



Recommandation

Transports exceptionnels

22 octobre 2024



Avant-Propos

En application de l'article 2 alinéa 3c du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 *relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire*, l'EPSF est chargé, au titre des missions d'élaboration, de promotion et de diffusion des bonnes pratiques en matière de sécurité ferroviaire, de publier tout document technique, règle de l'art ou recommandation de nature à contribuer au respect de la réglementation en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires. Certains de ces documents peuvent comporter des préconisations ayant valeur de « moyen acceptable de conformité ». Leur respect permet de présumer de la conformité aux exigences prévues par la réglementation nationale..

Ce texte présente les préconisations relatives à la mise en œuvre des articles 25, 26 et 27 de l'arrêté du 9 décembre 2021 *fixant les objectifs, les méthodes les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire* concernant les transports exceptionnels, dont le respect vaut présomption de conformité à la réglementation précitée.

Toutefois, ceci ne fait pas obstacle à la mise en œuvre, par les entités concernées, de solutions différentes de celles proposées par le présent texte, sous réserve que les solutions différentes, identifiées dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions du règlement n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 *concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009*, permettent d'atteindre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui que les préconisations de ce texte permettent d'atteindre.

Sommaire

Avant-Propos	1
1. Objet	3
2. Définitions	3
3. Abréviations	3
4. Référentiels.....	4
5. Dispositions générales	5
5.1. Définition et acceptation d'un transport exceptionnel	5
5.2. Principes de réalisation d'un transport exceptionnel dans un train.....	5
5.3. Étude de faisabilité et avis au gestionnaire de l'infrastructure	6
5.4. Détermination des restrictions de circulation	6
6. Règles d'exécution des transports exceptionnels	7
6.1. Repérage spécifique des transports exceptionnels	7
6.2. Vérification des transports exceptionnels	7
6.3. Arrêt en cours d'acheminement du transport exceptionnel	8
6.4. Classement des transports exceptionnels dans les trains	9
6.5. Information du conducteur	9
6.6. Accompagnement des transports exceptionnels	9
Annexe 1 - Exemple d'étiquette pour transport exceptionnel soumis à restriction de circulation et avec étude du BTE	
Annexe 2 - Exemple d'étiquette « Modèle U »	
Annexe 3 - Exemple d'étiquette « Modèle O »	
Annexe 4 - Exemple de rapport d'accompagnement d'un transport exceptionnel particulièrement encombrant	


En cliquant sur l'une des lignes du sommaire, vous accédez directement au chapitre ou à l'article correspondant.

1. Objet

La présente recommandation a pour objet de préciser les conditions d'exécution des transports exceptionnels sur le système ferroviaire français.

La publication de cette nouvelle version est motivée par la publication de l'arrêté du 9 décembre 2021.





2. Définitions

Terme		Définition	
I	International Railway Solution	Solutions techniques pour le rail opérationnel : un cadre structuré de documents préparés et publiés par l'UIC pour être utilisés dans le secteur ferroviaire. Ils rassemblent une gamme de solutions volontaires pour soutenir la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance du système ferroviaire et des services fournis par le secteur. (Cliquez sur l'image ci-contre pour accéder au site de l'UIC).	

3. Abréviations


B	BTE	Bureau des transports exceptionnels
E	EF	Entreprise ferroviaire
G	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
I	ICS	Installations de contre-sens
	IRS	International Railway Solution
P	PN	Passage à niveau
T	TEPE	Transport exceptionnel particulièrement encombrant
U	UIC	Union internationale des chemins de fer
V	VUT	Voie unique temporaire



4. Référentiels

Réglementaire	
Type	Titre
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la commission, du 8 mars 2018, établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010
	Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE
	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
	Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire



Vous pouvez accéder aux textes disponibles dans l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF en cliquant sur les icônes ci-dessus

	Ces textes réglementaires doivent être utilisés dans leur version en vigueur lors de la mise en œuvre des dispositions du présent texte.
---	--

Documents EPSF	
Type	Titre
	RC A-B 8 n° 1 « Mouvements de manœuvre »
	RC A-B 7a n° 1 « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains »



Vous pouvez accéder aux textes disponibles dans l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF en cliquant sur les icônes ci-dessus

5. Dispositions générales

5.1. Définition et acceptation d'un transport exceptionnel

5.1.1. Principe

Conformément à l'Appendice J du règlement (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 *concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE* (dite « STI OPE » dans la suite du document) un transport exceptionnel est un « *véhicule et/ou chargement transporté qui, en raison de sa construction/conception, de ses dimensions ou de son poids, ne répond pas aux paramètres de l'itinéraire, nécessite une autorisation particulière de mouvement et peut nécessiter des conditions de circulation particulières sur tout ou partie du parcours* ».

5.1.2. Dispositions d'application

Avant toute acceptation d'un envoi (couple wagon/chargement), il appartient à l'entreprise ferroviaire (EF) ou au gestionnaire de l'infrastructure (GI) de déterminer si son envoi constitue un transport exceptionnel.

Chaque EF ou GI détermine le caractère exceptionnel de son transport et peut s'appuyer pour cela sur les dispositions prévues par l'IRS 50502.

5.2. Principes de réalisation d'un transport exceptionnel dans un train

L'acheminement d'un transport exceptionnel, incorporé dans un train ou dans un convoi, est assuré en toute sécurité.

À cette fin, l'incorporation d'un transport exceptionnel ne peut s'effectuer que si l'EF ou le GI y est autorisé au travers de son certificat de sécurité unique ou de son agrément de sécurité.

Chaque EF ou GI, qui souhaite ainsi être autorisé à l'occasion de la demande de son certificat ou agrément de sécurité ou de la modification de celui-ci, établit une consigne ou instruction opérationnelle indiquant les conditions d'application de cette recommandation reprenant notamment :

- l'organisation à mettre en œuvre ;
- les compétences des agents pour la détermination du caractère exceptionnel du transport, la vérification et l'accompagnement éventuel des transports exceptionnels.

5.3. Étude de faisabilité et avis au gestionnaire de l'infrastructure

Article 25 de l'arrêté du 9 décembre 2021

Sauf dans les cas prévus par la documentation d'exploitation, un train ne peut acheminer un transport exceptionnel qu'après que chaque gestionnaire de l'infrastructure a, à la demande de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure, effectué une étude de faisabilité de la circulation envisagée prenant en compte les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de cette circulation sur l'utilisation des lignes qu'elle est susceptible d'emprunter.

La circulation d'un train destiné à acheminer un transport exceptionnel, autorisée après une étude de faisabilité, fait l'objet d'un avis du gestionnaire de l'infrastructure précisant les instructions techniques ou d'exploitation relatives à son exécution. Il s'applique, soit à un transport isolé, soit à une série de transports présentant les mêmes caractéristiques.

Lorsqu'un train acheminant un transport exceptionnel circule sur le réseau de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, il appartient à l'entreprise ferroviaire concernée de s'assurer de la nature de ce transport sur le réseau de chacun des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures permettant la circulation d'un train de transport exceptionnel sur leurs réseaux respectifs.

Chaque EF ou GI formalise par **consigne opérationnelle** les procédures d'information de tous ses agents concernés par l'avis spécifique.

Chaque GI définit dans sa **documentation d'exploitation** les modalités d'acheminement des transports exceptionnels, en particulier les modalités amenant à la délivrance de l'avis spécifique susmentionné.

Après avoir déterminé le caractère exceptionnel de son transport l'EF ou le GI applique les dispositions prévues par la documentation d'exploitation du ou des GI en charge de la gestion des circulations afin qu'il(s) puisse(nt) délivrer l'avis susmentionné.

5.4. Détermination des restrictions de circulation

Après que l'EF ou le GI a déterminé que son envoi constitue un transport exceptionnel, les restrictions de circulation éventuelles sont déterminées par :

- Le ou les GI en charge de la gestion des circulations conformément à la documentation d'exploitation lorsque ces restrictions sont consécutives au gabarit, à l'entraxe entre les voies et/ou à la masse sur rail ;
- Pour les cas autres que ceux énumérés ci-dessus, l'EF ou le GI transmet les restrictions de circulation conformément à l'IRS 50502 au GI en charge de la gestion de circulations.

6. Règles d'exécution des transports exceptionnels

6.1. Repérage spécifique des transports exceptionnels

Extrait de l'article 27 de l'arrêté du 9 décembre 2021

Tout transport exceptionnel incorporé dans un train fait l'objet :

- a) D'un repérage spécifique définissant notamment ses conditions d'acheminement et les restrictions particulières de manœuvre qui lui sont applicables ;

Un transport exceptionnel fait l'objet d'un repérage spécifique relatif à l'acheminement de ce transport, et intégrant, le cas échéant, les restrictions particulières de manœuvre liées au wagon ou au chargement.

Ce repérage peut notamment être constitué :

- soit d'un étiquetage principal pour un transport exceptionnel soumis à restriction de circulation complété de l'étude fournie par le GI en charge de la gestion des circulations (voir exemple de modèle d'étiquette repris en annexe 1¹) et, le cas échéant, d'un étiquetage complémentaire :
 - application des dispositions du titre 3 de la recommandation [RC A-B 8 n° 1](#) « Mouvements de manœuvre »,
 - en cas d'échange entre EF ou GI concernés, sauf dispositions contraires conclues entre eux, par la mise en place dans les portes étiquettes d'une étiquette modèle U ([voir annexe 2](#)),
 - utilisation d'une étiquette modèle O ([voir annexe 3](#)) dans le cas où un transport exceptionnel doit être acheminé dans un sens de transport imposé ;
- soit d'informations portées par un système informatique, exploitables en phase opérationnelle, lorsque toutes les EF participant au transport en sont convenues.

L'EF ou le GI définit une consigne opérationnelle qui décrit la procédure permettant d'assurer le repérage d'un transport exceptionnel. Cette dernière prévoit notamment les informations à porter à la connaissance du service du GI en charge de la gestion des circulations en cas de relevage

6.2. Vérification des transports exceptionnels

Extrait de l'article 27 de l'arrêté du 9 décembre 2021

Tout transport exceptionnel incorporé dans un train fait l'objet :

.../...

- b) D'une vérification de sa conformité aux instructions de l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ;

¹ En cas de transport exceptionnel non soumis à restriction de circulation ou admis sans étude dans les cas prévus à la documentation d'exploitation, seul le numéro d'avis de transport exceptionnel apparaît sur l'étiquette ordinaire prévue à cet effet.

1. Pour pouvoir circuler sur le système ferroviaire français, tout transport exceptionnel fait l'objet d'une vérification de sa conformité dans les conditions indiquées ci-dessous.

La vérification est effectuée par un (ou des) agent(s) de l'EF en charge du train ou du GI en charge du convoi et porte sur :

- la validité de l'avis du GI ;
- la concordance du wagon utilisé avec la série indiquée par l'avis de transport ;
- l'état du wagon ;
- la conformité du chargement aux prescriptions de l'avis de transport.

Le (ou les) agent(s) de l'EF ou du GI en charge du train ou du convoi ayant effectué ces vérifications annoté comme suit l'exemplaire de l'avis du GI accompagnant le chargement :

« Vérifié : par (nom) de (entité concernée) Date et signature »
--

Les EF ou les GI peuvent assurer cette traçabilité par d'autres moyens.

2. Au départ de certaines gares effectuant un nombre important d'expéditions de transports exceptionnels ayant un chargement identique, une procédure simplifiée de vérification de la conformité du chargement peut être mise en place.

La vérification avant départ est effectuée par un (ou des) agent(s) de l'EF ou du GI en charge du train ou du convoi formé à l'application de cette procédure simplifiée, selon les dispositions prévues dans une consigne opérationnelle.

Dans tous les cas de vérification, l'exemplaire de l'avis du GI accompagnant le chargement est annoté par l'agent ayant procédé à la vérification.

3. En cas de non-conformité avec l'avis du GI, le (ou les) agent(s) de l'EF ou du GI en charge du train ou du convoi procédant à la vérification du transport exceptionnel concerné interdit l'acheminement de ce transport exceptionnel.
4. Lorsqu'une nouvelle étude est à effectuer, l'EF en charge du train ou le GI en charge du convoi se conforme à [l'article 5.3](#) du présent document.

6.3. Arrêt en cours d'acheminement du transport exceptionnel

En cas de détection d'une anomalie entraînant une ou plusieurs non-conformité(s) avec un avis du GI, l'acheminement de ce transport exceptionnel est interrompu. L'EF ou le GI en est avisé pour prendre les mesures nécessaires.

Lorsqu'une nouvelle étude est à effectuer, l'EF en charge du train ou le GI en charge du convoi se conforme à [l'article 5.3](#) du présent document.

6.4. Classement des transports exceptionnels dans les trains

Si un classement particulier est nécessaire, il est indiqué à l'avis spécifique du GI reprenant les instructions techniques ou d'exploitation relatives à son exécution ([voir article 5.3.](#)).

6.5. Information du conducteur

Extrait de l'article 27 de l'arrêté du 9 décembre 2021

Tout transport exceptionnel incorporé dans un train fait l'objet :

.../...

c) D'une information du conducteur.

En complément de la documentation nécessaire au conducteur définie par la STI OPE, l'EF ou le GI définit dans une consigne opérationnelle les caractéristiques et les modalités d'information du conducteur du transport exceptionnel incorporé dans le train.

Afin d'informer le conducteur, conformément à la recommandation [RC A-B 7a n° 1](#) « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains », le bulletin de freinage reçoit l'une des mentions suivantes :

- lorsque l'avis du GI concerne l'ensemble du train la mention « **Avis de transport exceptionnel n°... rectifié n°...** » ;
- lorsque l'avis du GI concerne un ou plusieurs wagons du train :
 - la mention « **Wagon n°..., n^{ième} de tête avis de transport exceptionnel n°... rectifié n°...** » ou,
 - la mention « **Liste transports exceptionnels jointe** » avec la liste jointe comportant les numéros de wagon, leur emplacement dans le train et le ou les numéros d'avis du GI concernés.

D'autre part, le conducteur reçoit par écrit les renseignements relatifs aux restrictions de circulation indiquées dans l'avis du GI le concernant :

- « Vitesse limitée à... km/h » complétée, lorsqu'elle est ponctuelle, par la zone de ralentissement concernée et ses points facilement repérables issus de l'avis du GI ;
- les arrêts prescrits par l'avis du GI ;
- « Circulation interdite à contre sens sur ICS », « circulation par... interdite » ou « obligatoire ».

6.6. Accompagnement des transports exceptionnels


Les transports exceptionnels particulièrement encombrants (TEPE), pouvant subir des changements de positionnement en parcours (désaxements, surélévation), sont normalement accompagnés par un ou plusieurs agents, selon les dispositions spécifiques prévues à l'avis du GI, chargés de :


- s'assurer de la bonne tenue du matériel ;
- vérifier que les opérations prévues ont bien été exécutées et respectées conformément aux prescriptions de l'avis du GI et d'en informer le conducteur ;
- retourner, complété, le rapport d'accompagnement ([voir annexe 4](#)) au GI même si « État néant ».


Annexe 1 - Exemple d'étiquette pour transport exceptionnel soumis à restriction de circulation et avec étude du BTE

WAGON N° Titre du wagon _____ Masse du chargement _____ Masse Totale _____ Voie(s) _____ Voie(s) _____		EXPEDITION du : _____ ENVOI N° : _____ CODE IDENTIFICATEUR DE LA GARE ORIGINE _____ CODE LIEU ORIGINE _____ Code, nom et adresse du client expéditeur _____		NIVEAU C B	
SNEF Traces à dessiner de la gare expéditrice _____		ITINÉRAIRE A SUIVRE OBLIGATOIREMENT C CRITERE : _____ O _____ D DIVERS : _____ E _____ S NATURE MARCHI : _____			
D E S T I N A T I O N A L'EXPORT ? oui/non (2) _____ A L'IMPORT ? oui/non (3) _____ CODE P.T.M.D. _____ (groupe nationale dangereuse)		GARE DESTINATAIRE _____ CODE IDENTIFICATEUR : _____ LIBELLE _____		N° DU COURANT DE TRANSPORT _____ _____ _____ _____ _____	
CODE, NOM, ADRESSE DU CLIENT DESTINATAIRE _____ _____ _____		TRAFIC INTERNATIONAL CODE LOTISSEMENT _____ _____ VITESSE _____			
DOSSIER B.T.E.		ATTENTION RESTRICTIONS DE CIRCULATION ET DE MANŒUVRE - Interdire le passage du chargement : sous les halles, sur les voies munies d'un gabarit fixe et sur les voies longeant les quais couverts.			
(1) Conditions de livraison révisées (nom de l'embranchement le cas échéant) (2) Biter les mentions nautiques		Ce chargement ne peut être transporté dans un train sans l'accord du P.C.C. qui sera l'objet d'un dossier ETIQUETAGE ACCESSOIRE			

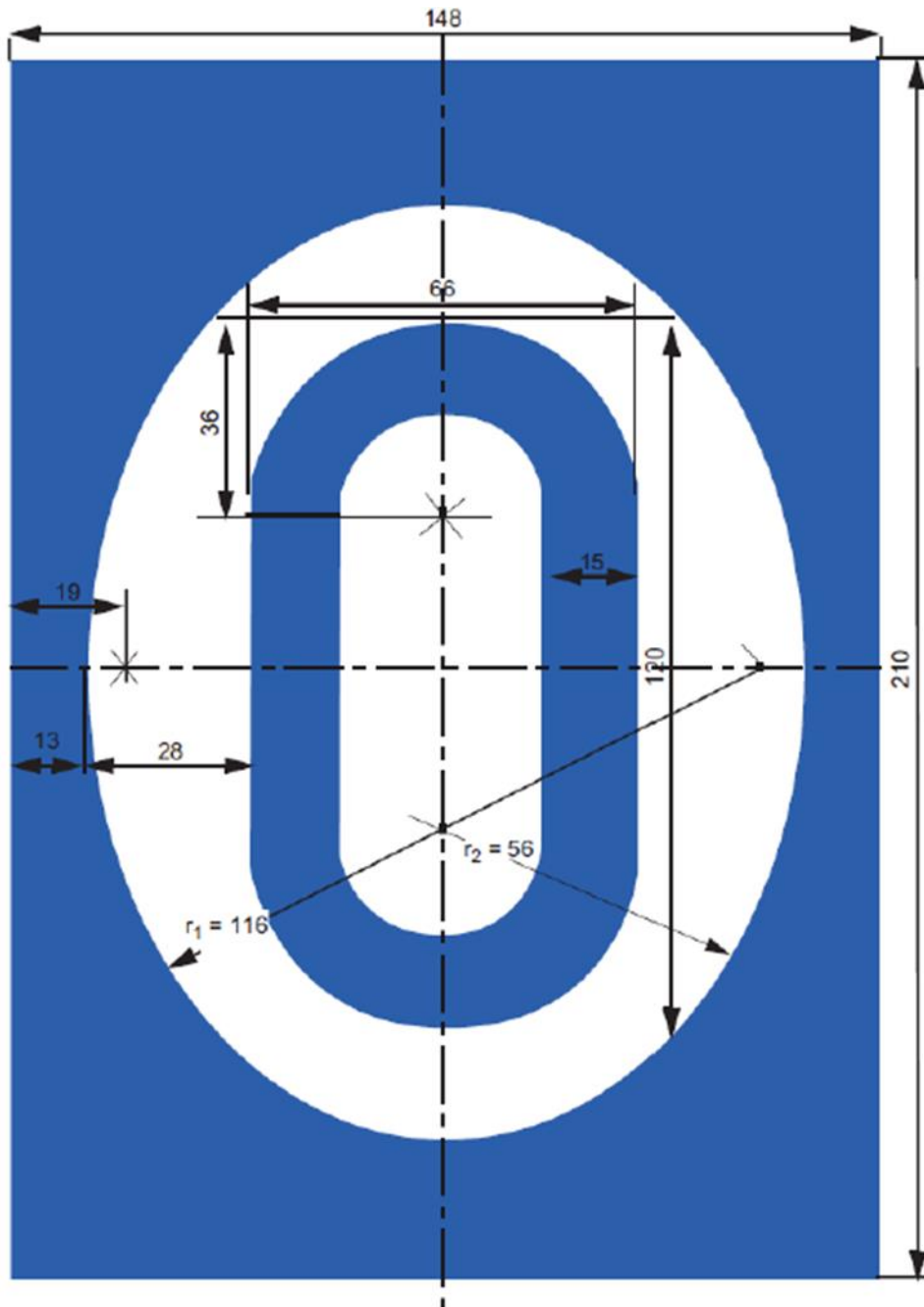
Annexe 2 - Exemple d'étiquette « Modèle U »

Marque de l'EF		Modèle U			
					
Charge totale	Charge par mètre courant	Charge maximum par essieu			
⑦ + ⑧ t	⑨ t/m	⑩ t			
Marque de l'EF / n° / n° / n°					
Point	Résistance transversale par rapport à l'axe longitudinal du wagon		Hauteur au-dessus du sommet des rails	Distance longitudinale par rapport à l'essieu extrême ou au pivot de bogie	
	d'un côté de l'axe	de l'autre côté de l'axe		⑭ mm	⑮ mm
	⑫a mm	⑫b mm	⑬ mm		
A					
B					
C					
D					
E					
F					
G					
H					
I					
J					
K					
L					
M					

Marque de l'EF		Modèle U			
					
Charge totale	Charge par mètre courant	Charge maximum par essieu			
⑦ + ⑧ t	⑨ t/m	⑩ t			
Marque de l'EF / n° / n° / n°					
Point	Résistance transversale par rapport à l'axe longitudinal du wagon		Hauteur au-dessus du sommet des rails	Distance longitudinale par rapport à l'essieu extrême ou au pivot de bogie	
	d'un côté de l'axe	de l'autre côté de l'axe		⑭ mm	⑮ mm
	⑫a mm	⑫b mm	⑬ mm		
A					
B					
C					
D					
E					
F					
G					
H					
I					
J					
K					
L					
M					

	Marque de l'EF / n° / n° / n° / n°
Détacher et coller sur la lettre de voiture	

Annexe 3 - Exemple d'étiquette modèle « O »



**Annexe 4 - Exemple de rapport d'accompagnement d'un transport exceptionnel
particulièrement encombrant**

**RAPPORT D'ACCOMPAGNEMENT D'UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL
PARTICULIEREMENT ENCOMBRANT (TEPE)**

Avis	N°.....rectif.....	du.....
AGT	N°.....rectif.....	du.....
ETAPE	De..... Jour de départ : Heure de départ :	à..... Jour de départ : Heure d'arrivée :

	Nom Prénom Téléphone	Heure et lieu de prise de service	Heure et lieu de fin de service	Coordonnées Fax et/ou Email pour transmission rapport	SIGNATURE
Accompagnateur 1					
Accompagnateur 2					
Accompagnateur 3					
Accompagnateur 4					

INCIDENTS

Chaque dysfonctionnement se traduisant par une perte de temps doit donner lieu à établissement d'un rapport d'incident, que celui-ci se produise avant le départ de la gare origine ou en cours d'acheminement.

Ces signalements ont pour but d'améliorer les futurs acheminements TEPE.

Une liste non exhaustive des incidents devant faire l'objet d'un rapport figure à la suite de cette feuille

NOMBRE DE FICHES D'INCIDENT JOINTES EN ANNEXE
--	-------

Exemples d'incidents devant faire l'objet d'une fiche (liste non limitative)

Avant le départ	Problème décelé lors des opérations de contrôles et essais avant le départ
	Problème lors de l'essai de frein
	Absence ou retard du personnel de conduite (agent de conduite ou aide conducteur)
	Absence ou retard de l'accompagnateur
	Problème technique sur l'engin de traction
	Problème technique sur un wagon du convoi
	Absence ou retard de mise à disposition d'engin de traction
	Problème sur habilitation de personnel
En cours d'acheminement Problème de chargement	Départ retardé sur décision de l'agent circulation et du régulateur
	Déplacement de bâche de protection
	Problème sur une sangle de fixation de la bâche
En cours d'acheminement Heurt d'obstacle	Déplacement ou rotation du chargement
	Heurt d'un quai
	Heurt d'une marquise
	Heurt d'un signal ou d'une pancarte
	Heurt d'un téléphone
	Heurt d'un mur
	Heurt d'un ouvrage d'art (pont rail, pont route, tunnel)
	Heurt d'obstacle provisoire (échafaudage, protection, etc.)
En cours d'acheminement Discordance entre désaxement prévu par l'avis du gestionnaire de l'infrastructure et désaxement réellement nécessaire	Heurt d'un poteau caténaire
	Heurt de bestiaux
	Désaxement prévu par l'avis du gestionnaire de l'infrastructure trop faible
	Désaxement prévu par l'avis du gestionnaire de l'infrastructure trop fort
	Aucun désaxement prévu par l'avis du gestionnaire de l'infrastructure alors qu'il est nécessaire
En cours d'acheminement Erreur ou imprécisions dans l'avis du gestionnaire de l'infrastructure	Désaxement prévu par l'avis du gestionnaire de l'infrastructure alors qu'il est inutile
	Km de désaxement ou de réaxement inadapté (trop loin de l'obstacle, en courbe avec fort dévers, présence d'obstacle en vis-à-vis gênant le désaxement, etc.)
	Erreur ou imprécision de Km
	Erreur de voie
En cours d'acheminement Problème sur le matériel roulant	Erreur ou imprécision de position d'un obstacle par rapport à une aiguille, un PN, etc.
	Erreur dans l'appellation d'un appareil de voie, une aiguille.
	Erreur ou imprécision dans l'appellation d'un point caractéristique (pont, tunnel, PN)
En cours d'acheminement Retards supérieurs à 15 minutes pour une autre cause que celle ayant déjà fait l'objet d'un signalement	Problème technique sur un engin de traction
	Problème technique sur un wagon pendant le désaxement ou le réaxement
	Autre problème technique sur un wagon (fuite, casse d'une pièce, etc.)
	Attente personnel (relève d'agent de conduite, d'aide conducteur, d'accompagnateur)
	Attente pour cause de retard de mise en œuvre de mesure équipement (gardiennage PN, immobilisation d'aiguille, démontage d'installation, etc.)
À l'arrivée Problème pour le garage en gare de fin d'étape	Attente pour procédures circulation (VUT, manœuvre d'aiguille, etc.)
	Attente pour retard de circulation commerciale
	Attente pour cause d'incident Infrastructure (rail cassé, arbre sur la voie, divagations de bestiaux, présence de personnes dans les voies, accident de personne, etc.)
	Voie de garage prévue à l'avis du gestionnaire de l'infrastructure occupée
	Voie contiguë à la voie de garage occupée
	Garage sur une voie autre que celle prévue
	Attente personnel

FICHE D'IDENTIFICATION

Titre	Transports exceptionnels
Collection	Exploitation
Type	Recommandation
Référence	EXP-RECO-026
Version	2

Résumé

Cette recommandation a pour objet de préciser les conditions d'exécution des transports exceptionnels sur le système ferroviaire français

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Objet de la modification
1	01/02/2018	Création du document
2	22/10/2024	Prise en compte de l'arrêté du 9 décembre 2021

Textes abrogés	Textes interdépendants
RC A-B 7d n° 4 – Version 1a	EPSF : RC A 7a n° 12 - RC A-B 8 n° 1 – AC A-B 7d n° 5 UIC : IRS 50502 Contrat uniforme d'utilisation des wagons

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.

Délégation à l'Animation et à la communication techniques et réglementaires
Direction des Affaires réglementaires, européennes et internationales
Établissement public de sécurité ferroviaire
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex