

Dispositions particulières relatives à l'acheminement des transports exceptionnels

Document d'exploitation

Version 05 du 24-09-2021
Applicable à partir du 12-12-2021

SNCF
RÉSEAU

(IG TR 2 E 2 n°9)
RFN-IG-TR 02 E-02-n°009



Sommaire

Article 1. Préambule	1
1.1. Origine de la modification du document	1
1.2. Objet	1
1.3. Résumé des modifications	1
1.4. Champ d'application	1
1.5. Abréviations utilisées.....	2
1.6. Glossaire	2
CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES	3
Article 101. Définition d'un transport exceptionnel	3
Article 102. Transports exceptionnels admis sans étude du BTE.....	3
Article 103. Transports exceptionnels désignés « particulièrement encombrants »	3
Article 104. Gabarit de référence du système ferroviaire	3
Article 105. Réduction du débouché	4
CHAPITRE 2 : ÉTUDE D'UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL.....	5
Article 201. Etude de faisabilité	5
Article 202. Avis de transport exceptionnel.....	5
CHAPITRE 3 : ACHEMINEMENT DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS	6
Article 301. Principe d'acheminement	6
Article 302. Autorisation d'incorporation.....	6
302.1. Modalités d'échanges entre les ExF et les COGC	6
302.2. Demande d'autorisation d'incorporation.....	7
302.3. Autorisation d'incorporation	7
Article 303. Annonce des transports exceptionnels.....	7
Article 304. Transports exceptionnels dispensés de demande d'autorisation d'incorporation et d'annonce	7
Article 305. Transports exceptionnels à destination ou en provenance d'un autre réseau	8
305.1. Transports exceptionnels à destination ou en provenance d'un réseau raccordé au système ferroviaire et autre qu'un réseau étranger	8
305.2. Transports exceptionnels à destination ou en provenance d'un réseau étranger	8
305.3. Cas particuliers d'un transport exceptionnel origine ou à destination du système ferroviaire et sans restriction sur le système ferroviaire	8
305.3.1. Dans le sens système ferroviaire vers le réseau ferré étranger (export) :	8
305.3.2. Dans le sens réseau ferré étranger vers le système ferroviaire (import) :	8
Article 306. Circulation des transports exceptionnels.....	9
306.1. Circulation ou réception d'un transport exceptionnel	9
306.1.1. Principe.....	9
306.1.2. Garage inopiné	9
306.2. Mesures complémentaires concernant les TEPE	9
306.3. Détournement du train d'acheminement d'un transport exceptionnel.....	10
306.4. Retrait d'un transport exceptionnel du train d'acheminement	10
ANNEXE 1 CONTENU DE L'ATE	11

Article 1. Préambule

Le présent document d'exploitation est élaboré dans le cadre de l'article 14 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire, et, en application de l'arrêté fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire.

1.1. Origine de la modification du document

Cette version du présent document d'exploitation prend en compte :

- les résultats des travaux réalisés par SNCF Réseau concernant les transports dont les dimensions du couple véhicule/chargement transporté dépassent le gabarit de référence GA sans dépasser le gabarit GB,
- le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

1.2. Objet

Le présent document d'exploitation précise :

- les dispositions relatives à l'étude des transports exceptionnels et à la diffusion des avis de transport exceptionnel,
- les conditions d'acceptation et d'annonce des transports exceptionnels,
- les dispositions particulières relatives à la circulation des trains acheminant des transports exceptionnels.

1.3. Résumé des modifications

L'article 101 est modifié pour intégrer la définition des transports exceptionnels donnée par la STI OPE et préciser que les transports dont les dimensions du couple véhicule/chargement transporté dépassent le gabarit de référence GA sans dépasser le gabarit GB, ne sont plus considérés comme des transports exceptionnels sur les lignes dont le gabarit GB est dégagé.

L'article 104 est complété pour rappeler qu'il appartient à l'exploitant ferroviaire de s'assurer que sa circulation (dimensions et poids du véhicule et/ou chargement transporté), est compatible avec l'itinéraire à emprunter.

La notion de « RFN » (réseau ferré national) n'est plus utilisée dans le présent document. Lui est substituée la notion de « système ferroviaire » telle que définie dans le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019. Ces modifications, explicitées à l'article 1.4, ne font pas l'objet d'un repérage systématique en marge du texte.

1.4. Champ d'application

Les dispositions reprises dans ce document sont applicables aux transports de marchandises effectués sur les lignes du système ferroviaire français dont SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations.

Dans la suite du présent document, le terme « système ferroviaire » est utilisé pour désigner ce périmètre.

1.5. Abréviations utilisées

ATE	Avis de Transport Exceptionnel
BTE	Bureau des Transports Exceptionnels
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
ExF	Exploitant Ferroviaire
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
TE	Transport Exceptionnel
TEPE	Transport Exceptionnel Particulièrement Encombrant

1.6. Glossaire

Bureau des transports exceptionnels	Organisme de SNCF Réseau qui définit les conditions de circulation des transports exceptionnels soumis à étude sur le système ferroviaire et élabore les avis de transport exceptionnel.
Débouché	Espace réellement dégagé par un élément fixe (tunnel, pancarte, abri, quai,...) vis-à-vis de la voie et des voies entre elles, en fonction de l'entraxe.
Détournement	Au sens du présent document, utilisation d'un itinéraire autre que celui prévu par le sillon du transport exceptionnel.
DINAMIC	Application digitale déployée par SNCF Réseau, utilisable par les exploitants ferroviaires, permettant les échanges d'informations circulation en opérationnel.
Gabarit	Différents contours de référence auxquels est associé un ensemble de règles permettant d'une part, de dimensionner les véhicules ou de vérifier les chargements, et d'autre part, de dimensionner l'infrastructure pour dégager l'espace nécessaire à la circulation en toute sécurité des véhicules et de leur chargement.
GI chargé de la maintenance	Toute entité ou entreprise chargée de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure.
Service chargé de la gestion des circulations	Service, du gestionnaire d'infrastructure, assurant la gestion opérationnelle des circulations.
Transports de marchandises	Trains ou convois de messageries et de marchandises au sens du document DC A-B 0 n°2 publié par l'EPSF.

CHAPITRE 1 :

Dispositions générales

Article 101. Définition d'un transport exceptionnel

Le règlement d'exécution (Union Européenne) 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 définit les transports exceptionnels comme suit : « 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 et nécessite une autorisation particulière de mouvement et peut nécessiter des conditions de circulation particulières sur tout ou partie du parcours ».

Pour l'application du règlement d'exécution européen précité sur le système ferroviaire, est notamment considéré comme transport exceptionnel tout transport dépassant le gabarit de référence GA (voir l'article 104) ou dépassant la masse sur rail compatible avec les caractéristiques de l'infrastructure.

Toutefois les transports dont le couple véhicule/chargement transporté dépasse le gabarit GA sans dépasser le gabarit GB, ne sont pas considérés comme des transports exceptionnels lorsqu'ils circulent sur des lignes dont le gabarit GB est dégagé. Dans ce cas les dispositions reprises au présent document ne leur sont pas applicables.

Article 102. Transports exceptionnels admis sans étude du BTE

Les transports d'unités flexibles, d'une longueur ≤ 400 mètres, chargées sur plus de deux wagons successifs, conformément aux dispositions du document d'exploitation RFN-CG-TR 02 E-02 n°003, ne font pas l'objet d'un ATE. Ils sont dispensés de l'application des dispositions du chapitre 2 et des articles 301 à 303 du présent document,

Article 103. Transports exceptionnels désignés « particulièrement encombrants »

Certains transports exceptionnels sont désignés par l'ATE comme étant « particulièrement encombrants » (TEPE). Ces transports ne s'inscrivent pas dans le contour nominal repris au document de référence du réseau (appelé contour N).

Les mesures spécifiques relatives à la circulation des TEPE sont définies à l'article 306.2 du présent document.

Article 104. Gabarit de référence du système ferroviaire

Le gabarit de référence du système ferroviaire est le gabarit GA. Certaines lignes ont un gabarit différent de ce gabarit de référence.

Le gabarit d'une section de ligne est mentionné au Document de Référence du Réseau.

Dans tous les cas, l'exploitant ferroviaire doit s'assurer que, en raison de leur construction ou conception, de leurs dimensions ou de leur poids, le véhicule et/ou chargement transporté répond aux paramètres de l'itinéraire et ne nécessite pas d'autorisation ou de conditions particulières de circulation sur tout ou partie du parcours à emprunter.

Article 105. Réduction du débouché

Les ExF sont informés des conséquences des réductions du débouché par un rectificatif aux ATE concernés.

Lorsqu'une réduction du débouché intervient de façon inopinée, le service chargé de la gestion des circulations prend les mesures pour arrêter et retenir les transports exceptionnels et avise les ExF concernés. Le COGC s'entend avec l'ExF pour définir les conditions d'acheminement. Si nécessaire, le COGC contacte le BTE.

CHAPITRE 2 :

Étude d'un transport exceptionnel

Article 201. Etude de faisabilité

Sauf s'il s'agit d'un transport exceptionnel admis sans étude du BTE (article 102 du présent document), l'ExF qui souhaite effectuer un transport exceptionnel pour lequel il n'existe pas d'ATE présente au BTE une demande d'étude de faisabilité conformément au document AR03004 « Manuel du demandeur de capacité commerciale », en y indiquant les caractéristiques du transport et le parcours emprunté.

Le BTE instruit cette demande d'étude de faisabilité et détermine les éventuelles restrictions de circulation sur le parcours du système ferroviaire revendiqué. Les résultats de cette étude sont transmis à l'ExF.

Lorsque cet acheminement est réalisable, l'ExF peut demander l'élaboration d'un ATE.

Article 202. Avis de transport exceptionnel

La circulation d'un transport exceptionnel nécessite l'élaboration d'un ATE sauf exception prévue à l'article 102 du présent document. Cet ATE est diffusé aux exploitants concernés.

L'ATE s'applique soit à un transport isolé, soit à une série de transports présentant les mêmes caractéristiques.

Chaque ATE est identifié au moyen :

- d'une date d'édition,
- d'un numéro dont le premier chiffre est rappelé en haut de la 1ère page de l'ATE,
- d'une date de fin de validité.

Lorsque ce premier chiffre de l'ATE est un 4, le transport est soumis à des restrictions de circulation.

Lorsque le premier chiffre de l'ATE est un 5, le transport est soumis à des restrictions de circulation moins importantes et notamment :

- aucune interdiction de croisement ou dépassement de train,
- aucune interdiction d'emprunt de certaines voies.

Lorsque le premier chiffre de l'ATE est un 7, le transport n'est soumis à aucune restriction de circulation.

Les dispositions du chapitre 3 du présent document sont à appliquer lorsque le premier chiffre de l'ATE est un 4 ou un 5.

Le contenu de l'ATE est décrit à l'annexe 1 du présent document.

CHAPITRE 3 :

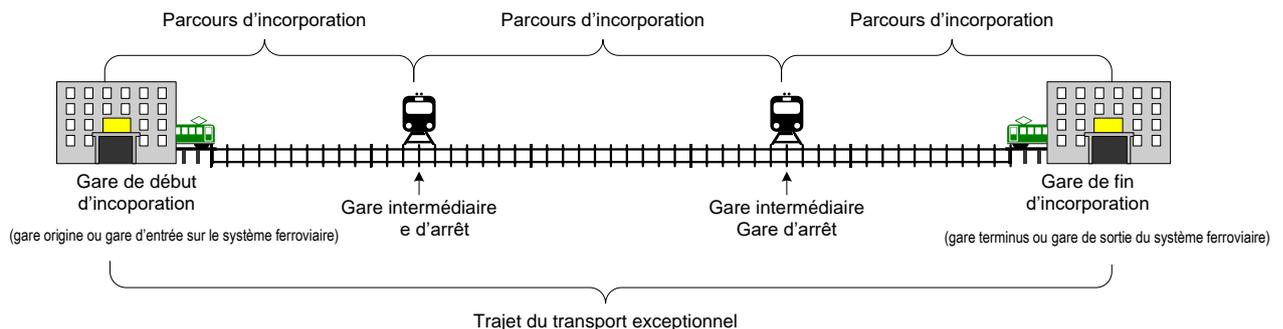
Acheminement des transports exceptionnels

Article 301. Principe d'acheminement

Le trajet d'un transport exceptionnel entre la gare de début d'incorporation dans un train (gare origine ou gare d'entrée sur le système ferroviaire) et la gare de fin d'incorporation (gare terminus ou gare de sortie du système ferroviaire) peut être scindé en un ou plusieurs parcours d'incorporation délimités par une ou plusieurs gares d'arrêt. Cette ou ces gares d'arrêt, dans lesquelles le train a un arrêt régulier prévu au sillon, sont déterminées par l'entreprise ferroviaire.

Chaque parcours d'incorporation doit faire l'objet d'une demande d'incorporation et d'une autorisation d'incorporation ainsi que d'une annonce conformément aux articles 302 et 303 ci-après.

Exemple de trajet d'un transport exceptionnel scindé en plusieurs parcours d'incorporation :



En cas de changement de sillon entre la gare de début d'incorporation et la gare de fin d'incorporation (ou la gare d'entrée sur section frontière), ou en cas de retard du train acheminant le TE supérieur à 24 heures, la demande d'incorporation dans le train est à réitérer.

Article 302. Autorisation d'incorporation

302.1. Modalités d'échanges entre les ExF et les COGC

Les échanges entre les ExF et les COGC, liés aux mesures d'incorporation des transports exceptionnels, doivent se faire avec l'application digitale « DINAMIC » mise à disposition par SNCF Réseau.

En cas d'impossibilité d'utiliser cette application, les échanges se font par tout autre moyen permettant d'en assurer la traçabilité (dépêches, fax, courriels ...).

302.2. Demande d'autorisation d'incorporation

Sauf cas particuliers prévus aux articles 304 et 305.3, pour chaque parcours d'incorporation du transport exceptionnel et avant son accès au réseau, l'ExF doit formuler une demande d'incorporation au COGC dont dépend la gare de début d'incorporation, la gare d'entrée sur le système ferroviaire ou la gare d'arrêt origine d'un autre parcours d'incorporation selon le cas.

Cette demande comprend les éléments suivants :

- le numéro de l'ATE, complété par la mention « rectifié n°... » (un ATE non rectifié est suivi de la mention « rectifié n°0 »),
- la date de l'ATE,
- le numéro du train d'acheminement,
- la date de circulation,
- le parcours pour lequel l'incorporation est demandée.

302.3. Autorisation d'incorporation

Le COGC transmet à l'ExF l'autorisation d'incorporation qui comprend les renseignements suivants :

- le numéro de l'ATE complété le cas échéant par la mention « rectifié n°... » (un ATE non rectifié est suivi de la mention « rectifié n°0 »),
- la date de l'ATE,
- le numéro du train d'acheminement jusqu'à la gare d'arrêt ou la gare de fin d'incorporation,
- la date de circulation,
- le parcours pour lequel l'incorporation est autorisée.

Si après avoir reçu l'autorisation d'incorporation, le transport exceptionnel n'est pas incorporé dans le train, l'ExF avise le COGC.

En cas de refus d'incorporation, le COGC avise l'ExF en lui précisant le motif du refus.

Si le transport exceptionnel est différé du train, l'ExF informe le COGC.

Article 303. Annonce des transports exceptionnels

Les transports exceptionnels sont annoncés par l'ExF, avant départ, par dépêche à l'agent-circulation de la gare de début d'incorporation en précisant :

- le numéro du train,
- la date de circulation,
- le numéro d'ATE rectifié n°... (un ATE non rectifié est suivi de la mention « rectifié n°0 »).

Dans le cas d'un transport exceptionnel à l'export en trafic international et sans restriction sur le système ferroviaire, cette annonce est effectuée selon les modalités définies à l'article 305.3 du présent document.

Article 304. Transports exceptionnels dispensés de demande d'autorisation d'incorporation et d'annonce

Certains transports exceptionnels font l'objet d'une dispense de demande d'autorisation d'incorporation et d'une dispense d'annonce prévues à l'ATE correspondant. L'ATE précise les trains pour lesquels ces dispenses sont applicables.

Article 305. Transports exceptionnels à destination ou en provenance d'un autre réseau

305.1. Transports exceptionnels à destination ou en provenance d'un réseau raccordé au système ferroviaire et autre qu'un réseau étranger

La consigne locale d'exploitation précise les modalités particulières d'échange des transports exceptionnels.

305.2. Transports exceptionnels à destination ou en provenance d'un réseau étranger

Dans le cas d'un transport exceptionnel à destination ou en provenance d'un réseau étranger sauf cas particuliers prévus à l'article 305.3 ci-après, les dispositions du présent document sont applicables.

La consigne locale d'exploitation peut préciser ou compléter les dispositions du présent document.

305.3. Cas particuliers d'un transport exceptionnel origine ou à destination du système ferroviaire et sans restriction sur le système ferroviaire

305.3.1. Dans le sens système ferroviaire vers le réseau ferré étranger (export) :

- l'ExF adresse une demande d'autorisation d'incorporation auprès du COGC du point frontière dont dépend le réseau ferré étranger, avant son départ de la gare origine. Cette demande précise la date de passage prévue au point frontière,
- le COGC, après avoir pris les mesures le concernant, autorise l'incorporation dans les conditions prévues à l'article 302 du présent document,
- après avoir reçu l'autorisation d'incorporation du TE, l'ExF annonce le départ du train par dépêche au COGC du point frontière en précisant :
 - le numéro du train,
 - la date prévue de passage à la gare d'entrée de la section frontière,
 - le numéro d'ATE « rectifié n°... » (un ATE non rectifié est suivi de la mention « rectifié n°0 »),
 - la date de l'ATE.

L'ATE d'un tel transport comporte une mention précisant les modalités de la demande d'incorporation et les modalités d'annonce.

305.3.2. Dans le sens réseau ferré étranger vers le système ferroviaire (import) :

L'ATE comporte une mention précisant la dispense de l'application des dispositions des articles 302 à 303 du présent document.

Article 306. Circulation des transports exceptionnels

306.1. Circulation ou réception d'un transport exceptionnel

306.1.1. Principe

Lorsqu'un transport exceptionnel doit emprunter une voie de service ou une voie principale, l'agent responsable de sa circulation ou de sa réception s'assure au préalable que la voie concernée est apte à ce transport exceptionnel¹.

Les transports exceptionnels d'unités flexibles de longueur supérieure à 400m peuvent être reçus sur des voies non désignées « apte aux transports exceptionnels », ces transports n'engageant pas le gabarit de référence (sauf mention particulière à l'ATE). Ce type de transport ne doit pas emprunter d'itinéraires comportant une courbe de rayon inférieur à 150 m.

Les dispositions concernant les trains transportant des unités flexibles, d'une longueur ≤ 400 mètres, chargées sur plus de deux wagons successifs, figurent dans le document d'exploitation RFN-CG-TR 02 E-2-n°003.

Par ailleurs, lorsque l'ATE le mentionne, un dégagement supplémentaire de 10 mètres par rapport à la limite du garage franc doit être prévu sur la voie de réception et sur les voies de service contiguës. En outre, la consigne locale d'exploitation peut prévoir des mesures particulières.

Les mesures complémentaires concernant les TEPE sont reprises à l'article 306.2 ci-après.

La consigne locale d'exploitation désigne :

- les voies de service aptes aux transports exceptionnels dépassant le gabarit de référence, autres que TEPE,
- les voies de service comportant des courbes de rayon inférieur à 150m.

306.1.2. Garage inopiné

Par garage inopiné, il faut entendre le garage d'une circulation non prévu dans son sillon.

Le COGC s'entend avec l'ExF concerné afin de connaître les particularités du train et recherche ensuite un lieu de garage compatible avec ces particularités.

Si le train change de numéro de sillon, sa remise en circulation s'effectue alors dans les mêmes conditions que lors de l'incorporation du transport exceptionnel dans le train au départ de la gare expéditrice.

306.2. Mesures complémentaires concernant les TEPE

Les TEPE font objet d'un ATE qui indique les entraxes nécessaires pour le garage ainsi que les distances du bord intérieur du rail à partir desquelles il n'est plus nécessaire de recenser les obstacles.

Les voies de service accessibles aux TEPE sont reprises sur l'ATE ou, en cas d'aléas, désignées par le GI chargé de la maintenance.

Les mesures à prendre en cours de circulation ou de manœuvre des TEPE sont les suivantes :

- la circulation s'effectue en interdisant tout croisement ou dépassement avec des véhicules circulant ou stationnant sur une voie contiguë,
- la manœuvre s'effectue très lentement, au pas, en vérifiant de chaque côté que le chargement ne risque pas de heurter un obstacle fixe ou mobile,

¹ La consigne locale d'exploitation d'un établissement peut prévoir des dispositions particulières concernant l'accès des transports de gabarit GA, GB, GB1.

- pendant les garages ou les stationnements, les manœuvres sur les voies contiguës s'effectuent avec précaution au droit du transport exceptionnel.

De plus, l'ATE peut prévoir des dispositions particulières ou compléter les dispositions ci-dessus.

306.3. Détournement du train d'acheminement d'un transport exceptionnel

Lorsque l'itinéraire de détournement n'est pas prévu à l'ATE, l'ExF demande les instructions utiles au BTE qui les diffuse au moyen d'un rectificatif à l'ATE, d'un ATE rectifié, d'un nouvel ATE ou par un autre moyen permettant d'en assurer la traçabilité.

306.4. Retrait d'un transport exceptionnel du train d'acheminement

Si, dans une gare intermédiaire du parcours d'incorporation, l'ExF décide le retrait d'un transport exceptionnel du train d'acheminement, celle-ci doit en informer le COGC par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité.

Annexe 1

Contenu de l'ATE

L'ATE, élaboré par le BTE, est dégroupé en plusieurs parties dont les principales sont listées ci-après. Lorsque des éléments doivent être fournis par l'ExF, la précision est indiquée.

1 Partie I « Référence »

Cette partie comporte :

- le numéro de l'ATE,
- les dates d'édition d'application et de fin de validité de l'ATE,
- le cartouche de mise à jour,
- l'objet de l'ATE (fourni par l'ExF),
- les lieux de départ et d'arrivée, le cas échéant les points de contact avec d'autres GI (fournis par l'ExF),
- les références du transport exceptionnel sur les réseaux étrangers (fournies par l'ExF).

2 Partie II « Acceptation »

Si l'ExF en fait la demande, cette partie peut contenir des informations fournies par l'ExF.

3 Partie III « Acheminement »

Cette partie est dégroupée en plusieurs sous-ensembles :

- conditions d'incorporation :
 - vitesse maximale d'acheminement (fournie par l'ExF),
 - utilisation d'un train dédié (fournie par l'ExF),
- orientation du chargement (revendiquée par l'ExF ou imposée par le BTE),
- dépassement du gabarit (fournie par l'ExF),
- itinéraire,
- avis gabarit : liste des avis gabarit pris en compte lors de l'étude,
- restrictions de circulation applicables sur tout le parcours :
 - restriction de manœuvres (fournies par l'ExF),
 - le cas échéant, condition d'emprunt des voies de service,
 - limitation de vitesse particulière,
 - interdiction de croisement ou de dépassement,
 - masse sur rails (fournie par l'ExF),
- restrictions de circulation particulières :
 - pour les ATE autres que TEPE, les restrictions sont classées dans l'ordre où elles sont susceptibles d'être appliquées,
 - pour les TEPE, les restrictions sont classées dans l'ordre où elles doivent être appliquées et l'itinéraire jalonné voie par voie, voire appareil de voie par appareil de voie,
- mentions particulières concernant le trafic international,
- mention particulière concernant les trains dispensés de demande d'autorisation d'incorporation et d'annonce.

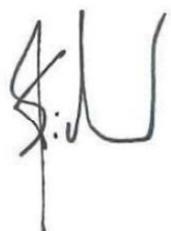
4 Partie IV « Fiche d'identification »

Cette partie reprend les éléments de la fiche d'identification.

Fiche d'identification

Titre	Dispositions particulières relatives à l'acheminement des transports exceptionnels
Nature du texte	Document d'exploitation
Elaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) - Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-TR 02 E-02-n°009
Version en cours / date	Version 05 du 24-09-2021
Date d'application	Applicable à partir du 12-12-2021

Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
François MICHAUD	13/09/2021	Marc DOISNEAU	17/09/2021	Matthieu CHABANEL	24/09/2021
					

Texte remplacé

- **RFN-IG-TR 02 E-02-n°009** « Dispositions particulières relatives à l'acheminement des transports exceptionnels », version 04 du 09/11/2020

Textes de référence

- Néant

Textes interdépendants

- **RFN-CG-TR 02 E-02-n°003** « Transport d'unités flexibles chargées sur plus de deux wagons »
- **AR03004** « Manuel du demandeur de capacité commerciale »

Distribution

<i>SNCF Réseau</i>	<i>Direction Générale de l'Exploitation Système</i>	- <i>Direction Prescriptions d'Exploitation & Sécurité Système</i>
	<i>Direction Générale Industrielle & Ingénierie</i>	- <i>Direction Qualité Sécurité</i>
	<i>Direction Générale Opérations & Production</i>	- <i>Direction Sécurité</i> - <i>Pôles Sécurité des Zones de Production</i>
	<i>Direction Générale Ile-de-France</i>	- <i>Direction Sécurité Sûreté</i>
	<i>Direction Générale Clients & Services</i>	- <i>Direction de l'Attribution des Capacités</i> ○ <i>Directeur de la Sécurité</i>
		- <i>Directions territoriales</i>
	<i>Direction de la Sécurité – Sûreté & Risques</i>	- <i>Pôle Pilotage Intégration</i>
	<i>Direction Juridique et de la Conformité</i>	- <i>Pôle Prescription et Textes Réglementaires</i>
<i>Direction Générale de la Stratégie, de la Programmation et de la MOA</i>	- <i>Direction de la Maîtrise d'Ouvrage</i>	
<i>Entreprises Ferroviaires</i>	<i>Entreprises Ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF ou l'ERA</i>	
<i>Gestionnaires d'Infrastructure</i>	<i>Gestionnaires d'Infrastructure autres que SNCF Réseau, titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF</i>	
<i>EPSF</i>	<i>Direction des Référentiels</i>	
<i>Autres</i>	<i>Ministère chargé des transports</i> <i>Direction des services de transport</i> <i>Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés</i>	

Résumé

Le présent document d'exploitation précise :

- les dispositions relatives à l'étude des transports exceptionnels et à la diffusion des avis de transport exceptionnel,
- les conditions d'acceptation et d'annonce des transports exceptionnels,
- les dispositions particulières relatives à la circulation des trains acheminant des transports exceptionnels.