



Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Conditions d'admission et d'acheminement des unités de transport intermodal

RC A 7d n°2

Applicable sur le système ferroviaire

Version n° 2

Applicable à partir du 15 décembre 2019

Avant-propos

Le présent texte a été élaboré en application de :

1. l'article 2d du [décret n° 2006-369 du 28 mars 2006](#) *relatif aux missions et statuts de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)*
L'EPSF a pour mission de publier tout document technique, règle de l'art et recommandation, élaboré ou non par l'établissement public, de nature à faciliter le respect, par les personnes concernées, des exigences réglementaires relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires ;
2. l'article 108 de l'[arrêté du 19 mars 2012](#) *fixant les objectifs et méthodes des indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national.*

Il est à noter que la notion de « RFN » (réseau ferré national) n'est plus utilisée dans le présent texte. Lui est substituée la notion de « Système ferroviaire » telle que définie à l'article 1^{er} 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.*

Sommaire

Préambule	4
Objet.....	4
Abréviations utilisées.....	5
CHAPITRE 1 – DESCRIPTION DES UNITES DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI)	6
Article 101. Dispositions générales	6
Article 102. Codification des UTI	8
Article 103. Identification des UTI.....	9
103.1. Grands conteneurs maritimes.....	9
103.2. Caisses mobiles continentales	9
103.3. Conteneurs « flats » et caisses mobiles plateaux.....	10
103.5. Semi-remorques sur bogies, systèmes bimodaux	11
103.6. Caisses amovibles pour transbordement horizontal	12
CHAPITRE 2 - PROFILS DE TRANSPORT COMBINE ET CODIFICATION DES LIGNES DE TRANSPORT COMBINE	13
Article 201. Principes.....	13
Article 202. Caractéristiques des wagons	14
202.1. Description des wagons	14
202.2. Wagon de référence des systèmes codifiés	15
202.3. Chiffres correcteurs des wagons codifiés	16
Article 203. Profil de transport combiné.....	17
Article 204. Codification des lignes de transport combiné	18
CHAPITRE 3 - CONDITIONS D'ADMISSION ET D'ACHEMINEMENT	19
Article 301. Principes.....	19
301.1 – Détermination des conditions d'admission	19
301.2 – Gabarit de référence.....	19
301.3 – Détermination des conditions d'acheminement	19
301.4 – Transports ordinaires.....	19
301.5 – Transports exceptionnels	20
Article 302. Cas d'application	20
302.1. Circulation des UTI codifiées sur wagons porteurs du code C ou P.	20
302.2. Autres chargements	22
ANNEXE - Inscription des conteneurs de 8' dans les gabarits de chargement	22
Fiche d'identification	23

Préambule

La publication de la présente version est, principalement, motivée par la décision de ne plus donner valeur de moyen acceptable de conformité à cette recommandation dans le cadre des travaux de réduction des règles nationales.

Objet

La présente recommandation a pour objet de définir les conditions d'admission et d'acheminement des unités de transport intermodal dans le cadre des procédures de codification conformément aux dispositions de la fiche UIC 596.6. En outre, il devra être procédé à une reconnaissance de l'aptitude au transport (RAT) avant la mise en circulation des unités de transport intermodal.

Abréviations utilisées

A	ATE	Avis de transport exceptionnel
B	BIC	Bureau international des conteneurs
	BTE	Bureau des transports exceptionnels
C	CEN	Comité européen de normalisation
	CUU	Contrat uniforme d'utilisation des wagons
R	RAT	Reconnaissance de l'aptitude au transport
	RFN	Réseau ferré national
U	UIC	Union internationale des chemins de fer
	UIRR	Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route
	UTI	Unité de transport intermodal

Chapitre 1

Description des unités de transport intermodal (UTI)

Article 101. Dispositions générales

➔ Définition

Les unités de transport intermodal (UTI) sont des matériels de transport conçus afin de faciliter la manutention pour passer d'un mode de transport à un autre. Cette technique de transport est dénommée « transport combiné ».

Les UTI sont des contenants, dont les dimensions extérieures sont conformes aux normes routières européennes, notamment leur largeur (de 2,44 m à 2,60 m) et leur longueur (de 3,05 m à 13,80 m).

➔ Types d'UTI

Elles se différencient essentiellement par la hauteur de leurs faces latérales (de 2,15 m à 3,14 m par rapport au plan de référence). Elles sont sans ou avec un bogie routier, munis ou non de dispositifs spécifiques de manutention et d'arrimage. Leurs modes de manutention peuvent être verticaux ou horizontaux. Elles sont classées en cinq types différents :

- les grands conteneurs maritimes ;
- les caisses mobiles continentales ;
- les conteneurs « plats » et les caisses mobiles plateaux ;
- les semi-remorques routières ;
- les caisses amovibles à transbordement horizontal.

➔ Normes

Outre les **fiches UIC** relatives aux conditions techniques à remplir pour leur utilisation en trafic international, un nouveau standard de marquage européen des unités de charges fait l'objet de la norme **CEN 13044** applicable depuis le 1^{er} juillet 2011.

La norme **CEN 13044** décrit trois marquages :

- **13044.1 : Marquage d'identification** (applicable à toutes les unités de charges).
Ce marquage est constitué d'un code propriétaire spécifique pour l'Europe à 4 lettres (identification de l'opérateur : clé propriétaire attribuée par l'UIRR ou le BIC) suivi de 6 chiffres (N° d'enregistrement) et un chiffre d'autocontrôle.
- **13044.2 : Marquage des caisses mobiles pour l'exploitation sur rails.**

- **13044.3 : Marquage des semi-remorques pour l'exploitation sur rails.**

Les marquages d'exploitation sur rails figurent sur des plaques à fond jaune.

Un planning de transition pour l'application de la norme CEN 13044 a été établi. Au 1^{er} juillet 2019, toutes les unités de chargement doivent porter la nouvelle plaque de codification.

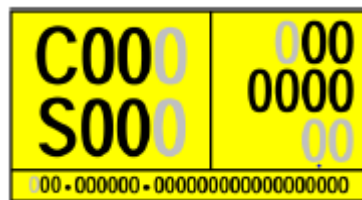
Article 102. Codification des UTI

La codification des UTI (sauf grands conteneurs et caisses mobiles plateaux) se compose d'une lettre (code de compatibilité du wagon) associée à un numéro de profil de transport combiné à 2 ou 3 chiffres (possibilité de deux numéros : profil normal et éventuellement profil spécial). Le profil de transport combiné spécial est précédé de la lettre S.

La codification des UTI figure sur la plaque de codification de chaque côté de l'UTI et fait l'objet de fiches UIC.

Pour les grands conteneurs, une transcription de leurs dimensions en codification C est possible.

Le numéro de profil de transport combiné spécial est obligatoire pour le trafic avec la Grande-Bretagne.



Exemple de plaque de codification d'UTI

Nota : certains grands conteneurs portent également des plaques de codification pour caisse mobile ; dans ce cas, il y a lieu de prendre en compte uniquement cette codification pour déterminer les conditions d'acheminement.

Article 103. Identification des UTI

103.1. Grands conteneurs maritimes

Les grands conteneurs sont des unités de chargement aux dimensions normalisées qui peuvent être levées indifféremment par leurs parties supérieures ou inférieures et être gerbées en charge. Les conditions techniques à remplir par les grands conteneurs admis en trafic combiné international sont reprises dans la **fiche UIC 592**.

Les grands conteneurs sont transportés sur :

- des wagons porte-conteneurs munis de plaque d'appui avec chevilles unifiées permettant leur fixation (ces wagons sont porteurs du marquage décrit dans la **fiche UIC 571-4**) ;
- des wagons plats spécialisés munis de glissières ;
- éventuellement des wagons plats ordinaires.

On distingue 3 classes de grands conteneurs :

- classe 1 : largeur de 2,438 m ;
- classe 2 : largeur de 2,500 m ;
- classe 3 : largeur supérieure à 2,500 m et inférieure ou égale à 2,600 m.

Les grands conteneurs sont porteurs d'un numéro d'identification et du code C.



103.2. Caisses mobiles continentales

Les caisses mobiles sont des structures amovibles de véhicules routiers de transport, aux caractéristiques unifiées par l'UIC (dimensions, dispositifs de fixation et dispositifs de transbordement) et dont les conditions techniques sont reprises à la **fiche UIC 592**.

Les caisses mobiles sont transportées sur :

- des wagons porte-caisses mobiles munis de plaques d'appui avec chevilles unifiées permettant leur fixation ;
- des wagons plats spécialisés munis de glissières lorsque la configuration de la caisse mobile le permet.

Les caisses mobiles sont identifiées par le code C.



103.3. Conteneurs « flats » et caisses mobiles plateaux

Les conteneurs « flats » et les caisses mobiles plateaux sont des unités de chargement munies de zones de préhension conformes à la **fiche UIC 592**.

Ils peuvent être munis de parois d'abouts rabattables pour leur transport à vide, gerbés sur plusieurs niveaux.

Ils sont transportés soit sur :

- des wagons porte-caisses mobiles (ils reposent sur les plaques d'appui munies de chevilles unifiées par l'intermédiaire de leurs pièces de fixation) ;
- des wagons plats ordinaires ou spécialisés (munis de glissières, ...).



Exemple de caisse mobile plateau



Exemple de conteneur « flat »

103.4. Semi-remorques sur wagons spéciaux

Les semi-remorques routières aptes au transport ferroviaire sont équipées de dispositifs de transbordement permettant leur manutention et leur transport sur wagons spéciaux selon les dispositions fixées par la **fiche UIC 596-5**.

Les semi-remorques routières sont transportées sur des wagons à poche fixe de telle manière que les pneumatiques reposent sur le fond de la poche fixe et que l'avant de la semi-remorque soit verrouillé sur la

sellette (technique codée P) ou repose sur des plaques d'appui munies de chevilles par l'intermédiaire de pièces de fixation (technique codée N). Ces techniques sont reprises à la **fiche UIC 571-4**.

Les semi-remorques sont identifiées par des plaques de codification apposées sur les faces latérales.



103.5. Semi-remorques sur bogies, systèmes bimodaux

Les semi-remorques routières sur bogies ferroviaires comportent des aménagements permettant leur transport sur bogies spécifiques selon les dispositions fixées par l'UIC. Pendant leur acheminement par voie ferrée, elles sont reliées aux bogies de transport spécialisés et forment alors une rame indéformable appelée « segment SR ».

Les caractéristiques des systèmes de transport rail-route et des semi-remorques sur bogies sont reprises à la **fiche UIC 597**. Les conditions d'exploitation des segments et des trains constitués de semi-remorques routières sur bogies ferroviaires sont reprises à la **fiche UIC 429**. Les conditions de codification des unités de chargement en transport combiné et des lignes de transport combiné sont reprises à la **fiche UIC 596-6**.

Il existe 3 systèmes unifiés « bimodaux » :

- KOMBIRAIL, codé K ;
- ROAD-RAILER, codé R ;
- TRANSTRAILER, codé T.

Les semi-remorques ainsi que les bogies de transport sont identifiés par des plaques de codification apposées sur les faces latérales.



Exemple de Road-Railer



Exemple de Kombirail

103.6. Caisses amovibles pour transbordement horizontal

Les caisses amovibles pour transbordement horizontal sont des unités de chargement comportant des aménagements permettant leur manutention et leur transport selon les dispositions fixées par l'UIC. Les conditions techniques à remplir pour l'utilisation en trafic international sont reprises à la **fiche UIC 591**.

Elles sont transportées sur wagons plats spécialisés équipés de dispositifs pivotants permettant le passage des caisses de la route au rail et vice versa.

Il existe 3 systèmes unifiés porteurs du code de compatibilité B :

- le système ACTS ;
- le système SNCF ;
- le système RSS.

Les caisses amovibles pour transbordement horizontal sont identifiées par des plaques de codification apposées sur les faces latérales.



Chapitre 2

Profils de transport combiné et codification des lignes de transport combiné

Article 201. Principes

L'organisation des transports des UTI exige de contrôler :

- la compatibilité entre les UTI et leur wagon porteur ;
- les conditions d'admission : inscription des couples UTI / wagon dans le profil des itinéraires revendiqués, puis empruntés ;
- les conditions d'acheminement : en transport ordinaire ou exceptionnel.

Le respect de ces trois exigences peut reposer sur un système de codification des UTI, des wagons porteurs, et des lignes empruntées.

Ce système de codification permet de :

- vérifier l'adéquation entre l'UTI et son wagon (même code lettre) ;
- contrôler que le couple « UTI / wagon » s'inscrit dans les profils des lignes empruntées ;
- déterminer les conditions d'acheminement du wagon chargé : transport ordinaire ou transport exceptionnel.

Les lignes du réseau ferré britannique sont codifiées **C S09 / C S337**. Seules sont admises les UTI codifiées avec des profils spéciaux : S XX ou S XXX.

En conséquence, les unités de chargement à destination de la Grande-Bretagne doivent obligatoirement porter les plaques suivant la fiche **UIC 596.6**.

Ces transports s'effectuent uniquement sur des wagons aptes tunnel :



Exemple de wagon apte tunnel : marquage CT signifiant « Channel Tunnel »

Article 202. Caractéristiques des wagons

202.1. Description des wagons

Certaines UTI peuvent être transportées sur des wagons plats, mais la majorité d'entre elles sont transportées sur des wagons adaptés à un ou plusieurs types d'UTI qui permettent d'offrir des hauteurs de chargement plus élevées ou des agrès d'arrimage plus efficaces, faciles à manipuler et à contrôler.

Les wagons de transport combiné sont polyvalents, spécialisés ou plats. Ils se différencient par la hauteur de leur plan de chargement (entre 0,95m et 1,30m) ou la hauteur de leur poche à bogie routier (de 0,22m à 0,33m) au-dessus du plan de référence constitué par le plan de roulement des rails. Cette hauteur est mentionnée sur les longerons des wagons.

Les wagons polyvalents sont généralement à empattement long pouvant atteindre 14,40m.

Les wagons spécialisés et plats présentent des empattements variables de 10m à 16m.

Les wagons utilisés sont :

- des wagons porte-caisses, munis de plaques d'appui équipées de chevilles unifiées de fixation, pour les transports de grands conteneurs, de caisses mobiles, de conteneurs plats et de caisses mobiles plateaux ;
- des wagons plats spécialisés munis de glissières adaptées à la configuration des conteneurs et des caisses mobiles ;
- des wagons à poche fixe ou mobile pour les transports de semi-remorques ;
- des wagons spécialisés à dispositifs pivotants pour les transports de caisses amovibles à transbordement horizontal ;
- d'autres wagons, dont la superstructure ou les agrès d'arrimages s'opposent aux risques de glissement longitudinaux et latéraux ou de renversement latéral ;
- des wagons plats, sous réserve de centrer, caler et arrimer les UTI.

Un code de compatibilité a été créé pour contrôler l'adéquation entre les UTI et leurs wagons (Point 3.3.2 de la **fiche UIC 596-6** et annexe 11 du **CUU**).

Le code de compatibilité est constitué d'une lettre inscrite dans un triangle sur fond jaune. Il est apposé sur les deux faces du châssis des wagons, ou des bogies et des UTI.

Les wagons polyvalents peuvent porter un ou plusieurs codes de compatibilité « C » ou « P ».





Les systèmes spécialisés, constitués d'UTI et de wagons spécifiques, sont porteurs de codes de compatibilité « N » ou « B ».

Des systèmes techniques permettent de constituer des rames avec des UTI très spécifiques directement reliées aux bogies de transport. Ces systèmes sont identifiés par les codes de compatibilité : « K », « R » ou « T ».

202.2. Wagon de référence des systèmes codifiés

Pour déterminer le gabarit maximal de chargement des UTI, on utilise la notion de « wagon de référence ». Le wagon de référence, dont les caractéristiques conventionnelles ont été fixées par l'UIC à la **fiche 596-6** pour chaque type d'UTI, est utilisé pour :

- le calcul de la codification des lignes du transport combiné ;
- le calcul de la codification des UTI ;
- déterminer le nombre correcteur des wagons dont les caractéristiques sont différentes de celles du wagon de référence.

<p>Exemple de marquage de wagon</p> <p>C (comme cheville) pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles</p> <p>Ce wagon a une capacité de chargement égale à celle du wagon de référence</p> 	<p>Exemple de marquage de wagon « multi-berce »</p> <p>Marquage des wagons spécialisés pour le transport de caisse mobile</p> <p>100 = ACTS 020 = SNCF 003 = RSS</p>  <p>Exemple d'un wagon 020 (SNCF)</p>
<p>Exemple de wagon à double marquage</p> <ul style="list-style-type: none">- P (comme POCHE technique poche + sellette) pour le transport de semi-remorques- N (comme NOVATRANS technique poche + cheville) pour le transport de semi-remorques <p>Ces wagons ont une capacité de chargement égale à celle du wagon de référence.</p>  	

202.3. Chiffres correcteurs des wagons codifiés





Outre le code alphabétique d'identification du système technique de transport combiné, les wagons disposant de caractéristiques géométriques plus ou moins favorables par rapport au wagon de référence sont porteurs d'un chiffre correcteur positif ou négatif.

Lorsque le chiffre correcteur « n » est précédé du signe +, cela signifie que le plan de chargement du wagon est plus bas de n centimètres que celui du wagon de référence. Il peut transporter des UTI plus haute de « + n » centimètres que l'UTI de référence.

Lorsque le chiffre correcteur « n » est précédé du signe -, cela signifie que le plan de chargement du wagon est plus haut de n centimètres que celui du wagon de référence. Il ne peut transporter que des UTI plus basses de « - n » centimètres que l'UTI de référence.

Autrement dit, la codification maximale admissible d'une UTI sur un wagon porteur d'un chiffre correcteur positif « + n » est égale à la codification de la ligne empruntée majorée de la valeur du chiffre correcteur.

Lorsque le chiffre correcteur est négatif « - n », la codification maximale admissible d'une UTI sur un wagon porteur d'un chiffre correcteur négatif « - n » est égale à la codification de la ligne empruntée minorée de la valeur du chiffre correcteur.

Exemple de marquage de wagon à capacité de chargement supérieure : wagon « + » plus favorable	Exemple de marquage de wagon à capacité de chargement inférieure : wagon « - » moins favorable
<p>Le nombre + 23 indique une capacité de chargement supérieure au wagon de référence de 23 cm de plus.</p> <p>Le nombre 945 indique la hauteur du plan de chargement en mm</p> 	<p>Pour le réseau ferré français, le chiffre - 6 indique une capacité de chargement inférieure à celle du wagon de référence de 6 cm de moins.</p> <p>Pour les réseaux ferrés luxembourgeois et italien, le chiffre - 5 indique une capacité de chargement inférieure à celle du wagon de référence de 5 cm de moins</p> 
<p>Le nombre correcteur repris sous le triangle est valable pour tous les réseaux ferrés de l'UIC.</p> <p>Il s'applique aux profils normaux et spéciaux à 2 ou 3 chiffres.</p> 	<p>La circulation de ce wagon chargé d'une UTI n'est autorisée que sur les réseaux ferrés repris au droit des nombres correcteurs.</p> <p>Ces nombres correcteurs s'appliquent aux profils normaux et spéciaux à 2 ou 3 chiffres.</p> <p>Exemple pour le réseau ferré belge : le chiffre "0" indique une capacité de chargement égale à celle du wagon de référence.</p> 

Article 203. Profil de transport combiné

Le profil de transport combiné définit un volume dans lequel s'inscrit le couple wagon/UTI.

Pour déterminer son numéro de profil de transport combiné, l'UTI est placée en position de transport sur le wagon de référence.

Il existe 2 types de profils de transport combiné :

- des profils normaux identifiés par un numéro à 2 ou 3 chiffres ;
- des profils spéciaux identifiés par un numéro à 2 ou 3 chiffres précédé de la lettre S.

Les numéros de profil à 2 chiffres (00 à 99) s'appliquent aux UTI dont la largeur est inférieure ou égale à 2,55 m (2,50 m pour les semi-remorques). Ces chiffres indiquent les écarts de hauteur en centimètres de la face latérale ou profil de l'UTI par rapport à un couple UTI de référence (code 00) de 2,15 m de haut, chargée sur son wagon de référence, dont la hauteur du plan de chargement est située à 1,150 m au-dessus du plan de référence (pour les wagons du transport combiné et les bogies des systèmes semi-remorques, la hauteur du plan de référence est de 330 mm au-dessus du plan de roulement)

Les numéros de profil à 3 chiffres (330 à 429) s'appliquent aux UTI, dont la largeur est supérieure à 2,55 m et inférieure ou égale à 2,60 m (entre 2,50 m et 2,60 m pour les semi-remorques). Ces chiffres indiquent la hauteur totale en centimètres de l'angle haut de la face latérale du couple UTI chargée sur son wagon de référence, par rapport au plan de référence.

Le numéro de profil (00 à 99 ou 330 à 429) croît avec la hauteur de ses faces latérales (de 2,15 m à 3,14 m). Les numéros de profil associés aux profils de lignes normaux ou spéciaux sont déterminés en application des dispositions décrites aux annexes **E**, **F** ou **G** de la **fiche UIC 596-6**.

Exemples :

- Le profil numéroté 22 autorise pour les caisses mobiles ou les caisses amovibles de 2,55 m maximum de largeur, une hauteur supérieure de 22 cm à celle du profil minimal codé 00.
Selon l'annexe F1 de la fiche UIC 596-6, le profil minimal 00 pour les caisses mobiles et les caisses amovibles d'une largeur pouvant atteindre 2,55 m au maximum, correspond à une hauteur de 330 cm par rapport au plan de référence. Le profil 22 autorise 22 cm de plus en hauteur, soit un profil de transport combiné de 352 cm.
- Le profil numéroté 341 autorise pour les caisses mobiles ou les caisses amovibles d'une largeur supérieure à 2,50 m et inférieure ou égale à 2,60 m, une hauteur supérieure de 11 cm à celle du profil minimal 330.
Selon l'annexe F2 de la fiche UIC 596-6, le profil minimal 330 pour les caisses mobiles et les caisses amovibles d'une largeur supérieure à 2,50 m et inférieure ou égale à 2,60 m correspond à une hauteur de 330 cm par rapport au plan de référence. Le profil 341 autorise 11 cm de plus en hauteur soit un profil de transport combiné de 341 cm.

Article 204. Codification des lignes de transport combiné

Pour faciliter la vérification de l'inscription du couple UTI / wagon dans le gabarit de la ligne, une codification de ligne de transport combiné est mise en place.

La codification d'une ligne de transport combiné correspond aux hauteurs maximales de chargement par type d'UTI sur le wagon de référence dans le gabarit dégagé sur cette ligne.

SNCF Réseau référence les profils de ligne-

Les lignes du réseau ferré national présentent des profils différenciés : la hauteur des faces latérales des UTI sur leur wagon peut varier de 3,30 à 4,29 m au-dessus du plan de roulement des rails. Sous caténaire, la hauteur maximale dans l'axe longitudinal de l'UTI reste inférieure à 4,29 m.

La codification d'une ligne de transport combiné est exprimée par les codes de compatibilité P et C suivis du numéro de profil de transport combiné à 2 ou 3 chiffres applicable sur la ligne pour chacune des techniques P et C.

Par souci de simplification, il n'a été retenu que 2 techniques d'UTI (P et C) pour la codification des lignes de transport combiné.

Les autres codes de compatibilité sont assimilés aux codes P ou C comme suit :

- **P** : codification utilisable pour les U.T.I. codifiées **P, N, R, T** ;
- **C** : codification utilisable pour les U.T.I. codifiées **C, K et B**.

Les lignes du RFN sont décrites par 3 profils de ligne, dont deux décrivent les profils normaux, et un décrit le profil spécial, qui permettront de déterminer les conditions d'admission et d'acheminement du couple UTI / wagon :

- **Codification des lignes avec profils normaux :**

- Lignes au gabarit GA : C 22 / C 341 - P 22 / P 339 ;
- Lignes au gabarit GB : C 45 / C 364 - P 45 / P 359.

- **Codification des lignes avec profil spécial :**

- Lignes au gabarit GB1 : C S55 / C S385 - P S55 / P S385.

Les différents gabarits normalisés de ligne sont décrits dans la norme européenne **EN 15273**.

Chapitre 3

Conditions d'admission et d'acheminement

Article 301. Principes

301.1 – Détermination des conditions d'admission

L'exploitant ferroviaire doit déterminer, puis vérifier, les conditions d'admission du couple UTI / wagon par l'inscription de son profil de transport combiné dans le gabarit des lignes empruntées.

La codification de l'UTI transportée doit être inférieure ou égale à la codification de la ligne de transport combiné empruntée corrigée en plus ou en moins par le nombre correcteur éventuellement inscrit sur le wagon.

301.2 – Gabarit de référence

D'une manière générale, le gabarit de référence du réseau ferré national est le gabarit GA.

La carte annexée au document de référence du réseau ferré national indique le gabarit maximal de chacune des lignes du réseau ferré national. Pour plus de précisions, les exploitants ferroviaires peuvent se rapprocher de SNCF Réseau.

301.3 – Détermination des conditions d'acheminement

Les conditions d'acheminement sont déterminées par la valeur du profil de transport combiné (couple UTI sur wagon) par rapport au profil de référence du réseau ferré national.

Lorsqu'il s'agit de grands conteneurs de largeur de 8 pieds ou 2,438m transportés sur wagons plats ordinaires, les conditions d'acheminement doivent être déterminées à l'aide de l'annexe 1. Cette annexe permet de déterminer le gabarit de chargement du couple Wagon / conteneur en fonction de l'empattement et de la hauteur du plan de chargement du wagon.

301.4 – Transports ordinaires

Les transports d'UTI correspondant à des couples UTI / wagon inscrits dans le profil P 22 / P 339 - C 22 / C 341 sont des transports ordinaires sur l'ensemble des lignes de gabarit GA, quelle que soit la vitesse d'acheminement.

Les profils de transport combiné inscrits dans le Gabarit International de Chargement (GIC) ou Gabarit G1 sont des transports ordinaires sur l'ensemble du réseau, quelle que soit la vitesse d'acheminement.

301.5 – Transports exceptionnels

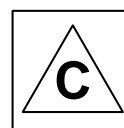
Les transports d'UTI correspondant à des couples wagon / UTI dépassant le profil P 22 / P 339 - C 22 / C 341 sont des transports exceptionnels et sont acheminés sous couvert d'ATE.

Article 302. Cas d'application

302.1. Circulation des UTI codifiées sur wagons porteurs du code C ou P

Exemples :

Caisse mobile codifiée C24 chargée sur wagon marqué



La codification maximale admissible pour une UTI chargée sur un wagon sans nombre correcteur est égale à la codification des lignes empruntées (caractéristiques équivalentes à celles du wagon de référence).

Ce wagon permet donc la circulation d'UTI codifiées jusqu'à :

- **C22** sur lignes codifiées C22 ;
- **C45** sur lignes codifiées C45.

La codification C24 de l'UTI étant supérieure à C22, l'UTI doit en conséquence être acheminée sous couvert d'ATE.

Caisse mobile codifiée C24 chargée sur wagon marqué



La codification maximale admissible pour une UTI chargée sur un wagon avec nombre correcteur positif est égale à la codification des lignes empruntées augmentée de la valeur du nombre correcteur.

Pour un wagon marqué « + 4 », la codification des lignes empruntées doit être augmentée de la valeur du nombre correcteur soit 4.

Ce wagon permet donc la circulation d'UTI codifiées jusqu'à :

- **C26** sur les lignes codifiées C22 (soit 22 + 4) ;
- **C49** sur lignes codifiées C45.

La codification C24 de l'UTI étant inférieure à la codification de ligne C22 augmentée du nombre correcteur (22 + 4 = 26), l'UTI peut donc être acheminée comme un transport ordinaire.

Caisse mobile codifiée C30 chargée sur wagon marqué



La codification maximale admissible pour une UTI chargée sur un wagon avec nombre correcteur positif est égale à la codification des lignes empruntées augmentée de la valeur du nombre correcteur.


Pour un wagon marqué « + 4 », la codification des lignes empruntées doit être augmentée de la valeur du nombre correcteur soit 4.

Ce wagon permet donc la circulation d'UTI codifiées jusqu'à :

- **C26** sur les lignes codifiées C22 (soit $22 + 4$) ;
- **C49** sur lignes codifiées C45.

La codification C30 de l'UTI étant supérieure à la codification de ligne C22 augmentée du nombre correcteur ($22 + 4 = 26$), l'UTI doit en conséquence être acheminée sous couvert d'un ATE.

Caisse mobile codifiée C31 chargée sur wagon marqué

	
SNCF ÖBB FS	- 3
DB	+ 2

En présence d'un marquage dérogatoire, il faut prendre en compte le nombre correcteur le plus faible attribué au réseau concerné pour le parcours en charge.

Dans cet exemple, le wagon est « - 3 », nombre correcteur attribué aux réseaux désignés dans le cadre en regard du chiffre. (ex appellation des entreprises historiques en attendant une modification du marquage).

La codification maximale admissible pour une UTI chargée sur un wagon avec nombre correcteur négatif est égale à la codification des lignes empruntées diminuée de la valeur du nombre correcteur.

Dans le cas présent, la codification des lignes du réseau ferré national doit être diminuée du nombre correcteur 3. Ce wagon permet donc la circulation d'UTI codifiées jusqu'à :

- **C19** sur lignes codifiées C22 (soit $22 - 3$) ;
- **C42** sur lignes codifiées C45 (soit $45 - 3$).

La codification C31 de l'UTI étant supérieure à C19 et inférieure à C42, elle doit en conséquence être acheminée sous couvert d'ATE.

302.2. Autres chargements

Pour les grands conteneurs de largeur 2,438 m (8 pieds) sur wagons plats

La fiche UIC 592 permet de déterminer le gabarit de chargement du couple wagon / conteneur en fonction de l'empattement et de la hauteur du plan de chargement du wagon.

Les conditions d'acheminement sont alors les suivantes :

- Inscription dans le gabarit de chargement G1 ou GIC (gabarit international de chargement) :
Ces transports sont des transports ordinaires sur l'ensemble du réseau ferré national.
- Inscription dans le gabarit de chargement GA :
Ces transports sont des transports ordinaires sur l'ensemble du réseau, à l'exception des transports en provenance ou à destination des gares non ouvertes au gabarit GA.
- Inscription dans le gabarit de chargement GB ou GB1 :
Ces transports sont des transports exceptionnels et sont acheminés sous couvert d'un ATE.

Pour les semi-remorques sur wagons porteurs du code de compatibilité N, les semi-remorques sur bogies porteurs du code de compatibilité R ou T et les UTI codifiées P

Les conditions d'acheminement sont déterminées par l'adéquation du marquage « wagon / code » de l'UTI avec la codification P des lignes de transport combiné.

Pour les caisses amovibles pour transbordement horizontal sur wagons porteurs du code de compatibilité B, les semi-remorques sur bogies porteurs du code de compatibilité K et les UTI codifiées C

Les conditions d'acheminement sont déterminées par l'adéquation du marquage « wagon / code » de l'UTI avec la codification C des lignes de transport combiné.

Pour les conteneurs plats et caisses mobiles plateaux, les autres conteneurs et caisses mobiles sur wagons plats


Les conditions d'acheminement sont déterminées en application des règles d'inscription dans les gabarits de chargement.

ANNEXE

INSCRIPTION DES CONTENEURS DE 8' DE LARGE DANS LES GABARITS DE CHARGEMENT

		Hauteur maxi du plan de chargement (*)													
		1100 mm	1120 mm	1140 mm	1160 mm	1180 mm	1200 mm	1220 mm	1240 mm	1260 mm	1280 mm	1300 mm			
E m p a t t e m	Gabarit de	GIC	8'6"1/2	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	
		GA	9'	9'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
	Chargement	GB	9'6"	9'6"	9'6"	9'6"	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	
12 m	Gabarit de	GIC	8'6"1/2	8'	8'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
		GA	9'	9'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
	Chargement	GB	9'6"	9'6"	9'6"	9'6"	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	
13 m	Gabarit de	GIC	8'6"1/2	8'	8'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
		GA	9'	9'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
	Chargement	GB	9'6"	9'6"	9'6"	9'6"	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	
14 m	Gabarit de	GIC	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	
		GA	9'	9'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
	Chargement	GB	9'6"	9'6"	9'6"	9'6"	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	
15 m	Gabarit de	GIC	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	
		GA	9'	9'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
	Chargement	GB	9'6"	9'6"	9'6"	9'6"	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	
16 m	Gabarit de	GIC	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	8'	
		GA	9'	9'	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'6"1/2	8'	
	Chargement	GB	9'6"	9'6"	9'6"	9'6"	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	9'	

NOTA: Les conteneurs de 2,600 m de haut des classes 2 et 3 sont assimilés à des conteneurs de 8' de large et 8'6"1/2 de haut

(*) Signe pour les wagons porte-conteneurs indiquant la hauteur du plan de chargement: 

Nota : Les conteneurs de 2,600 m de haut des classes 2 et 3 sont assimilés à des conteneurs de 8' de large et 8'6"1/2 de haut

FICHE D'IDENTIFICATION

Référentiel	Sécurité – Sécurité des circulations
Référence	RC A 7d n°2
Titre	Conditions d'admission et d'acheminement des unités de transport intermodal
Type	Recommandation

Résumé

La présente recommandation a pour objet de définir les conditions d'admission et d'acheminement des unités de transport intermodal dans le cadre des procédures de codification conformément aux dispositions de la fiche UIC 596.6

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Date d'application
1	06/03/2014	08/06/2014
1a	15/03/2017	15/03/2017
2	15/12/2019	15/12/2019

Textes abrogés	Textes interdépendants
	<ul style="list-style-type: none">• CUU• Fiches UIC : 429, 571-4, 591, 592, 596-5, 596-6, 597, Document de référence du réseau• Norme CEN 13044

Entreprises concernées	Exploitants ferroviaires
Lignes ou réseaux concernés	Lignes conventionnelles

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous :



en sélectionnant le sujet « Les documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Division Règles et Référentiels
Établissement public de sécurité ferroviaire – Direction des Référentiels
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex