

# Conditions particulières

## ***Desserte d'Installation Terminale Embranchée (ITE)***

### Définitions :

#### **A - Installation Terminale Embranchée (ITE) :**

- Equipement ferroviaire qui permet à un utilisateur du mode de transport ferroviaire de disposer de voies privatives ou à usage privatif permettant l'accès au Réseau Ferré National (RFN), propriété de Réseau Ferré de France (RFF).
- Une ITE est composée de deux parties :
- une première partie, située sur le domaine public ferroviaire ou portuaire, qui appartient au gestionnaire d'infrastructure qui a autorisé le raccordement ; elle comprend toutes les installations nécessaires pour mettre la voie privative ou à usage privatif en communication avec celles du RFN ;
- une seconde partie, réalisée par l'embranché sur des emprises dont il a l'usage.

#### **B - Utilisateur d'une ITE :**

L'utilisateur d'une ITE peut être notamment :

- un client dénommé «embranché », qui déclare être titulaire d'une convention de raccordement avec un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire,
- un client dénommé "sous-embranché", autorisé par un embranché à utiliser son ITE pour la desserte d'un sous-embranchement,
- un client dénommé "locataire" ou "exploitant" auquel l'embranché ou le sous-embranché a transmis l'usage des installations,
- un client dénommé "co-utilisant" autorisé par un embranché ou un sous-embranché à utiliser une ITE,
- un client autorisé par un Marché d'Intérêt National (MIN), à utiliser l'ITE de ce marché pour des transports relevant de son activité.

### **1. Champ d'application**

Les présentes Conditions Particulières régissent les relations entre la SNCF et les utilisateurs pour la desserte ou l'exploitation des ITE.

Elles s'appliquent dès lors que la SNCF est chargée d'effectuer la desserte de ces installations ou de les emprunter pour réaliser des opérations de desserte ou de manœuvre de wagons destinés à un sous-embranchement.

### **2. Desserte des ITE**

**2.1** Les jours et heures de desserte des ITE sont déterminés entre les utilisateurs et la SNCF.

**2.2** Pour des motifs commerciaux ou techniques, la consistance, la fréquence ou l'horaire de ces dessertes peuvent être modifiés entre la SNCF et les différents utilisateurs de l'ITE.

**2.3.** Un plan ou un schéma prévu dans une consigne locale ou de desserte précise le lieu de livraison et de restitution des wagons convenu avec les utilisateurs d'ITE.

**2.4** Sur demande des utilisateurs d'ITE et dans la limite de ses possibilités, la SNCF peut réaliser des dessertes supplémentaires à celles prévues au point 2.1, aux prix fixés par les Tarifs ou convenus entre les parties.

### **3. Rattachement pour le calcul du prix de transport**

Pour le calcul du prix de transport, la SNCF désigne une gare de rattachement de l'ITE.

### **4. Obligations des utilisateurs d'ITE**

**4.1** Il appartient aux utilisateurs d'ITE définis ci-dessus au point « B » de définitions, de prendre toutes les dispositions utiles pour :

- garantir que la consistance des installations satisfait aux exigences légales,

- entretenir les installations situées sur la seconde partie de l'ITE ou raccordées à celle-ci de manière telle qu'elles permettent la libre circulation du matériel roulant,
  - libérer de tout obstacle les voies empruntées pour la desserte, ainsi que les abords, et ce pendant toute la durée de la desserte,
  - sauf disposition contractuelle particulière, recevoir en un seul lot l'ensemble des wagons livrés à chaque desserte.
- 4.2 Dès la livraison, il appartient aux utilisateurs d'ITE de prendre toutes les mesures utiles pour l'immobilisation des wagons.
- 4.3 Les wagons restitués doivent être groupés et attelés en un seul lot à l'emplacement défini selon les dispositions du point 2.3.
- 4.4 Le gabarit à la jonction des voies de desserte ne doit pas être engagé et les wagons doivent être immobilisés.

## 5. Conditions générales relatives à la sécurité

- 5.1 Les dispositions des décrets 92-158 du 20/02/92 et 92-352 du 01/04/92 s'appliquent aux opérations de dessertes effectuées sur l'ITE.
- 5.2 Une réunion préalable commune doit être tenue à l'initiative de l'utilisateur de l'ITE ou de la SNCF pour procéder à l'inspection des lieux de travail en vue d'éviter les risques professionnels qui peuvent résulter de l'exercice simultané, en un même lieu, des activités de différentes entreprises.
- 5.3 Les mesures de sécurité reprises au plan de prévention sont portées par les employeurs, chacun en ce qui le concerne, à la connaissance de son personnel.
- 5.4 Chacune des parties s'engage à aviser l'autre de tout fait nouveau intervenant sur l'ITE, en particulier de ceux qui constitueraient un risque qui n'aurait pas fait l'objet de l'inspection mentionnée au point 5.2 ci-dessus, principalement s'ils étaient susceptibles d'entraîner des répercussions sur la sécurité du personnel (modification des installations, intervention d'une nouvelle entreprise extérieure).  
Cet avis est transmis dans un délai suffisant pour que l'information et la formation du personnel intervenant puissent être réalisées de façon satisfaisante.  
Le plan de prévention sera modifié en conséquence.  
Ces dispositions sont notamment applicables si une Entreprise Ferroviaire ou un tractionnaire autre que la SNCF devait circuler sur l'ITE.

## 6. Dispositions relatives aux manœuvres

- 6.1 La SNCF est seule habilitée pendant la desserte qu'elle effectue, à utiliser les aiguilles et appareils de sécurité de la 1ère partie d'ITE repérés sur le plan joint à la consigne locale ou de desserte.  
Après la desserte et conformément à la consigne locale ou de desserte, ces appareils sont replacés par la SNCF dans la position isolant l'ITE des autres voies et immobilisés dans cette position. La SNCF ne répond pas de toute autre utilisation de ces appareils.
- 6.2 Sur la seconde partie de l'ITE, la manœuvre de l'ensemble des installations et la mise en oeuvre des mesures de protection des dessertes (vérification de l'absence d'obstacle) sont assurées par l'utilisateur de l'ITE à ses frais et sous sa responsabilité exclusive, dans les conditions précisées dans une consigne commune de desserte.  
Au-delà de l'emplacement de livraison désigné au plan ou au schéma du 2.3 ci-dessus et dans la limite de ses possibilités, la SNCF peut proposer de réaliser les manœuvres sur la seconde partie de l'ITE. Les prestations fournies seront alors décrites dans un contrat de prestations complémentaires et seront facturées aux prix indiqués dans le tarif de Fret SNCF, rubrique « autres tarifs » ou convenus entre les parties.
- 6.3 Si exceptionnellement, en cas de carence de l'utilisateur ou de son personnel, les agents de la SNCF, afin d'assurer la desserte, se substituaient aux préposés de l'utilisateur pour exécuter les opérations définies au 6.2 ci-dessus, ils seraient considérés d'office comme agissant en tant que préposés directs de l'utilisateur avec toutes conséquences de droit.

## 7. Responsabilité

- 7.1 Chacune des parties répondra à l'égard de l'autre, dans les conditions du droit commun, des dommages résultant de l'inobservation de l'une quelconque des obligations mises à sa charge.
- 7.2 Toutefois, le montant de l'indemnité que la SNCF pourrait être amenée à verser à l'embranché, par sinistre tant pour les dommages matériels que pour les troubles d'exploitation liés directement aux dits dommages, sera limité aux montants indiqués dans un contrat spécifique conclu entre la SNCF et l'utilisateur. Ces deux catégories de préjudices (matériels et troubles d'exploitation) sont indemnisés séparément par sinistre.
- 7.3 Au-delà, l'utilisateur, de même que ses assureurs, le cas échéant, s'engagent à renoncer à tout recours contre la SNCF, ses agents et ses éventuels assureurs.
- 7.4 Le principe de la renonciation à recours visé ci-dessus doit figurer dans les polices d'assurance souscrites par l'utilisateur.