entreprises particulières.

L'ISPS est une zone dont l'accès est autorisé uniquement aux marchandises autorisées à être embarquées sur des navires (sens Export), ou en attente de prise en charge par un transporteur (sens Import). Elle est constituée de divers espaces de stationnement et de stockage pour poids lourds, containers, marchandise en vrac.

Le terminal comprend deux quais :

- 1 quai RoRo (Roll On / Roll Off) d'une largeur utile de 20m, permettant l'embarquement et débarquement de véhicules roulant,
- 1 quai LoLo (Load On / Load Off) d'une longueur de 230m, sur lequel les chargements et déchargements des marchandises se font à la grue.



A son entrée dans l'enceinte portuaire, la voie ferrée traverse la ZNLA puis pénètre à l'intérieur de l'ISPS.

3 GESTION DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES

3.1 Préambule

Dans tout ce chapitre n°4, sauf précision contraire, le terme « Titulaire » fera référence au Titulaire du marché.

Dans le cadre du présent marché, la gestion des circulations ferroviaires s'organise autour de trois axes principaux :

- la gestion de la documentation spécifique à l'exécution de la mission de gestion des circulations,
- la programmation des circulations : allocation des capacités (blocs, occupation des voies...),
- la gestion opérationnelle des circulations : gestion des aléas, de la régularité et de la sécurité des circulations.

Pour la bonne réalisation de ces missions en toute impartialité, le Titulaire devra en outre s'engager à respecter une neutralité de traitement des EF, notamment dans la concomitance d'activité, la gestion des circulations et l'allocation des capacités. Cet engagement sera formalisé dans la documentation d'exploitation remise aux entreprises ferroviaires. En cas de conflit, la CCI du Var procédera elle-même à l'arbitrage nécessaire.

Ces trois missions principales ainsi que les autres missions complémentaires sont décrites ci-après.

3.2 Processus de programmation et de gestion des circulations

Le Titulaire élaborera tous les documents nécessaires à la programmation et à la gestion des circulations.

La **programmation et la gestion des circulations** définiront :

- le processus de programmation des circulations et de gestion des capacités,
- le processus d'instruction des demandes de capacité,
- les principes et les modalités de coordination et de gestion des interfaces avec la CCIV, les manutentionnaires, SNCF Réseau, les entreprises ferroviaires (EF), etc ...
- le plan de formation et d'habilitation de l'ensemble du personnel du Titulaire affecté à la mission.

Toute mise à jour des documents nécessaires à la programmation et à la gestion des circulations, quel qu'en soit l'objet, devra faire l'objet d'une approbation du Maître d'Ouvrage.

Le Titulaire élaborera un programme théorique hebdomadaire de desserte de la ZIP et d'occupation des voies. Il devra s'assurer de la coordination de ses activités avec celles des autres acteurs : CCIV, manutentionnaires, SNCF Réseau, Entreprises ferroviaires, services de secours et de sécurité, organisme d'Inspection accrédité, ... Il participera au bon échange des données avec ces acteurs et aidera à la résolution des problèmes d'interface de ses activités avec celles des autres.

3.3 Gestion documentaire et des moyens d'exécution

Tout au long de la mission, le Titulaire mettra à jour et diffusera – pour ses besoins propres et ceux des différents acteurs intervenant sur l'ITE – la documentation et les moyens nécessaires à la sécurité et à la circulation des Entreprises Ferroviaires ou toute autre entreprise susceptible de faire circuler des engins sur l'infrastructure ferroviaire du port de Brégaillon.

Le Titulaire apportera également aux entreprises ferroviaires utilisatrices et prestataires du réseau toute l'information nécessaire au respect des règles d'exploitation, le cas échéant en organisant des séances de présentation théoriques et pratiques.

3.4 Circulation des EF

Les entreprises ferroviaires (EF) assureront directement avec leurs propres moyens (locomotives de traction, agents de conduite et de manœuvre) l'exploitation de leurs convois sur la ligne. Les EF sont réputées avoir toutes les compétences et habilitations nécessaires pour être autorisées à circuler, pour élaborer les consignes d'application des règles de sécurité des circulations (Consigne Locales Opérationnelles, règles de conduite des machines, règles de manœuvre, ...) et pour assurer la circulation des convois et les manœuvres de desserte en toute sécurité.

La responsabilité des entreprises ferroviaires :

Les EF assurent la circulation de leurs convois selon leur propre mode de production avec leur(s) moyen(s) de traction (locomotives) et leur personnel de conduite, ainsi que de manœuvre. Elles répondent des manquements aux obligations contenues dans les textes d'application pour le périmètre sur lequel elles interviennent vis-à-vis de la CCIV, de leur personnel et des tiers. Elles sont responsables du suivi continu, du maintien des compétences de leur personnel et de la qualité de la réalisation de leur travail.

Les parcours comprennent la circulation aller-retour entre la gare SNCF de La Seyne – Six Fours et le Port de Brégaillon, ainsi que les manœuvres terminales de livraison et de restitution des wagons aux manutentionnaires dans les conditions qui seront définies dans leurs Consignes locales opérationnelles.

Les manœuvres réalisées sur les voies du RFN en gare de La Seyne – Six Fours font l'objet de dispositions réglementaires de SNCF Réseau.

Dans ce cadre les EF ont en charge les aspects suivants :

- Les EF devront préalablement être autorisées par le titulaire à circuler sur l'ITE,
- Elles sont pleinement responsables de l'application par leur personnel des règles d'exploitation et de sécurité définies dans les consignes locales d'exploitation et dans leurs consignes locales opérationnelles ; elles en assurent le contrôle,
- Elles devront informer le titulaire de la nature des circulations : origine/destination, présence de marchandises dangereuses, nombre de wagons, tonnages, etc...
- Elles devront élaborer, en cohérence avec les consignes locales d'exploitation, une consigne locale opérationnelle (CLO) pour préciser les règles d'exploitation, de circulation et de manœuvre sur la ligne.

La sécurité de la circulation est de la responsabilité des agents de l'EF, conducteur et agent de desserte. Ils doivent appliquer à la lettre les prescriptions contenues dans leur CLO décrivant de manière détaillée les procédures et les actions à mettre en œuvre pour la circulation des trains et l'exécution des manœuvres de livraison/restitution.

3.5 Programmation et gestion des circulations

3.5.1 Allocation des capacités du réseau

Le Titulaire devra organiser, en liaison avec les différents intervenants (notamment manutentionnaires et armateurs) et dans un objectif de conciliation des éventuelles demandes contradictoires, l'allocation des capacités sur l'ITE au bénéfice de ses différents utilisateurs.

Il aura pour obligation :

- de satisfaire l'intégralité des demandes formulées dans le cadre de la planification périodique sous réserve de la capacité du réseau,
- d'apporter dans un délai de 2 heures une réponse aux demandes de dernière minute formulées jusqu'à J-1 17h (compte tenu des trafics envisagés, ces cas devant rester exceptionnels). En cas de réponse négative, il aura l'obligation de la motiver, au moyen de considérations relatives

à la capacité de l'ITE et aux réservations d'ores et déjà réalisées au titre des programmations précédentes.

3.5.2 Elaboration d'une programmation des circulations

Le Titulaire devra établir un programme de circulations permettant de gérer la capacité sur l'ITE en fonction des demandes faites par des EF ou armateurs, dans le cadre des trafics en cours ou à venir, ou en cas modification de leur planification.

Quelle que soit la méthode de programmation mise au point par le Titulaire, le "programme" devra être construit en adéquation avec la documentation d'exploitation de l'ITE et être transmis au représentant de la CCI du Var. Il en va de même pour toute modification du programme, quelle qu'en soit l'origine.

3.5.3 Gestion des circulations

Le Titulaire devra assurer la sécurité des circulations ferroviaires et l'écoulement du trafic ferroviaire selon le programme des circulations établi et en cohérence avec les différents référentiels en vigueur.

Ses actions porteront notamment sur :

- la gestion opérationnelle des circulations ferroviaires en mode normal et en mode dégradé,
- la gestion de la coactivité dans le cas où plusieurs entreprises assurent des activités de traction ferroviaire et/ou des opérations d'entretien et maintenance, manutention, etc...
- le suivi des circulations.

La manœuvre en situation normale des installations de l'ITE (commande des passages à niveau, manipulation des aiguillages, etc) sera réalisée par les EF ou leurs sous-traitants qui auront été préalablement formés et habilités à leur utilisation. Toute intervention de ces tractionnaires en situation de dérangement de ces installations étant exclue, les tractionnaires feront alors appel au Titulaire pour gérer la situation.

3.5.4 Suivi du trafic et de la régularité des circulations

Le Titulaire devra fournir les éléments de suivi du trafic ferroviaire sur l'ITE dans les conditions définies ci-dessous. Ces éléments devront permettre à la CCIV de connaître précisément l'utilisation réelle de son ITE et en outre d'appliquer les tarifs d'utilisation de l'ITE, ou les réviser pour les exercices à venir.

Le Titulaire devra en particulier assurer un suivi précis :

- de la régularité en entrée/sortie de l'ITE, permettant d'avoir la traçabilité de toutes les circulations
- des stationnements sur l'ITE, permettant d'avoir la traçabilité de tous les stationnements sur les différentes voies de l'ITE.

Ce suivi comprendra une synthèse mensuelle (de type tableau Excel) reprenant l'ensemble des entrées/sorties de l'ITE et des stationnements, permettant des tris par EF et par zone.

A tout instant de la mission, la CCIV devra pouvoir consulter ces éléments de suivi et de régularité des circulations.

Les données à faire apparaître dans ces suivis comprendront notamment :

- EF,
- heure théorique d'arrivée ou de départ,
- heure réelle d'arrivée ou de départ,
- retard éventuel, et sa cause,
- longueur, tonnage brut, tonnage net,

- nombre de wagons,
- type de trafic et de marchandises transportées (conteneurs, vracs solides, vracs liquides...),
- durée de stationnement des wagons sur les différentes voies de la ZIP,
- particularités (marchandises dangereuses, avis de transports exceptionnels...).

Cette demande d'informations par le Titulaire aux EF devra être spécifiée dans la Convention d'accès à l'ITE par les EF.

3.6 Gestion des incidents et accidents

En cas d'incident, un cadre de l'exploitation devra, en coordination avec un cadre de la maintenance désigné par la CCIV, mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour permettre aux acteurs maintenance désignés le dégagement et la remise en état, dans les plus brefs délais, de la voie et des équipements connexes, et cela en cohérence avec les différents règlements d'intervention en vigueur au sein du port de Brégaillon et dans les délais indiqués ci-dessous. Au besoin ce cadre devra prendre les mesures conservatoires qui s'imposent.

3.6.1 Astreinte

Lors d'un incident ou d'un accident, un cadre d'exploitation de type CIL (Chef d'Incident Local) comme décrit au chapitre 5.1.1 du présent CCTP, devra être joignable immédiatement par téléphone et être en mesure d'intervenir à tout moment sur site. L'objet de l'intervention est de rétablir les conditions normales (ou en mode dégradé si besoin) de gestion des trafics routier et ferroviaire en toute sécurité. Une astreinte est assurée à cet effet et le délai d'intervention sur site est fixé à **2 heures maximum, 7 jours sur 7.**

Dès le signalement d'un incident ou accident, le cadre d'astreinte devra impérativement être en relation téléphonique avec les services d'exploitation et de sécurité de la CCIV, ainsi qu'avec les gestionnaires de voiries publiques et de réseaux divers.

3.6.2 Enquête

A la suite d'incidents ou d'accidents, le Titulaire devra en premier lieu informer la CCI du Var et diligenter une enquête pour garantir la compréhension des faits. Il se tiendra également à la disposition de l'expert en assurances de la CCIV qui se rendra sur les lieux de l'événement pour faire ses propres constatations afin de l'informer au mieux, et en toute transparence, de la situation en cours.

Pour chaque incident ou accident, le Titulaire réalisera une enquête « à chaud » qui fera l'objet d'un relevé de constatations immédiates (RCI), puis, à partir de ces constatations, un rapport d'analyse à froid relatant les faits et déterminant les causes et les responsabilités. Ces éléments seront transmis à la CCIV au plus tard 48 heures après l'incident ou l'accident.

Si cette analyse ne suffit pas à garantir la compréhension des faits (causes et responsabilités non évidentes), une enquête approfondie, dite de deuxième niveau, sera alors engagée en accord avec la CCIV. A la fin de l'enquête, un rapport d'analyse des causes et des conséquences devra être réalisé dans le but de contribuer au retour d'expérience et à la mise en place des actions correctives nécessaires. Il sera fourni à la CCIV sous 10 jours ouvrés le temps de réunir tous les éléments et de déterminer les causes et les responsabilités associées.

Si les parties ne se mettent pas d'accord sur l'identification des causes de l'incident, l'affaire remontera à la CCIV et à son assureur pour arbitrage à leur niveau.

En cas d'incidents ou d'accidents trouvant leurs origines dans le manquement du Titulaire à ses obligations contractuelles ou légales, le coût du dégagement et de la remise en état lui sera intégralement imputé.

3.7 Exploitation du réseau

3.7.1 Management de la sécurité

Afin d'atteindre les exigences de sécurité, le titulaire applique le Système de Gestion de la Sécurité et doit :

- former, habilitier et suivre conformément aux textes réglementaires son personnel ainsi que celui de ses sous-traitants aux diverses procédures et technologies utilisées sur l'ITE du port de Brégaillon ainsi que sur des équipements qui lui sont immédiatement connexes,
- organiser un contrôle approprié de ses opérations,
- définir et mettre en œuvre annuellement un plan d'action sécurité,
- organiser et mettre en forme le retour d'expérience,
- mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la réalisation d'audits de la part de la CCIV ou tout mandataire désigné par elle,
- accompagner les entreprises ferroviaires pour leur prise de connaissance de l'ITE,
- mettre en place un interlocuteur unique bien identifié par les tiers pour chaque interface (CCIV, SNCF Réseau, EF, ITE...).

3.7.2 Reporting Exploitation

Le Titulaire assurera le suivi de l'Exploitation et de la sécurité par la mise en place d'indicateurs adaptés qui seront remontés à la CCIV trimestriellement sous forme d'un rapport d'activité.

Le Titulaire devra notamment tenir à jour :

- des suivis mensuels du trafic,
- l'ensemble des données permettant d'apprécier le respect des indicateurs de performance.

En plus de ces indicateurs demandés par la CCIV, le Titulaire pourra proposer des indicateurs de suivi et de synthèse de la production.

3.7.3 Audit et Conseil

Le Titulaire aura un rôle d'assistance et de conseil vis-à-vis de la CCI du Var dans le but d'améliorer le fonctionnement de l'ITE du Port de Brégaillon, d'organiser son développement et de construire sa politique d'investissement.

Le titulaire devra par conséquent lui fournir sur simple demande toutes les informations et éléments qui lui seraient nécessaires, et participer à certaines réunions d'exploitation spécifiques. Il devra en outre se mettre à disposition pour l'organisation et la réalisation de visites d'audits.

Les audits organisés pourraient avoir différents buts, tels que :

- Assurer un contrôle de la bonne application des mesures prévues au référentiel de sécurité, d'exploitation,
- Mesurer la performance de l'infrastructure ferroviaire ou de parties de l'infrastructure,
- Apporter conseil à la CCIV concernant l'exploitation de la ligne.

4 SPECIFICITES DE CONDUITE DE LA MISSION

4.1 Cadre d'intervention

Le système ferroviaire conventionnel est décomposé en 5 sous-systèmes structurels¹ que sont :

- le matériel roulant,
- l'infrastructure,
- l'énergie,
- le contrôle-commande et la signalisation,
- l'exploitation et la gestion du trafic.

Compte tenu des infrastructures du port et de l'organisation envisagée des opérations, les sous-systèmes concernés par la présente mission comprendront uniquement l'exploitation et la gestion du trafic.

L'infrastructure et le contrôle-commande et la signalisation faisant partie de missions remises à un Titulaire au travers d'un autre marché car il s'agit de métiers et de compétences totalement différentes de l'exploitation et de la gestion du trafic.

Le sous-système « Energie » n'entre pas dans le périmètre de la mission du fait que la ligne n'est pas électrifiée.

Le sous-système matériel roulant quant à lui ne rentre pas directement dans le cadre du présent contrat, sauf en ce qui concerne les agréments à délivrer par le Titulaire pour le matériel tracté par les entreprises ferroviaires (locomotives et wagons). Tout agrément comportant des restrictions d'utilisation (abaissement de vitesse, démaillage d'attelage, etc) ou des interdictions d'utilisation devra dûment être argumenté.

4.2 Sécurité ferroviaire

L'aspect sécurité est une exigence globale et primordiale dans le cadre de l'exploitation du système ferroviaire. La CCI du Var et ses prestataires sont responsables de la sécurité de l'ITE au niveau de la gestion des circulations et garants de la bonne utilisation des installations. De plus les exigences en matière de sécurité seront particulièrement élevées sur les secteurs de l'infrastructure situés à l'extérieur de l'enceinte portuaire et franchissant deux routes départementales très fréquentées et une piste cyclable.

Le Titulaire devra donc appliquer strictement le SGS et le PIS et mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour garantir le niveau de sécurité requis pendant toute la durée de ce marché de gestion de l'exploitation de l'ITE.

De façon générale, le Titulaire devra être en mesure de démontrer que ce système est sûr pour un état de fonctionnement normal, dégradé ou en état de non-fonctionnement c'est à dire s'assurer de la sécurité des usagers des voies publiques, des usagers de la zone portuaire, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement. L'objectif est d'être au niveau idéal de zéro accidents/incidents pour lesquels sa responsabilité et celle de la CCIV pourrait être engagée.

Le Titulaire devra établir un **Plan d'action sécurité** (PAS) qui définit la politique annuelle et les orientations sécurité dans le domaine de la sécurité des circulations, des personnes, des biens et de l'environnement.

¹ Décomposition au sens de la directive européenne 2001/16/CE modifiée par la directive 2004/50/CE pour l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

4.3 Management de la mission

4.3.1 Organisation des moyens

Le Titulaire devra mettre en place l'organisation qui lui permettra d'atteindre les objectifs suivants :

- Atteinte des performances contractuelles,
- Respect des délais contractuels et des délais d'exécution,
- Conformité des productions et des prestations vis-à-vis des exigences contractuelles et réglementaires,
- Régularité et efficacité du reporting de la réalisation des prestations.

Ces moyens se formaliseront au travers de :

- un Plan de gestion de la documentation,
- une Programmation de la gestion des circulations,
- un Plan d'actions sécurité (PAS),
- un Plan d'actions qualité (PAQ),

L'ensemble de ces documents devront être transmis à la CCIV.

Afin de remplir parfaitement ses missions, le Titulaire devra composer une équipe disposant des fonctions suivantes (certaines fonctions pouvant être assurées par la même personne, sauf restrictions spécifiques) :

- Chefs de Projet interlocuteurs principaux de la CCIV,
- Responsable Qualité / Gestion Documentaire,
- Responsable Exploitation / Gestion des circulations,
- Responsable Sécurité ferroviaire.

A noter que la fonction de Responsable Sécurité ferroviaire ne pourra pas être assurée par le Responsable Exploitation ni dépendre hiérarchiquement de ce dernier.

Le Responsable Exploitation devra :

- faire preuve d'une expertise et d'une autonomie importante dans ses domaines de compétences,
- travailler étroitement et efficacement avec l'ensemble des acteurs en interface de ses domaines de compétences.

4.3.2 Revues et rapports d'activité

Une revue trimestrielle d'exploitation sera organisée et ces revues se dérouleront soit dans les locaux de la Direction des Ports à La Seyne sur Mer, soit en visio-conférence.

A la fin du marché, le Titulaire remettra à la CCIV un rapport d'activité abordant les sujets suivants :

- Gestion des circulations :
 - bilan des trafics et des circulations de la période,
 - difficultés rencontrées en lien les différents utilisateurs, intervenants, prestataires (RFN, manutentionnaires, EF, etc...) et leur organisation,
 - éventuels incidents ou dysfonctionnements constatés dans la programmation des circulations et proposition des mesures correctives,
 - programme des circulations actualisé pour la période à venir.

- Sécurité ferroviaire :
 - identification de situations présentant des risques significatifs,
 - liste des incidents et accidents survenus durant la période écoulée, et cumulés sur l'année en cours,
 - analyse des causes et responsabilités de ces événements, et mesures correctives.

L'ensemble de ces éléments devront pouvoir être consultés par la CCIV à tout moment de la mission, notamment préalablement à la présentation du rapport annuel.

4.3.3 Contrôles extérieurs et audits

La CCI du Var pourra exercer un contrôle extérieur au Titulaire en se faisant assister si besoin par un prestataire indépendant soumis aux règles du secret professionnel.

Ces contrôles et audits pourront porter tant sur la réalisation des prestations des missions que sur l'application de tout ou partie de leurs dispositions d'assurance qualité.

Le Titulaire prendra les mesures nécessaires pour recevoir toute personne intervenant en audit, et permettre l'accès à l'ensemble des produits et documents qu'il souhaiterait consulter. Pour ces audits, le Titulaire devra également s'assurer de la disponibilité de son personnel pour répondre aux questions posées. Les procédures d'audits, le contenu de leur programme et les actions éventuelles qui en découlent seront mis au point en concertation avec le Titulaire.

5 PRESTATIONS SPECIFIQUES

5.1 Objet et périmètre des prestations spécifiques

Ces prestations ont pour objet de pouvoir traiter des situations dégradées, notamment en cas d'incident/accident. Elles ne relèvent pas du forfait, doivent faire l'objet d'un prix unitaire et doivent pouvoir être déclenchées à la commande.

5.1.1 Chef Incident Local (CIL)

Le Titulaire devra pouvoir faire intervenir en cas d'incident/accident un CIL (Chef Incident Local) dont le rôle consistera entre autres :

- à prévenir dans les plus brefs délais la CCIV et la Capitainerie de l'incident/accident survenu
- à prendre toutes les mesures de sécurité et conservatoires permettant d'éviter tout suraccident
- à être l'interlocuteur et coordinateur auprès des différents acteurs (opérateurs ferroviaires, autorités extérieures, services de secours...)
- à permettre le rétablissement des conditions normales d'exploitation dès que possible
- à recueillir les éléments d'information nécessaires à toute suite juridique possible visant à établir les responsabilités
- à établir les RCI (Rapport de Constatations Immédiates) et RI (Rapport d'Incidents) correspondants

Le CIL devra dans les plus brefs délais se mettre en contact avec le cadre d'astreinte du mainteneur désigné par la CCIV pour permettre le dégagement et la remise en état au plus tôt de la voie et des équipements connexes.

5.1.2 Agents au sol pour reprise de gardiennage des PN en cas de dérangement

Le Titulaire devra être en mesure de mettre en place – d'entente avec la CCIV - des renforts d'Agent au sol pour reprise de gardiennage d'un ou plusieurs PN automatiques en cas de dérangement.

5.1.3 Opération de relevage

Le Titulaire devra être en mesure de proposer des moyens de relevage d'un engin moteur ou d'un wagon suite à déraillement. Cette prestation devra comprendre la mise à disposition du matériel de relevage ainsi que du personnel nécessaire à l'intervention. Les moyens mobilisés seront adaptés à l'ampleur du déraillement : camionnette spécialisée ou wagon de secours selon les cas. Le délai de réalisation sera fonction – outre l'ampleur du déraillement - du lieu et de la gêne occasionnée ; il sera précisé dans chacun des bons de commande prescrivant l'exécution de cette prestation.

5.2 Missions exclues

- La surveillance des emprises et la conservation du domaine. Cette mission est essentiellement remplie par les services de sûreté de la CCIV.

6 ANNEXES GRAPHIQUES

Vue d'ensemble des réseaux ferrés

Plan simplifié de l'ITE du Port de Brégaillon

Plan simplifié de la Zone Industriale Portuaire de Brégaillon