



Convention de partenariat



Entre,

d'une part,

l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), syndicat professionnel régi par les lois du 21 mars 1884 et du 12 mars 1920, inscrite au répertoire des syndicats professionnels de la Préfecture de Paris sous le numéro 1347, dont le numéro SIREN est le 784 408 643 et le siège est situé 17, rue d'Anjou - 75008 Paris, représentée par son Président, Thierry Mallet,

désignée ci-après le « représentant des entreprises ferroviaires »

et

d'autre part,

France Chimie, union de syndicats professionnels régie par la loi du 21 mars 1884, déclarée à la préfecture des Hauts-de-Seine sous le numéro 92/1399, dont le numéro SIREN est 784 358 855, dont le siège est situé 14, rue de la république - 92 800 Puteaux, représentée par son Président, Luc Benoit-Cattin

et

l'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP), syndicat professionnel régi par la loi du 21 mars 1884, inscrite sous les numéros 900284 à la Ville de Paris et 14060 à la Préfecture de Paris, dont le numéro SIREN est le 784 668 527 et le siège social est situé 4, avenue Hoche - 75008 Paris, représentée par son Président, Olivier Gantois,

désignées ci-après les « représentants des entreprises industrielles »,

Vu le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, dit « RID », de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF),

Vu 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

Vu l'article 46 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires,

Vu l'article 7 de l'arrêté du 12 août 2008 modifié relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national, dit « arrêté PIS »,

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « arrêté TMD », son Annexe II et son article 2.3.3. Mesures à prendre en cas d'incident ou d'accident,

Considérant la nécessité de mettre à la disposition des entreprises ferroviaires, de manière volontaire, les compétences des entreprises industrielles en cas d'évènement de transport ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses,

Considérant les conventions, en date du 10 décembre 1996 et du 31 octobre 2000, conclues entre la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) et respectivement l'ex-Union des Industries Chimiques devenue France Chimie et l'Union Française des Industries Pétrolières, dont l'objet est de définir les conditions dans lesquelles les industriels des secteurs concernés apportent leur assistance à la SNCF pour des incidents survenant dans le cadre des transports dont ils sont les expéditeurs.

Considérant la nécessité de permettre à l'ensemble des entreprises de fret ferroviaire, quel que soit le détenteur du wagon, de bénéficier de l'assistance des industriels, soit dans le cadre du contrat de transport qui unit l'industriel et l'entreprise ferroviaire, soit en l'absence de tout lien contractuel préalable entre l'industriel et l'entreprise ferroviaire.

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Deux Arrêtés ministériels datés du 30 janvier 2017, l'un modifiant l'« arrêté PIS » et l'autre modifiant l'« arrêté TMD », clarifient les conditions d'intervention des services de secours en cas d'incident ou d'évènement impliquant une marchandise dangereuse sur le réseau ferroviaire, en faisant évoluer la typologie des alertes ferroviaires par la suppression du caractère systématique de l'appel aux services de secours, c'est-à-dire par la modification de la définition des types d'évènement de sécurité (type 1 et type 2).

ARTICLE 2 – DEFINITIONS

Destinataire : Etablissement ou site industriel sur lequel il est procédé au déchargement de la marchandise dangereuse du train ; le destinataire peut aussi être l'expéditeur.

Détenteur de wagons ou détenteur : Personne ou entité propriétaire du wagon ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit wagon à titre de moyen de transport, telle que définie à l'annexe 2 au Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons.

Entreprise ferroviaire : Entreprise titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises dangereuses.

Entreprise requérante : Entreprise ferroviaire, adhérente ou non à l'UTP, susceptible de demander le concours des entreprises volontaires selon une organisation et avec des moyens qui lui sont propres et référencée dans la base de données FERAID.

Entreprise volontaire : Etablissement ou site industriel situé sur le territoire métropolitain appartenant à une entreprise industrielle, adhérente ou non à France Chimie ou à l'UFIP, déclaré volontaire pour intervenir dans le cadre de la présente convention et dont les coordonnées ainsi que les marchandises dangereuses pour lesquelles il se déclare compétent sont référencées dans la base de données FERAID.

Évènements de sécurité de type 1 : Accidents ou incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses, ne nécessitant pas d'aviser systématiquement les services de secours publics, définis à l'article 2.3.3.2 de l'annexe II de l'« arrêté TMD ». Ces évènements sont ceux qui ne figurent pas dans l'annexe 1 de la présente convention.

Evènements de sécurité de type 2 : Accidents ou incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses pour lesquels l'avis des services de secours publics est systématiquement requis, définis à l'article 2.3.3.1 de l'annexe II de l'« arrêté TMD ». Ces évènements figurent dans l'annexe 1 de la présente convention.

Expéditeur : Entreprise qui expédie pour elle-même ou pour un tiers des marchandises dangereuses ; est expéditeur l'entreprise industrielle ou l'intermédiaire de transport ayant passé un contrat de transport ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire.

Intmédiaire de transport : Entreprise ayant contracté, en qualité de commissionnaire de transport, de transitaire ou de transporteur principal avec une entreprise industrielle, et ayant conclu le contrat de transport avec l'entreprise ferroviaire.

Intervenant : toute personne physique ou morale choisie par l'entreprise volontaire pour réaliser ou faire réaliser, sous la responsabilité de cette dernière, l'assistance en raison de sa compétence technique dans les domaines du matériel ferroviaire ou de la marchandise dangereuse transportée.

Réseau ferroviaire : Ensemble de l'infrastructure ferroviaire situé sur le territoire national composé des voies et groupes de voies parcourus par des trains de fret et soumis aux prescriptions des décrets N° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et N° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises.

Les deuxièmes parties des Installations Terminales Embranchées, exploitées par l'industriel expédiant ou recevant des marchandises dangereuses sont exclues du réseau ferroviaire visé par la présente convention. L'annexe 2 décrit avec un exemple le réseau ferroviaire concerné par la présente convention.

ARTICLE 3 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles, en cas d'accident ou d'incident de transport ferroviaire sur le territoire français, impliquant des marchandises dangereuses, référencé en tant qu'évènement de sécurité de type 1, les **entreprises volontaires** apporteront leur assistance technique aux **entreprises requérantes**.

La convention porte indissociablement sur d'une part, l'assistance apportée par les **entreprises volontaires** intervenant à la demande de toute **entreprise requérante** avec laquelle elles n'ont pas de lien contractuel pour le transport considéré, et d'autre part sur l'assistance apportée par les **entreprises volontaires** intervenant à la demande de leur **entreprise ferroviaire** cocontractante.

L'adhésion des **entreprises volontaires et requérantes** à la présente convention est indivisible, en ce sens qu'il n'est pas possible d'adhérer pour l'un ou l'autre des deux types d'assistance visés à l'alinéa précédent. La demande d'adhésion ou sa modification est faite auprès de l'administrateur de la base de données FERAID, via un formulaire d'inscription.

La liste des **Entreprises volontaires et requérantes** est publiée et tenue à jour sur la base de données FERAID accessible en ligne par un accès sécurisé et dont France Chimie assure l'administration.

Les **entreprises volontaires et requérantes** souhaitant résilier leur adhésion en informent l'administrateur de la base de données FERAID, qui met à jour la liste. Seules les **entreprises volontaires** et les **entreprises requérantes** inscrites dans la base de données peuvent se prévaloir des dispositions de la présente convention et de la notice descriptive qui la complète.

ARTICLE 4 - CHAMP D'APPLICATION

La présente convention s'applique :

- Entre une **entreprise requérante** et une **entreprise volontaire** qui ont conclu, ou pas, le contrat de transport pendant l'exécution duquel est survenu un évènement de type 1 à l'origine de la demande d'assistance.

- Quand l'**entreprise volontaire** est appelée par une **entreprise requérante** à apporter son assistance sur des marchandises dangereuses à l'occasion d'un transport pour la conclusion, la préparation et l'exécution duquel elle n'est nullement intervenue et pendant l'exécution duquel est survenu un évènement de type 1 à l'origine de la demande d'assistance.
- Quand l'**entreprise volontaire** qui a eu recours à un **intermédiaire de transport** est appelée par une **entreprise requérante** à apporter son assistance sur des marchandises dangereuses dont elle a confié l'organisation du transport ferroviaire audit intermédiaire et qu'un évènement de type 1 à l'origine de la demande d'assistance est survenu pendant le transport.

ARTICLE 5 – PRINCIPE DE L'INTERVENTION

Lors d'un évènement de sécurité de type 1, l'**entreprise requérante** pourra faire appel aux moyens définis à l'article 8 de la présente convention pour revenir à une situation normale de circulation des wagons contenant des marchandises dangereuses ou vides non nettoyés non dégazés et, d'une manière générale, faire cesser tout risque pour les personnes, les biens ou l'environnement.

ARTICLE 6 - MODALITES DE COLLABORATION ENTRE ENTREPRISES VOLONTAIRES ET REQUERANTES

L'**entreprise volontaire** est invitée à mettre en œuvre les moyens humains ou matériels appropriés, nécessaires à l'assistance qu'elle propose, dans des délais utiles et dans des conditions de sécurité satisfaisantes, sans toutefois être soumise à aucune obligation ni de moyens ni de résultats.

L'**entreprise volontaire** intervient en raison de sa compétence professionnelle et de sa connaissance de la marchandise dangereuse.

L'**entreprise requérante** transmet à l'**entreprise volontaire** les consignes de sécurité applicables dans le cadre du plan d'intervention et de sécurité et coordonne l'ensemble des mesures de prévention pendant la durée de l'intervention, sous la maîtrise d'œuvre du gestionnaire d'infrastructure.

L'**entreprise requérante** prend les dispositions pour assurer l'accueil et l'accompagnement du personnel de l'**entreprise volontaire** ou de celui de l'**intervenant** sur les lieux de l'évènement et pendant l'intervention.

ARTICLE 7 – DEROULE DES OPERATIONS

1. L'alerte ferroviaire est reçue par le gestionnaire d'infrastructure, qui reste le garant de la sécurité sur son réseau.
2. L'**entreprise ferroviaire** informée de l'évènement fait son diagnostic et classe l'évènement en type 1 ou en type 2.
3. Le gestionnaire d'infrastructure prend les mesures de sécurité qui s'imposent sur son réseau. En cas d'évènement de type 2, il contacte les services de secours publics.
4. L'**entreprise ferroviaire** reste responsable du transport qu'elle effectue. En cas d'évènement de type 1, elle contacte en priorité son **expéditeur** pour l'informer de la situation.
 - 4.1 Si cet **expéditeur** est une entreprise industrielle ou un établissement industriel référencé dans la base de données FERAID, l'**entreprise ferroviaire**, si elle est elle-même référencée dans la base de données FERAID, peut requérir son assistance dans les conditions de la présente convention et selon la procédure visée aux points 5 à 9 du présent article ; **expéditeur** et **entreprise ferroviaire** deviennent dans ce cadre respectivement **entreprise volontaire** et **entreprise requérante**.
 - 4.2 Si cet **expéditeur** est un **intermédiaire de transport**, l'**entreprise ferroviaire** référencée dans la base de données FERAID peut requérir l'assistance de l'entreprise industrielle ou du site industriel qui est le client de l'**intermédiaire de transport** ou tout autre établissement ou site industriel situé sur le territoire métropolitain.

Si ces entreprises ou sites industriels sont référencés dans la base de données FERAID l'**entreprise**

ferroviaire et l'entreprise industrielle ou le site industriel deviennent dans ce cadre respectivement **entreprise requérante** et **entreprise volontaire** et la procédure de demande d'assistance s'effectue dans les conditions de la présente convention et selon la procédure visée aux points 5 à 9 du présent article.

5. L'**entreprise requérante** sollicite par téléphone l'**entreprise volontaire** qui l'informe de sa capacité à répondre à la demande d'assistance, soit par ses propres moyens, soit en recourant à un **intervenant**. En cas de réponse favorable, l'**entreprise requérante** lui adresse par tout moyen dématérialisé de transmission et de conservation de données le formulaire de demande d'assistance [figurant en annexe de la notice descriptive].
6. Si la solution proposée par l'**entreprise volontaire** à l'**entreprise requérante** implique une opération sur le wagon, cette opération doit faire l'objet d'un accord express du **détenteur**. Cette opération est mise en œuvre sous la responsabilité du **détenteur du wagon**, soit par ce dernier, soit par tout autre entreprise (qui peut être l'**entreprise volontaire**) à laquelle il donne son accord pour qu'elle intervienne.
 - 6.1 Dans le cas où l'**entreprise volontaire** n'est pas le **détenteur du wagon** ou qu'elle n'a aucun lien contractuel avec celui-ci, il appartient à l'**entreprise requérante** d'obtenir l'accord du **détenteur** ; les coûts éventuels d'intervention du **détenteur** sont à la charge de l'**entreprise requérante**.
 - 6.2 Dans le cas où l'**entreprise volontaire** est l'**expéditeur** lié contractuellement avec le **détenteur du wagon** sur lequel porte l'intervention il appartient à l'**entreprise volontaire** d'obtenir l'accord du **détenteur** ; les coûts éventuels d'intervention du **détenteur** sont à la charge de l'**entreprise volontaire**.
7. L'**entreprise volontaire** transmet à l'**entreprise requérante**, par tout moyen dématérialisé de transmission et de conservation de données, le formulaire de confirmation d'assistance [figurant en annexe de la notice descriptive].
8. En cas d'assistance sur les lieux de l'événement, l'**entreprise volontaire** intervient dans le respect des mesures de coordination des actions et des consignes de sécurité prévues dans le cadre du plan d'intervention et de sécurité du gestionnaire d'infrastructure.
9. Si la solution à la gestion de l'événement n'est pas considérée comme répondant aux besoins exprimés par l'**entreprise requérante**, celle-ci peut de faire appel à une autre **entreprise volontaire** ou aux secours publics.

ARTICLE 8 – ASSISTANCES PREVUES PAR LA PRESENTE CONVENTION

Les moyens matériels et humains disponibles au titre de la présente convention dépendent du niveau d'assistance et des marchandises dangereuses pour lesquels chaque **entreprise volontaire** s'est déclarée compétente sur la base de données FERAID.

1. Accès à la base de données

Les **entreprises requérantes** et **entreprises volontaires** peuvent effectuer une recherche sur la base de données FERAID :

- Par marchandise dangereuse : en renseignant le nom ou le code ONU de la marchandise dangereuse, afin d'obtenir les noms et les coordonnées des **entreprises volontaires** pouvant les conseiller ou les assister sur le lieu de l'événement ;
- Par entreprise : A chaque **entreprise volontaire** correspond une liste de marchandises dangereuses pour lesquelles elle s'est déclarée compétente pour apporter son assistance.
- Par code danger de la marchandise dangereuse
- Par département du lieu de survenance de l'incident

2. Niveaux d'assistance

Niveau 1 Renseignements à distance : l'entreprise volontaire identifiée comme compétente apporte son expertise sur la(s) marchandise(s) dangereuse(s) impliquée(s) dans l'événement, par téléphone, par mail, par fax ou par tout autre moyen dématérialisé de transmission et de conservation de données. Dans ce cas, il n'y a pas de déplacement sur les lieux de l'incident ou l'accident.

Les conseils et avis donnés ne peuvent être garantis par **l'entreprise volontaire** en raison notamment de l'incertitude sur les conditions exactes de l'incident et la situation dans laquelle se trouve la marchandise dangereuse quant à l'utilisation qui pourra être faite de ses avis ou conseils.

Niveau 2 Conseil sur les lieux de l'événement : l'entreprise volontaire, ou le cas échéant **l'intervenant** qu'elle aura désigné, se déplace directement sur le lieu de l'événement pour conseiller **l'entreprise requérante** au plus près dudit lieu.

Niveau 3 Assistance sur les lieux de l'événement : Sans préjudice des dispositions du § 6 de l'article 7, **l'entreprise volontaire**, ou le cas échéant **l'intervenant** qu'elle aura désigné, intervient directement sur le lieu de l'événement avec des moyens humains et matériels, pour participer à toute opération visant à faire cesser le risque pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Les niveaux d'assistance sont attachés à la marchandise dangereuse et non au site, en ce sens qu'un même site peut déclarer des niveaux d'assistance différents selon les marchandises dangereuses sur lesquelles porte son expertise.

ARTICLE 9 – RESPONSABILITES

- Le gestionnaire d'infrastructure conserve la maîtrise d'œuvre des opérations sur ses emprises et reste juge du déroulement de l'intervention.
- **L'entreprise volontaire** conserve à sa charge les dommages subis par son personnel en raison de l'exécution des travaux effectués dans le cadre de son intervention.
- Sauf le cas de faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable exclusivement imputable à **l'entreprise volontaire** ou à **l'intervenant**, **l'entreprise requérante** répond de tous les dommages, autres que ceux visés à l'alinéa précédent, pouvant survenir lors des interventions réalisées par **l'entreprise volontaire** ou **l'intervenant**, renonce à tous recours contre **l'entreprise volontaire** (et le cas échéant ses filiales, sites et établissements) et **l'intervenant** pour leur gestion de l'incident et les garantit de tous recours et actions qui pourraient être engagés contre eux par des tiers.

ARTICLE 10 – FINANCEMENT DES FRAIS EXPOSES PAR LES ENTREPRISES VOLONTAIRES LORS DE L'INTERVENTION

Les **entreprises volontaires** s'engagent sur les aspects suivants :

- Les personnels intervenants restent rémunérés par leurs employeurs respectifs ;
- Les **entreprises volontaires** ont en charge les coûts éventuels d'astreinte ou de maintien en état opérationnel des matériels dédiés à la présente convention (moyens techniques et humains) ;
- Les **entreprises volontaires** s'engagent à limiter la demande de remboursement des frais liés aux matériels engagés aux seuls matériels consommables et matériels endommagés lors de l'intervention.
- Les **entreprises volontaires** s'engagent à limiter la demande de remboursement des frais liés au personnel aux seuls frais engagés spécifiquement et exclusivement pour l'intervention : heure supplémentaires dédiées, heures d'astreintes dédiées.

Afin de ne pas entraver les opérations pour des raisons purement financières, **l'entreprise volontaire** informe **l'entreprise requérante**, dans la mesure du possible préalablement à son intervention, soit des éventuels frais qu'elle pourrait être amenée à facturer pour son intervention, soit que son concours n'occasionnera aucun

frais.

ARTICLE 11 – OPPOSABILITE DE LA CONVENTION AUX ENTREPRISES REQUERANTES ET VOLONTAIRES

Le fait pour un site d'une **entreprise volontaire** et pour une **entreprise requérante** de figurer à leur demande expresse dans la base de données FERAID, via le formulaire d'inscription, entraîne la connaissance et l'acceptation des dispositions de la présente convention, et ses éventuels avenants, et de sa notice descriptive qui lui sont ainsi opposables et auxquels elle ne peut unilatéralement renoncer.

Toutefois, tout accord particulier passé entre une **entreprise ferroviaire** et un **expéditeur** visant à organiser et à encadrer les conditions dans lesquelles l'**expéditeur** intervient à la demande de l'**entreprise ferroviaire** pour mettre fin à un incident survenant au cours d'un transport ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses prévaut sur les prescriptions de la présente convention.

ARTICLE 12 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

Sauf dénonciation expresse par lettre recommandée avec accusé de réception sous un préavis de trois mois, la présente convention est conclue pour une durée de trois ans, à compter de la date de sa signature, renouvelable par tacite reconduction pour des périodes de même durée.

ARTICLE 13 – MODIFICATION

Toute modification à la présente convention, définie d'un commun accord entre les parties, fera l'objet d'un avenant signé et annexé au présent document et sera portée à la connaissance des **entreprises volontaires** et des **entreprises requérantes** enregistrées dans la base de données FERAID.

ARTICLE 14 – DROIT APPLICABLE ET LITIGES

La présente convention est régie par le droit français.

Tout litige ou contestation relatif à l'interprétation, la formation, l'exécution, l'inexécution ou la cessation de la présente convention, survenant entre les parties, à défaut de solution amiable sera porté exclusivement devant le tribunal compétent de Paris, seul compétent même en cas de pluralité de défendeurs, de demande incidente ou d'appel en garantie.

Cela ne dégage en aucun cas les parties signataires de poursuivre l'application de la convention.

ANNEXES DE LA CONVENTION

Le présent protocole comporte les 2 annexes suivantes :

Annexe 1 Extrait de l'« arrêté TMD » définissant les événements de type 2 (Texte réglementaire en vigueur à la date de signature de la présente convention)

Annexe 2 description du réseau ferroviaire concerné par la convention

Fait à Paris,

le 2 Septembre 2020

en trois exemplaires originaux

Pour l'UTP

Pour l'UFIP

Pour France Chimie

signé

signé

signé

Le Président
Thierry Mallet

Le Président
Olivier Gantois

Le Président
Luc Benoit-Cattin

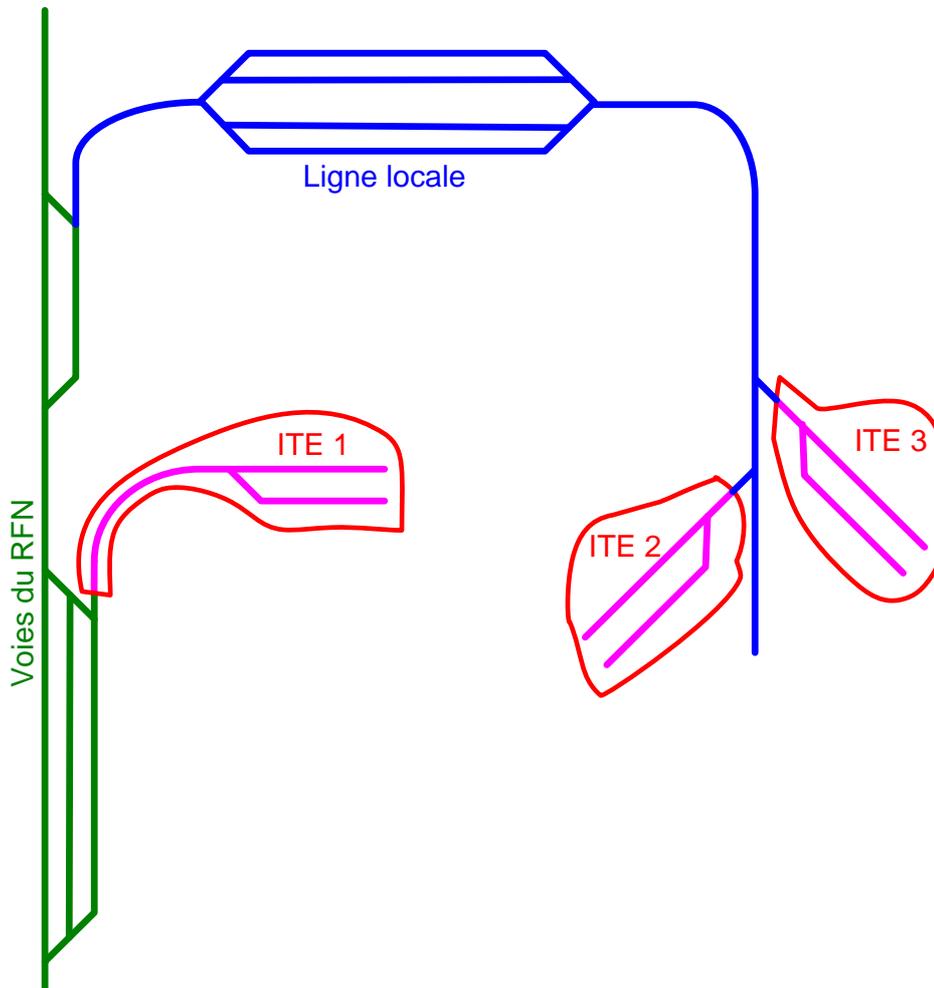
ANNEXE 1 - EXTRAIT DE L'« ARRETE TMD » DEFINISSANT LES EVENEMENTS DE TYPE 2

1. Explosion, implosion, incendie ou nuage de vapeur ou de gaz.
2. Fuite constatée répondant aux critères suivants :
 - a) Transport en citerne, ou véhicule-citerne en ferroutage :
 - fuite en provenance du corps de la citerne ou d'un équipement autre qu'une pièce mobile (capot, fermeture, soupape, bouchon, couvercle, etc.) ; ou
 - fuite en flux continu provenant d'une pièce mobile ; ou
 - suintement ou goutte à goutte provenant d'une pièce mobile sauf si la matière dangereuse concernée se caractérise par l'un des numéros d'identification du danger suivants : 20, 22, 30, 33, 40, 50, 80, 90 et 99.
 - b) Transport en vrac, ou véhicule pour vrac en ferroutage :

Écoulement en provenance des trappes de déchargement lorsque ce dernier est supérieur à 2 litres par minute ou tout épandage provenant du corps du wagon, du conteneur ou d'un véhicule pour vrac.
 - c) Transport en colis :

Épandage du contenu des colis en dehors d'une UTI, d'un véhicule transporté en ferroutage ou du compartiment de charge d'un wagon.
 - d) Perte de confinement d'une unité de transport sous fumigation (n° ONU 3359).
3. Événement d'exploitation ferroviaire :
 - a) Choc anormal (on entend par choc anormal, un accostage brutal ou un choc latéral) impliquant :
 - un wagon-citerne ou un wagon pour le transport multimodal chargé de conteneur(s)-citerne(s), citerne(s) mobile(s), CGEM ou véhicule(s)-citerne(s) ayant pour conséquences une déformation du réservoir ou une dégradation des équipements de service ou de structure de la citerne, ou ;
 - un wagon transportant des marchandises dangereuses en vrac (wagon-trémie, conteneur pour vrac, véhicule pour vrac) ayant pour conséquences une déformation de l'enceinte de rétention, ou des équipements de celle-ci, rendant le contenant structurellement impropre à l'emploi, selon le 7.3.1.13 du RID ;
 - b) Déraillement sans renversement :
 - d'un wagon-citerne ou d'un wagon pour le transport multimodal chargé de conteneur(s)-citerne(s), citerne(s) mobile(s), CGEM ou véhicule(s)-citerne(s) ayant pour conséquences une déformation du réservoir ou une dégradation des équipements de service ou de structure de la citerne, ou ;
 - d'un wagon transportant des marchandises dangereuses en vrac (wagon-trémie, conteneur pour vrac, véhicule pour vrac) ayant pour conséquences une déformation de l'enceinte de rétention, ou des équipements de celle-ci, rendant le contenant structurellement impropre à l'emploi, selon le 7.3.1.13 du RID ;
 - c) Renversement d'un wagon-citerne ou d'un conteneur-citerne, citerne mobile, CGEM, ou véhicule-citerne, ou d'un wagon transportant des marchandises dangereuses en vrac (wagon-trémie, conteneur pour vrac, véhicule pour vrac) ;
 - d) Tout événement qui a rendu impropre à l'emploi une UTI ou un compartiment de charge contenant des colis de marchandises de la classe 1 ou de matières radioactives, ou qui a permis d'observer une dégradation de l'intégrité d'un colis, l'ayant rendu impropre à la poursuite du transport sans mesure de sécurité complémentaire.

ANNEXE 2 RESEAU FERROVIAIRE VISE PAR LA PRESENTE CONVENTION



Définition de l'ITE (installation terminale embranchée)

L'installation terminale embranchée regroupe un ensemble d'infrastructures ferroviaires permettant aux trains de quitter les voies du réseau ferré national ou de la Voie Ferrée Locale pour venir charger/décharger des marchandises dans l'enceinte du site industriel ou de la plateforme logistique.

Les infrastructures ferroviaires situées dans l'enceinte d'un établissement à l'usage exclusif de celui-ci et relevant du décret du 1er avril 1992 ne sont pas incluses dans la présente convention.