



Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des circulations

Transports exceptionnels

RC A-B 7d n° 4

Applicable sur RFN

Version n°1b

Édition du 26 novembre 2018

Applicable à partir du 9 décembre 2018

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.*

Sommaire

Préambule	4
Objet	4
Abréviations	4
Définitions	4
Chapitre 1 – Dispositions générales	5
Article 101 – Définition et acceptation d'un transport exceptionnel.....	5
Article 102 – Principe de réalisation d'un transport exceptionnel dans un train.....	5
Article 103 – Étude de faisabilité et avis spécifique	6
Article 104 – Détermination des restrictions de circulation.....	6
Chapitre 2 – Règles d'exécution des transports exceptionnels	7
Article 201 – Repérage spécifique des transports exceptionnels	7
Article 202 – Vérification des transports exceptionnels.....	7
Article 203 – Arrêt en cours d'acheminement d'un transport exceptionnel	8
Article 204 – Classement des transports exceptionnels dans les trains	9
Article 205 – Information du conducteur	9
Article 206 – Accompagnement des transports exceptionnels.....	10
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 de rapport d'accompagnement d'un transport exceptionnel particulièrement encombrant	

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

Préambule

La présente édition est 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 préciser les conditions d'exécution des transports exceptionnels sur le réseau ferré national.

Abréviations

A	AMEC	Autorisation de mise en exploitation commerciale
	ATE	Avis de transport exceptionnel
B	BTE	Bureau des transports exceptionnels
C	CUU	Contrat uniforme d'utilisation des wagons
E	EF	Entreprise ferroviaire
I	ICS	Installations de contre-sens
P	PN	Passage à niveau
R	RAT	Reconnaissance de l'aptitude au transport
	RFN	Réseau ferré national
T	TEPE	Transport exceptionnel particulièrement encombrant
U	UIC	Union internationale des chemins de fer
V	VUT	Voie unique temporaire

Définitions

Exploitant ferroviaire	Désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire autorisés chacun par l'EPSF à exercer une activité ferroviaire sur le réseau ferré national
Trafic intérieur	Transport ayant une origine / destination sur le RFN sans transiter par un autre réseau

Chapitre 1 – Dispositions générales

Article 101 – Définition et acceptation d'un transport exceptionnel

101.1 – Principe

Conformément à l'article 2 de l'[arrêté du 19 mars 2012](#), un transport exceptionnel est un chargement ou un véhicule ferroviaire dont les dimensions, la masse ou le conditionnement ne répondent pas à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire.

En outre, la fiche UIC 502-1 « Transports exceptionnels – Dispositions concernant l'étude et l'exécution des transports exceptionnels » reprend les mêmes principes et les étend y compris sur un réseau autre que le réseau ferré national (RFN).

101.2 – Dispositions d'application

Avant toute acceptation d'un envoi (couple wagon / chargement), il appartient à l'exploitant ferroviaire de déterminer si son envoi constitue un transport exceptionnel.

En trafic intérieur, sont considérés comme transports exceptionnels :

- les chargements qui ne sont pas arrimés conformément aux tomes 1 et 2 des directives de chargement de l'UIC et pour lesquels il n'existe pas non plus d'arrimages alternatifs équivalents correspondants ;
- les transports qui, compte tenu des dimensions du couple wagon / chargement, engagent le plus petit gabarit de chargement des lignes empruntées par le transport, compte tenu des limites de largeur de chargement fixées dans les directives de chargement UIC ;
- les unités de chargement rigides transportées sur deux wagons ou plus avec traverse pivotante/traverse pivotante glissante avec wagons de protection et wagons intermédiaires ;
- les unités flexibles (rails, fers à béton, ...) chargées sur plus de deux wagons, dont le transport fait l'objet du document d'exploitation [RFN-CG-TR 02 E-02-n° 003](#) « Transports d'unités flexibles chargées sur plus de deux wagons » ;
- les wagons à plus de 3 essieux par bogie lorsqu'ils sont chargés ;
- les véhicules dont le chargement dépasse la limite de charge admissible pour la catégorie d'une des lignes à emprunter.

Pour les autres trafics, l'exploitant ferroviaire, détermine le caractère exceptionnel de son transport en s'appuyant notamment sur les dispositions prévues par la fiche UIC 502-1.

Article 102 – Principe de réalisation d'un transport exceptionnel dans un train

L'acheminement d'un transport exceptionnel, incorporé dans un train d'une entreprise ferroviaire ou dans un convoi d'un gestionnaire de l'infrastructure, doit être assuré en toute sécurité.

À cette fin, l'incorporation d'un transport exceptionnel ne peut s'effectuer que si l'exploitant ferroviaire y est autorisé au travers de son autorisation de sécurité.

Chaque exploitant ferroviaire, 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.

Article 103 – Étude de faisabilité et avis spécifique

Extrait de l'article 108 de l'arrêté du 19 mars 2012

I. — 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'exploitant ferroviaire, 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 souhaite emprunter.

La circulation d'un train acheminant un transport exceptionnel ayant été autorisée après une étude de faisabilité fait l'objet d'un avis spécifique du gestionnaire de l'infrastructure reprenant 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.

Disposition complémentaire

Après avoir déterminé si son envoi constitue un transport exceptionnel, l'exploitant ferroviaire applique les dispositions prévues au document d'exploitation [RFN-IG-TR 02 E-02-n° 009](#) « Dispositions particulières relatives à l'acheminement des transports exceptionnels ».

Article 104 – Détermination des restrictions de circulation

Après que l'exploitant ferroviaire concerné a déterminé que son envoi constitue un transport exceptionnel, les restrictions de circulation éventuelles sont déterminées :

- lorsque ces restrictions sont consécutives au gabarit, à l'entraxe ou à la masse sur rail, par :
 - le Bureau des transports exceptionnels (BTE) de SNCF Réseau pour le RFN,
 - les autres gestionnaires de l'infrastructure pour les autres réseaux ;
- selon les dispositions fixées par la documentation d'exploitation [RFN-CG-TR 02 E-02-n° 003](#) « Transports d'unités flexibles chargées sur plus de deux wagons » ;
- dans les cas autres que ceux repris ci-dessus par l'exploitant ferroviaire. Les restrictions de circulation sont alors transmises au BTE de SNCF Réseau au moyen du document conforme à la fiche UIC 502-1.

Chapitre 2 – Règles d'exécution des transports exceptionnels

Article 201 – Repérage spécifique des transports exceptionnels

Extrait de l'article 108 de l'arrêté du 19 mars 2012

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

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

Dispositions complémentaires

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 et avec étude du BTE (voir exemple de modèle d'étiquette repris en annexe 1)* et, le cas échéant, d'un étiquetage complémentaire :
 - application des dispositions de la recommandation [RC A-B 8a n° 2](#) « Véhicules soumis à certaines restrictions Manœuvre/Classement »,
 - en trafic autre qu'intérieur, en cas d'échange entre entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure concernés, sauf dispositions contraires conclues entre eux, par la mise en place dans les portes étiquettes d'une étiquette modèle U (voir annexe 2) ;
- soit d'informations portées par un système informatique, exploitables en phase opérationnelle.

Une consigne opérationnelle définit la procédure permettant d'assurer le repérage d'un transport exceptionnel. Cette dernière doit notamment prévoir les informations à porter à la connaissance du service de SNCF Réseau chargé de la gestion des circulations en cas de relevage.

(*) 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.

Article 202 – Vérification des transports exceptionnels

Extrait de l'article 108 de l'arrêté du 19 mars 2012

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

.../...

- b) D'une vérification de sa conformité aux instructions de l'avis spécifique ; ...

Dispositions complémentaires

1. Pour être accepté sur le réseau ferré national, tout transport exceptionnel doit avoir fait l'objet d'une vérification de sa conformité dans les conditions indiquées ci-dessous.

La vérification* est effectuée par un agent de l'exploitant ferroviaire qui doit vérifier :

- la validité de l'avis de transport exceptionnel (ATE) ;
- 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.

L'agent de l'exploitant ferroviaire ayant effectué ces vérifications annote comme suit l'exemplaire de l'avis de transport exceptionnel accompagnant le chargement :

« Vérifié :

par (nom)

de (exploitant ferroviaire concerné)

date et signature »

Toutefois, en trafic autre qu'intérieur, pour les transports exceptionnels, sans étude du BTE, pour lesquels il est juste nécessaire d'appliquer la procédure d'incorporation, la vérification n'est pas nécessaire, sauf cas d'application des dispositions des recommandations de l'EPSF [RC A 7d n° 1](#) « Acceptation d'un matériel roulant n'effectuant pas d'activité de transport public et dépourvu d'une AMEC ou d'un agrément de circulation dit « marchandise roulante » » et [RC A 7d n° 2](#) « Conditions d'admission et d'acheminement des unités de transport intermodal ».

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 agent de l'exploitant ferroviaire 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'ATE accompagnant le chargement doit être annoté par l'agent ayant procédé à la vérification.

3. En cas de non-conformité avec l'ATE, l'agent de l'exploitant ferroviaire procédant à la vérification du transport exceptionnel concerné doit interdire l'acheminement de ce transport exceptionnel.

Lorsqu'une nouvelle étude doit être effectuée, l'exploitant ferroviaire doit contacter le BTE de SNCF Réseau et fournir les renseignements nécessaires au moyen d'un document conforme à la fiche UIC 502-1 afin que le ce dernier procède à la nouvelle étude.

(*) Cette vérification ne dispense pas de la reconnaissance de l'aptitude au transport (RAT) lorsqu'elle est prévue.

Article 203 – Arrêt en cours d'acheminement d'un transport exceptionnel

À la suite de la détection d'une anomalie concernant un ou des point(s) de non-conformité avec un ATE, l'acheminement de ce transport exceptionnel doit être interrompu. L'exploitant ferroviaire doit être avisée pour prendre les mesures nécessaires.

Lorsqu'une nouvelle étude doit être effectuée, l'exploitant ferroviaire doit contacter le BTE de SNCF Réseau et fournir les renseignements nécessaires, au moyen d'un document conforme à la fiche UIC 502-1, afin que ce dernier procède à la nouvelle étude.

Article 204 – Classement des transports exceptionnels dans les trains

Si un classement particulier est nécessaire, il est indiqué à l'avis spécifique du gestionnaire de l'infrastructure reprenant les instructions techniques ou d'exploitations relatives à son exécution (voir article 103).

Article 205 – Information du conducteur

Article 88 de l'arrêté du 19 mars 2012

Afin de pouvoir assurer la conduite de son train, le conducteur doit disposer des informations suivantes :

- a) la composition du train (nombre de véhicules ferroviaires, nombre de machines de remorque, en véhicule et de pousse) ;
- b) ses conditions de freinage ;
- c) ses conditions de remorque ;
- d) sa masse totale (somme de la masse de la ou des machines de remorque et de la masse remorquée) ;
- e) sa longueur ;
- f) les vitesses limites à respecter sur l'itinéraire prévu ;
- g) la liste des wagons transportant des marchandises dangereuses, leur emplacement dans le train, l'indication du numéro ONU des marchandises dangereuses et une consigne décrivant les mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident ;
- h) le cas échéant, des spécificités du train (agent d'accompagnement, transports exceptionnels...).

Le conducteur dispose en cabine de conduite des informations relatives aux lignes de son itinéraire prévu ainsi que celles nécessaires à l'utilisation des dispositifs de contrôle-commande et des dispositifs de sécurité dont est équipé l'engin moteur de son train. Il dispose également des imprimés prévus par la documentation d'exploitation, notamment ceux nécessaires pour ses communications de sécurité, rédigés en français, ainsi que des agrès de signalisation et de protection en cas de présence d'un obstacle sur la voie.

Chaque exploitant ferroviaire formalise par consigne opérationnelle les modalités d'information de ses conducteurs.

La documentation d'exploitation précise les modalités de mise en œuvre de ces exigences.

Extrait de l'article 108 de l'arrêté du 19 mars 2012

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

.../...

- c) D'une information du conducteur dans les conditions prévues à l'article 88 du présent arrêté.

Dispositions complémentaires

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'ATE concerne l'ensemble du train la mention « **Avis de transport exceptionnel n°... rectifié n°...** » ;
- lorsque l'ATE 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'ATE concernés.

D'autre part il est rappelé que, conformément à l'article 88 de l'[arrêté du 19 mars 2012](#) ci-dessus, le conducteur doit recevoir par écrit les renseignements relatifs aux restrictions de circulation indiquées dans l'ATE 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'ATE ;
- les arrêts prescrits par l'ATE ;
- « circulation interdite à contre sens sur ICS », « circulation par... interdite » ou « obligatoire ».

Article 206 – Accompagnement des transports exceptionnels

Les transports exceptionnels particulièrement encombrants, 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'ATE, 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'ATE et d'en informer le conducteur ;
- retourner, complété, le rapport d'accompagnement (voir annexe 3) au BTE même si « État néant ».

Annexe 1


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


WAGON N°		EXPEDITION		NIVEAU C
Taire du wagon		ENVOI N° : du :		B
Partie de Wagon(s)		CODE IDENTIFICATEUR DE LA GARE ORIGINE		
Masse du chargement		Code, nom et adresse du client expéditeur		E
Masse Totale				
Agréés :		ITINÉRAIRE A SUIVRE OBLIGATOIREMENT		C CRITERE :
DESIGNATION DE LA MARCHANDISE				O DIVERS :
A L'EXPORT ? oui/non (2)				S NATURE MARCH :
CODE P.T.M.D. (groupe matière dangereuse)				N° DU COURANT DE TRANSPORT
GARE DESTINATAIRE				TRAFFIC INTERNATIONAL CODE LOTISSEMENT
CODE IDENTIFICATEUR : LIBELLE		CODE, NOM ET ADRESSE DU CLIENT DESTINATAIRE		VITESSE
LIEU DESTINATAIRE (1)				
CODE : LIBELLE :				
DOSSIER B.T.E.		<p>CHARGEMENT EXCEPTIONNEL</p> <p>Chargement ne peut être effectué sans l'accord du P.C. qui fait l'objet d'un dossier</p> <p>ATTENTION</p> <p>ETIQUETAGE ACCESSOIRE</p>		
RESTRICTIONS DE CIRCULATION ET DE MANOEUVRE				COTES ITINÉRAIRES (internationales)
<p>- Interdire le passage du chargement : sous les halles, sur les voies munies d'un gabarit fixe et sur les voies longeant les quais couverts.</p>				1 2 3 4


(1) Conditions de livraison revendiquée (nom de l'embranchement le cas échéant)
(2) Déclarer les mentions applicables

Annexe 2

Exemple d'étiquette Modèle U

Marque de l'EF		Modèle U			
					
Charge totale	Charge par mètre courant	Charge maximum par essieu			
① + 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
	⑫ 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			
① + 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
	⑫ 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 de rapport d'accompagnement d'un transport exceptionnel particulièrement encombrant

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

ATE	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 de la RAT
	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
	Départ retardé sur décision de l'agent circulation et du régulateur
En cours d'acheminement Problème de chargement	Déplacement de bâche de protection
	Problème sur une sangle de fixation de la bâche
	Déplacement ou rotation du chargement
En cours d'acheminement Heurt d'obstacle	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, ...)
	Heurt d'un poteau caténaire
Heurt de bestiaux	
En cours d'acheminement Discordance entre désaxement prévu par l'ATE et désaxement réellement nécessaire	Désaxement prévu par l'ATE trop faible
	Désaxement prévu par l'ATE trop fort
	Aucun désaxement prévu par l'ATE alors qu'il est nécessaire
	Désaxement prévu par ATE 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...)
En cours d'acheminement Erreur ou imprécisions dans l'ATE	Erreur ou imprécision de Km
	Erreur de voie
	Erreur ou imprécision de position d'un obstacle par rapport à une aiguille, un PN...
	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 Problème sur le matériel roulant	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...)
En cours d'acheminement Retards supérieurs à 15 minutes pour une autre cause que celle ayant déjà fait l'objet d'un signalement	Attente personnel (relève d'agent de conduite, d'aide conducteur, d'accompagnateur)
	Attente pour cause de retard de mise en œuvre de mesure Equipement (gardiennage PN, immobilisation d'aiguille, démontage d'installation...)
	Attente pour procédures circulation (VUT, manœuvre d'aiguille...)
	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...)
À l'arrivée Problème pour le garage en gare de fin d'étape	Voie de garage prévue à l'ATE occupée
	Voie contiguë à la voie de garage occupée
	Garage sur une voie autre que celle prévue
	Attente personnel

FICHE D'IDENTIFICATION

Référentiel	Sécurité des circulations
Référence	RC A-B 7d n° 4
Titre	Transports exceptionnels
Type	Recommandation

Résumé

Cette recommandation a pour objet de préciser les conditions d'exécution des transports exceptionnels sur le réseau ferré national.

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Date d'application	Objet de la modification
1	08/11/2015	07/06/2015	Création du document
1a	20/08/2018	20/08/2018	Prise en compte d'évolutions de la fiche UIC 502-1
1b	26/11/2018	09/12/2018	Recommandation n'ayant plus valeur de moyen acceptable de conformité

Textes abrogés	Textes interdépendants
RC A-B 7d n° 4 – Version 1a	EPSF : RC A 7d n°1 - RC A 7a n°12 - RC A-B 8a n°2 SNCF Réseau : RFN-CG-TR 02 E-02-n° 003 RFN-IG-TR 02 E-02-n° 009 Fiche UIC 502-1 CUU

Entreprises concernées	Exploitants ferroviaires
Lignes ou réseaux concernés	Lignes conventionnelles – Lignes à grande vitesse

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