



# Your XXL

Transports exceptionnels 2022

**INFR/ABEL**

[www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)



# Table des matières

<b>1.</b>	<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Qu'est-ce qu'un transport exceptionnel ?</b>	<b>3</b>
	Définition	3
	Matériel non-homologué pour l'utilisation des sillons	4
	Dérogation aux directives de chargement	4
	Dépassement du gabarit de chargement belge	5
	Dépassement de la charge maximale autorisée	6
	Chargement sur plusieurs wagons	6
<b>3.</b>	<b>Comment obtenir une autorisation de transport exceptionnel ?</b>	<b>7</b>
	Procédure de demande	7
	Autorisation	7
	Demandes de capacité	7
<b>4.</b>	<b>Combien devez-vous payer ?</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>Glossaire</b>	<b>9</b>
<b>6.</b>	<b>Annexe</b>	<b>11</b>
	Formulaire de demande simplifié	11

# 1. Introduction

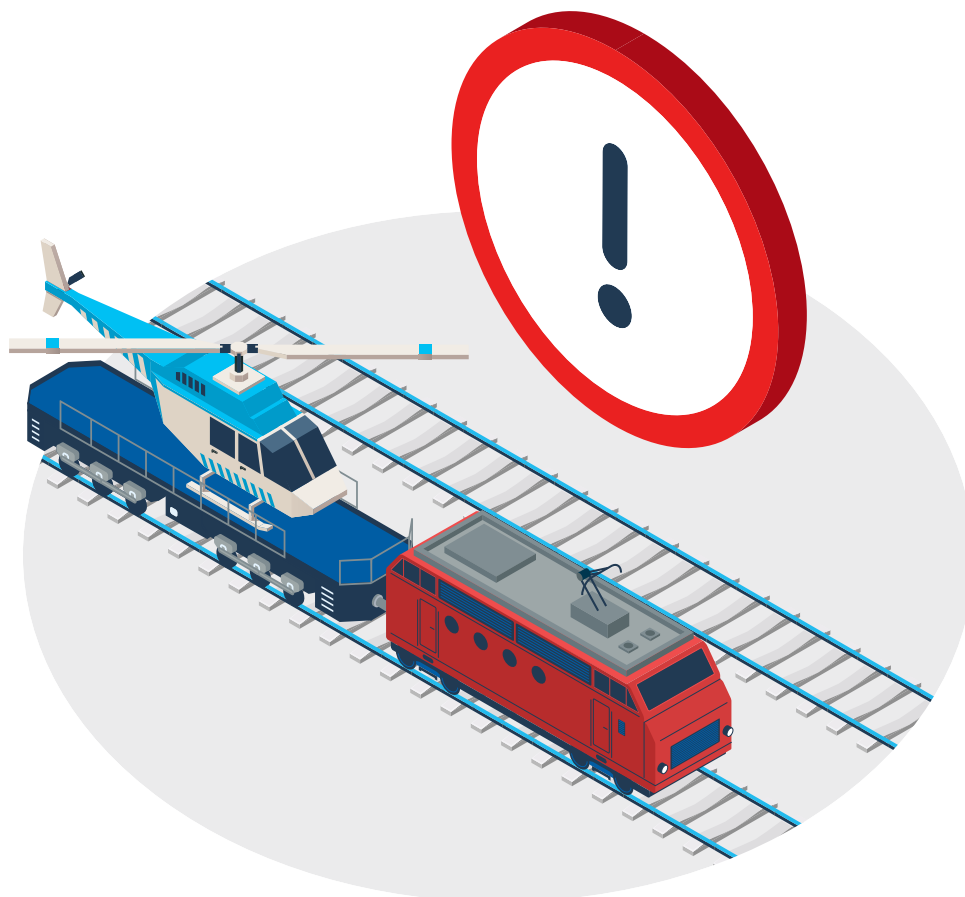
Cette brochure s'adresse aux entreprises ferroviaires (ci-après EF) et, le cas échéant, aux candidats non-entreprises ferroviaires, qui souhaitent organiser des transports exceptionnels sur le réseau ferroviaire belge. Vous trouverez dans cette brochure tous les détails et conditions associés à ce service.

## 2. Qu'est-ce qu'un transport exceptionnel ?

### Définition

Un « transport exceptionnel » (TE) est un transport tracté étudié, pour lequel :

- le matériel roulant **n'est pas homologué** pour l'utilisation de sillons et/ou ;
- le chargement **déroge aux règles de chargement** publiées par l'UIC et/ou ;
- le chargement **dépasse le gabarit de chargement belge** et/ou ;
- la charge **dépasse la charge maximale autorisée**, et/ou ;
- un chargement, compte tenu de ses caractéristiques flexibles, **repose sur plusieurs wagons**.



## Matériel non-homologué pour l'utilisation des sillons

Selon « l'Arrêté royal du 6 décembre 2020 déterminant les exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons », le matériel roulant (automoteur et remorqué) doit être homologué pour l'utilisation d'un sillon. Le matériel homologué a reçu un certificat de mise en service du NSA Rail Belgium de l'ERA.

Si le matériel ne dispose pas d'une autorisation pour utiliser un sillon, une « déclaration d'aptitude à la circulation » sera demandée.

Un formulaire à compléter sera alors envoyé avec l'autorisation.

Remarque : Si le matériel n'a reçu qu'une autorisation pour une utilisation hors sillon (voir notre service YourTechnicalControl sur la page [Produits de notre site Infrabel.be](#)) et qu'il doit parcourir dans un sillon (en tant que matériel non-homologué), la réglementation ci-dessus est d'application.

## Dérogation aux règles de chargement

Toutes les réglementations relatives à l'arrimage sont décrites dans :

- Les règles de chargement publiées par l'UIC (voir <https://uic.org/freight/wagon-issues/loading-rules>) ;
- La norme européenne (EN)16860.

Lorsqu'il est dérogé aux règles de chargement et qu'il n'existe aucune fiche jaune ou rose (cf glossaire p.9), une autorisation de TE doit être demandée.



## Dépassement du gabarit de chargement belge

### Introduction

Pour que du matériel puisse circuler sur le réseau ferroviaire, il faut contrôler que ce matériel respecte les dimensions maximales autorisées.

D'autre part, lorsque de nouvelles infrastructures sont installées/construites le long de la voie, certaines dimensions doivent également être respectées. Cela permet d'éviter qu'un chargement ne heurte un obstacle à tout moment pendant le transport.

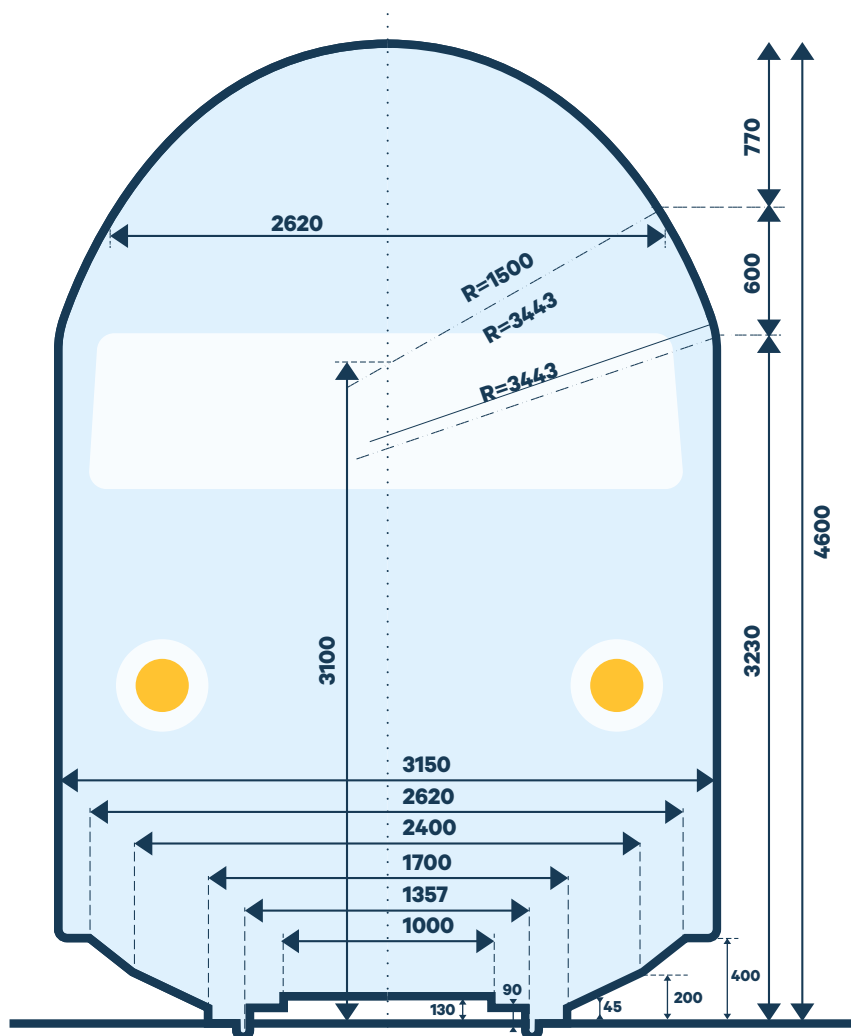
Afin de s'assurer que le gestionnaire d'infrastructure et les constructeurs de matériel se conforment à ces dimensions, un gabarit doit être respecté. Ce gabarit est une combinaison d'un contour de référence et de règles associées (valeurs à utiliser avec ce contour de référence).

Ainsi, de nombreux gabarits différents sont apparus ces dernières années, tant au niveau national qu'international. Avec l'avènement des STI, certains gabarits interopérables ont été définis : G1, GA, GB et GC.

Au fil des ans, diverses méthodes de calcul (pour l'infrastructure comme pour le matériel) ont été développées:

- Méthode statique
- Méthode cinématique
- Méthode dynamique (non applicable en Belgique)

Un contour de référence cinématique est toujours plus haut et plus large que le contour de référence statique.



#### Illustration 1 :

exemple d'un contour de référence - gabarit de chargement belge

#### Remarque

Pour vérifier qu'un chargement/du matériel s'inscrit dans ces dimensions, celles-ci doivent encore être réduites d'une valeur dépendant du véhicule utilisé (en raison d'un déplacement géométrique qui se produit dans les courbes)

## La méthode statique

Cela ne signifie pas qu'un véhicule est considéré à l'arrêt, mais des valeurs forfaitaires sont prises en compte pour certains paramètres d'équipement. Il n'est pas si facile d'utiliser les valeurs réelles, car il existe de nombreux chargements avec des propriétés différentes. Cela permet à l'entreprise ferroviaire de demander un transport exceptionnel un peu plus facilement. Étant donné qu'il s'agit d'un calcul simplifié, il est également légèrement moins précis. Il n'est utilisé que pour les chargements et les transports exceptionnels. Le profil de référence correspondant dans une méthode statique est appelé profil de chargement. Le gabarit de chargement belge et les réductions à appliquer sont décrits dans les règles de chargement Tome 1, publiées par l'UIC (voir <https://uic.org/freight/wagon-issues/loading-rules>) (voir également l'illustration à la page 5).

## La méthode cinématique

Avec cette méthode, on utilise, pour l'infrastructure et le matériel roulant, des valeurs réelles au lieu des valeurs forfaitaires de la méthode statique. Cela implique un calcul notablement plus complexe qui demande beaucoup plus de temps et qui n'est donc pas approprié pour les calculs de transports exceptionnels. Infrabel a développé 4 gabarits différents pour cette méthode, à savoir BE1, BE2, BE3 et BE4.

## Dépassement du gabarit

Lorsqu'un chargement ou du matériel ne respecte pas les bonnes dimensions, le gabarit est dépassé. Cela peut se présenter de 3 manières différentes :

En largeur => TE en largeur

En hauteur => TE en hauteur

Dans les parties basses => TE dans les parties basses.

## Dépassement de la charge maximale autorisée

Les transports sont divisés en catégories selon leur charge. Ces différentes catégories correspondent à un certain tonnage par essieu et tonnage par mètre courant. Ces valeurs peuvent changer en fonction de la géométrie des wagons. Pour déterminer la catégorie à laquelle appartient le matériel concerné, l'UI calculera la charge selon les paramètres repris dans la norme EN15528.

La catégorie de charge maximale autorisée sur notre réseau est D4.

## Chargement sur plusieurs wagons

Si le chargement est long au point qu'il doive être chargé sur plusieurs wagons, la flexibilité du chargement doit être prise en compte.

Une demande d'étude TE doit être faite dans les cas suivants :

- Chargements flexibles (par ex. rails) sur plus de 2 wagons ;
- Chargements rigides sur 2 wagons ou plus (équipés de traverses pivotantes).

# 3. Comment obtenir une autorisation de transport exceptionnel ?

Le gestionnaire d'infrastructure réalise les études pour le transport exceptionnel en plusieurs étapes :

- Analyse technique du chargement et/ou du matériel ;
- Étude de l'itinéraire ;
- Éventuelle étude complémentaire en cas de dépassement du gabarit de chargement ou de la charge maximale autorisée ;
- Délivrance d'une autorisation provisoire.

## Procédure de demande

Un UI reconnu par le NSA Rail Belgium peut faire une demande au moyen d'une annexe complétée de l'IRS50502. Cette IRS est disponible sur le site web de l'UIC.

Une version simplifiée du formulaire de demande se trouve dans l'annexe de cette brochure.

Le document complété doit être envoyé par e-mail à [yourxxl@infrabel.be](mailto:yourxxl@infrabel.be).

Ce formulaire contient toutes les informations dont le bureau TE a besoin pour réaliser une étude correcte.

## Autorisation

Si l'étude montre que le transport peut rouler, une autorisation sera délivrée par le Bureau TE. L'UI aura le choix entre :

- **Une autorisation « 100 jours »**  
Valable pour une période de 100 jours (et qui peut alors être utilisée plusieurs fois endéans cette période). Attention, ces 100 jours ne peuvent jamais dépasser l'année calendrier (c'est-à-dire que cette autorisation est valable AU PLUS TARD jusqu'au 31/12 inclus de l'année en cours, quelle que soit la date à laquelle elle a été accordée).
- **Autorisation annuelle**  
Valable pour une période de 1 an.  
Cette année correspond à l'année de l'horaire de service, c'est-à-dire jusqu'au deuxième samedi de décembre inclus.

Cas particulier : pour le transport d'unités de chargement codifiées (ILU), il existe également une autorisation permanente, à savoir : 9.0.2.40.100/18. Cette autorisation donne à l'UI la possibilité de planifier un transport avec des unités de chargement intermodales sans devoir consulter le bureau des transports exceptionnels. La carte avec la codification se trouve dans le RIEI, liste 14a et liste 14b.

## Demandes de capacité

Ce n'est qu'une fois que l'UI a reçu l'autorisation, que la capacité peut être demandée. Cela se fait en introduisant une demande via notre application BookIn.

## 4. Combien devez-vous payer ?

Le prix d'une étude de transport exceptionnel est déterminé par un certain nombre de facteurs :

- La nature du TE (hauteur, largeur, étude complémentaire Asset Management...)
- Le nombre de relations (nombre de gares de départ, nombre d'itinéraires à étudier, etc.)
- La validité de l'autorisation (autorisation annuelle ou autorisation 100 jours)

Le montant facturé est déterminé comme suit :

Montant = prix unitaire \* facteur \* relations

### Prix unitaire

Les prix unitaires figurent à l'annexe F du document de référence du réseau et sont indexés chaque année le 1er janvier.

### Facteur de multiplication

Pour les transports fréquents, l'autorisation provisoire peut être délivrée et renouvelée par horaire de service. Étant donné que l'exécution d'une première étude ne prend pas le même temps qu'un renouvellement, les facteurs suivants sont appliqués aux prix unitaires :

- 2 pour le renouvellement annuel (horaire de service) d'une autorisation
- 3 pour une nouvelle étude annuelle (horaire de service) d'une autorisation

### Relations

Par « relation », nous entendons :

- Pour le trafic intérieur : le nombre de gares d'arrivée lorsque la gare de départ reste inchangée ;
- Pour le trafic international : le nombre de gares de départ ou d'arrivée en Belgique additionné du nombre de passages en frontière.

Le nombre de relations est multiplié par 2 si la demande de transport exceptionnel concerne un voyage aller-retour.

### Remarque :

Une modification d'une autorisation existante est traitée comme une nouvelle demande et facturée selon les prix applicables (voir le tableau des prix unitaires)

- Étude d'un nouvel itinéraire (ou d'un itinéraire de raccordement) ;
- Étude consécutive à une gare de départ, une gare d'arrivée et/ou un point frontière supplémentaires ;
- Chargement supplémentaire ou adaptation du chargement ;
- Adaptation des wagons.

En revanche, une adaptation consécutive à l'indisponibilité de l'infrastructure (pour cause de travaux, de pannes, etc.) ne sera pas facturée.



## 5. Glossaire

---

UI (Utilisateur de l'infrastructure)

---

### NSA Rail Belgium

Est le nom le plus connu internationalement du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), l'autorité nationale de sécurité ferroviaire de Belgique.

---

### Business Corner (Site web B2B sécurisé)

Via différentes applications, les candidats (entreprises ferroviaires et non-entreprises ferroviaires) peuvent réserver leurs sillons en ligne, télécharger des règlements et documents administratifs, consulter des données de transport et des factures, encoder la composition et le tonnage des trains, etc...

---

### UIC (Union Internationale des Chemins de fer)

Elle fut créée dans le but de standardiser les exigences techniques imposées au matériel roulant des chemins de fer européens, de promouvoir la coopération entre les entreprises ferroviaires et, en outre, de faciliter le transport ferroviaire transfrontalier. La grande majorité de ces tâches ont désormais été reprises par l'ERA. ARIAL 10 et pas 10,5

---

### IRS (International Railway Solution)

---

### ERA (European Union Agency for Railways)

L'institution qui définit pour la Commission européenne, les modalités juridiques et pratiques du secteur ferroviaire. Elle élabore notamment les STI.

---

### Fiche jaune

Informations complémentaires concernant une règle de chargement et non totalement conformes à la partie 1 des règles de chargement (et ce, pour le trafic intérieur).

---

### Fiche rose

Informations complémentaires concernant une règle de chargement et non totalement conformes à la partie 1 des règles de chargement. Les informations en question sont applicables moyennant un accord mutuel entre différentes entreprises ferroviaires.

---

---

## Document de Référence du Réseau

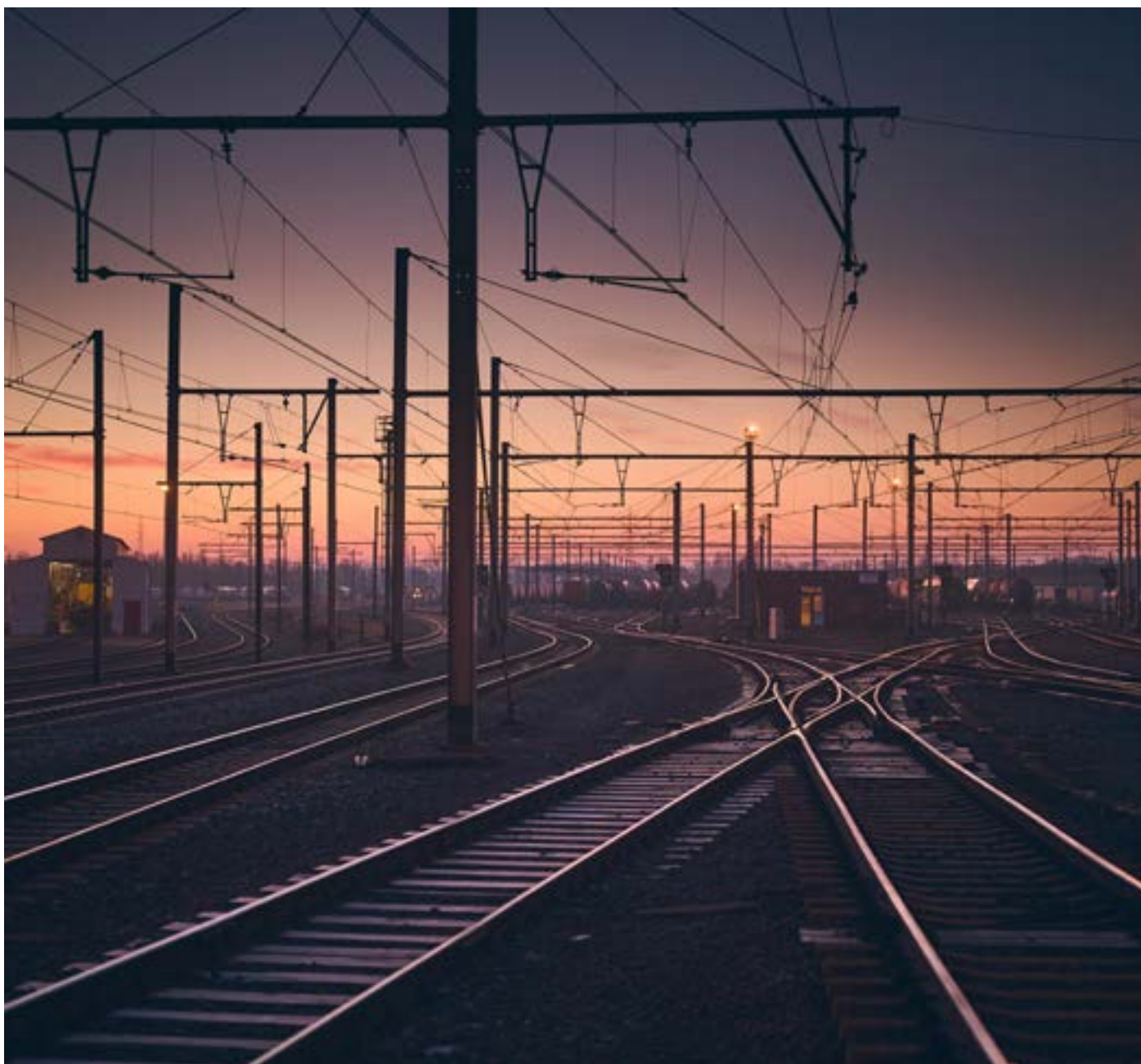
Document qui détaille notre réseau et les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et critères relatifs aux systèmes de tarification comme de répartition de l'infrastructure ferroviaire. Ce document reprend aussi toutes les informations nécessaires à l'introduction de demandes de capacités pour l'infrastructure ferroviaire.

---

## STI (Spécification Technique d'Interopérabilité)

Une STI est un document qui énumère les exigences de base pour un sous-système particulier, tel que le matériel roulant ou l'infrastructure ferroviaire. Par exemple : tous les nouveaux trains en Europe doivent être conformes à la STI pour le matériel roulant. Ces STI se trouvent sur [www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu).

---



# 6. Annexe

## Formulaire de demande simplifié

Formulaire de demande de transports exceptionnels (sur la base de l'IRS50502-1)

N°	Objet	Unité
<b>1a</b>	Nature du chargement et code NHM (voir <a href="https://uic.org/nhm#Harmonised-Commodity-Code">https://uic.org/nhm#Harmonised-Commodity-Code</a> )	
<b>1b</b>	Nombre d'expéditions identiques	
<b>1c</b>	Code du gabarit (pas pour Infrabel)	
<b>2a</b>	Type de wagon	
<b>2b</b>	Autorisé en transport international ? (TEN GE/TEN CW - RIV/RIC) Numéro EVN (si attribué)	
<b>3</b>	Empattement (a)	mm
<b>4</b>	Empattement bogie (p)	mm
<b>5</b>	Nombre d'essieux	
<b>6a</b>	Longueur totale	mm
<b>6b</b>	Hauteur du plancher au-dessus de la surface de roulement	mm
<b>7</b>	Tare du wagon	t
<b>8</b>	Poids du chargement	t
<b>7+8</b>	Masse totale	t
<b>9</b>	Charge en tonnes/mètre	t/m
<b>10</b>	Charge maximale par essieu	t/essieu

## Formulaire de demande de transports exceptionnels (sur la base de l'IRS50502-1)

	12a	12b	13	14	15
Pt.	Distance transversale par rapport à l'axe longitudinal du wagon Gauche [mm] Droite [mm]		Hauteur par rapport à la surface de roulement	Distance longitudinale par rapport à l'essieu/au pivot de bogie	
				ni	na
<b>A</b>					
<b>B</b>					
<b>C</b>					
<b>D</b>					
<b>E</b>					

N°	Objet	Unité
<b>19*</b>	Observations sur les points critiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'engagement du gabarit de chargement</li> <li>• Relier les points critiques par une ligne ou une courbe</li> <li>• Dimensions du chargement</li> <li>• Centre de gravité</li> <li>• Particularités du chargement</li> </ul>	
<b>20a</b>	Expéditeur (nom et adresse)	
<b>20b</b>	La ou les EF qui effectueront le transport	
<b>21</b>	Gare de départ	
<b>22</b>	Gare d'arrivée	
<b>23a</b>	Itinéraire demandé par l'expéditeur	
<b>24</b>	Infos sur l'expédition (train régulier, train spécial) + Vitesse	

<b>25*</b>	Gare de dédouanement	
<b>26*</b>	Quai/plate-forme de chargement	
<b>27a</b>	Destinataire	
<b>27b*</b>	Instance qui supporte les coûts	
<b>29*</b>	Infos d'expédition (biffer la mention inutile) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à la terre du chargement ?</li> <li>• Remorqué ou autonome ?</li> <li>• Position dans le train : derrière la locomotive, en queue ?</li> <li>• Bosse de triage ou non ?</li> </ul>	
<b>30*</b>	Le point critique ... du chargement doit être identifié par une étiquette pour TE dans le sens de transport imposé et doit être placé à gauche ou à droite (biffer la mention inutile) dans le sens de la marche lors du retour à la gare d'échange.....	
<b>31</b>	Référence aux numéros d'autorisation TE dans le passé	
<b>32*</b>	Jour de chargement / jour de livraison	

Établi par:


.....

À :

.....

Le :

..... / ..... / .....



**Vous souhaitez en savoir plus sur nos produits ? Ou discuter de vos projets ferroviaires avec notre équipe ? Jetez un coup d'œil à notre site web ou contactez nos Account Managers !**

 <https://infrabel.be/fr/business>

 [accountmanagement@infrabel.be](mailto:accountmanagement@infrabel.be)



**Scannez moi**

