









**Modifications aux PCT R 300.1 - .15 valables dès le 1<sup>er</sup> juillet 2020 (cycle de modifications A2020), version française**

R/chiffre	ancien	nouveau								
<b>300.1 - 300.15</b>	... tronçon équipé de la signalisation en cabine... ( <i>adapté de manière générale</i> )	<b>... dans une zone de signalisation en cabine ...</b>								
<b>300.1</b>										
1	<p><b>1 Remarques préliminaires</b></p> <p><i>L'Office fédéral des transports (OFT),</i> sur la base de l'article 11a de l'Ordonnance sur les chemins de fer du 23 novembre 1983 (OCF, RS 742.141.1), <i>promulgue :</i></p> <p>les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT). Ces prescriptions, leurs compléments et annexes entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016.</p> <p><i>Abrogation du droit en vigueur</i></p> <p>Les actes normatifs suivants sont abrogés, y compris leurs modifications, compléments, annexes et aides-mémoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les prescriptions suisses de circulation des trains du 15 décembre 2014 (entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015).</li> </ul> <p>Les chemins de fer abrogent leurs propres actes normatifs lors de l'entrée en vigueur des dispositions d'exécution adaptées.</p> <p>2 novembre 2015</p> <p>Office fédéral des transports</p> <p>Le directeur : Dr. Peter Füglistaler</p>	<p><b>1 Remarques préliminaires</b></p> <p><i>L'Office fédéral des transports (OFT),</i> sur la base de l'article 11a de l'Ordonnance sur les chemins de fer du 23 novembre 1983 (OCF, RS 742.141.1), <i>promulgue :</i></p> <p>les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT). Ces prescriptions, leurs compléments et annexes entrent en vigueur le <b>1<sup>er</sup> juillet 2020</b>.</p> <p><i>Abrogation du droit en vigueur</i></p> <p>Les actes normatifs suivants sont abrogés, y compris leurs modifications, compléments, annexes et aide-mémoires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les prescriptions suisses de circulation des trains du <b>2 novembre 2015</b> (entrées en vigueur le <b>1<sup>er</sup> juillet 2016</b>).</li> </ul> <p>Les chemins de fer abrogent leurs propres actes normatifs lors de l'entrée en vigueur des dispositions d'exécution adaptées.</p> <p><b>4 novembre 2019</b></p> <p>Office fédéral des transports</p> <p>Le directeur : Dr. Peter Füglistaler</p>								
3.1/3.2		<p><b>Les termes ci-après ont été modifiés, nouvellement intégrés ou supprimés :</b></p> <table border="0"> <tr> <td>barrage</td> <td>tronçon en dérangement</td> </tr> <tr> <td><del>barrage de protection</del></td> <td><del>voie longeant un quai de chargement</del></td> </tr> <tr> <td><del>clôture de protection</del></td> <td>zone de maintenance</td> </tr> <tr> <td>service de maintenance</td> <td>zone de manœuvre</td> </tr> </table>	barrage	tronçon en dérangement	<del>barrage de protection</del>	<del>voie longeant un quai de chargement</del>	<del>clôture de protection</del>	zone de maintenance	service de maintenance	zone de manœuvre
barrage	tronçon en dérangement									
<del>barrage de protection</del>	<del>voie longeant un quai de chargement</del>									
<del>clôture de protection</del>	zone de maintenance									
service de maintenance	zone de manœuvre									

3.2		<p><b>L'explication des termes ci-après a été modifiée ou nouvellement intégrée :</b></p> <table border="0"> <tr> <td><i>arrêt</i></td> <td><i>service de maintenance</i></td> </tr> <tr> <td><i>barrage</i></td> <td><i>tronçon en dérangement</i></td> </tr> <tr> <td><i>chemin latéral</i></td> <td><i>zone de maintenance</i></td> </tr> <tr> <td><i>secteur de maintenance</i></td> <td><i>zone de manœuvre</i></td> </tr> </table>	<i>arrêt</i>	<i>service de maintenance</i>	<i>barrage</i>	<i>tronçon en dérangement</i>	<i>chemin latéral</i>	<i>zone de maintenance</i>	<i>secteur de maintenance</i>	<i>zone de manœuvre</i>
<i>arrêt</i>	<i>service de maintenance</i>									
<i>barrage</i>	<i>tronçon en dérangement</i>									
<i>chemin latéral</i>	<i>zone de maintenance</i>									
<i>secteur de maintenance</i>	<i>zone de manœuvre</i>									
4.6.3	<p><b>4.6.3 Zones de vitesses sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine</b></p> <p>Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, on distingue entre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zone de vitesse conventionnelle dont la vitesse maximale est limitée à 160 km/h et</li> <li>– zone de vitesse étendue dont la vitesse maximale est supérieure à 160 km/h jusqu'à 250 km/h.</li> </ul> <p>Dans une zone de vitesse étendue, les modes d'exploitation « Shunting », pour les secteurs de maintenance inactifs, et « Isolation » ne peuvent être ni ordonnés par le chef-circulation ni appliqués par le mécanicien de locomotive. En exploitation normale, le personnel roulant n'est pas autorisé à quitter le train aussi longtemps que le secteur de maintenance n'est pas enclenché. La mise hors service de véhicules menant n'est autorisée qu'en cas de dérangement ou de rebroussement.</p>	<p><b>4.6.3 Zones de vitesses dans une zone de signalisation en cabine</b></p> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine, on distingue entre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zone de vitesse conventionnelle dont la vitesse maximale est limitée à 160 km/h et</li> <li>– zone de vitesse étendue dont la vitesse maximale est supérieure à 160 km/h jusqu'à 250 km/h.</li> </ul>								
4.6.4	<p><b>4.6.4 Mouvements de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine</b></p> <p>Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, il faut circuler dans la mesure du possible comme train.</p> <p>Dans une zone de vitesse conventionnelle, les tronçons équipés de signaux de manœuvre ETCS sont désignés comme zones de manœuvre.</p> <p>Dans une zone de vitesse étendue, des mouvements de manœuvre ne sont autorisés qu'en rapport avec des travaux de maintenance. Les conditions d'exploitation, le déroulement et les spécialités propres au domaine des travaux doivent être réglées dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.</p>	<p><b>4.6.4 Principes sur une zone de vitesse étendue dans une zone de signalisation en cabine</b></p> <p><b>Les modes d'exploitation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– « Shunting » en-dehors du service maintenance, et</li> <li>– « Isolation »</li> </ul> <p><b>sont interdits. La mise hors service de véhicules menant n'est autorisée qu'en cas de dérangement du véhicule ou en cas de rebroussement.</b></p> <p><b>Les mouvements de manœuvre et les travaux sur et aux abords des voies ne sont autorisés qu'en service de maintenance dans un secteur de maintenance ou dans une zone de maintenance enclenchés.</b></p> <p><b>Les conditions complémentaires pour l'introduction et la suppression du service de maintenance doivent être réglées dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.</b></p> <p><b>L'entrée de trains commerciaux dans un secteur de maintenance ou dans une zone de maintenance enclenchés est interdite.</b></p> <p><b>En exploitation normale, le personnel roulant ne peut quitter le train qu'avec l'autorisation du chef-circulation. Sur les tronçons à deux</b></p>								

		<p><b>voies ou plus, le chef-circulation ne peut autoriser le personnel roulant à quitter le véhicule que si :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les voies contiguës sont protégées ou</li><li>- les trains sur les voies contiguës circulent en mode « On Sight » ou</li><li>- une vitesse maximale de 80 km/h est garantie sur les voies contiguës.</li></ul> <p><b>Une fois de retour dans le véhicule, le personnel roulant transmet la confirmation au chef-circulation. Après avoir reçu la confirmation, le chef-circulation supprime les mesures de protection.</b></p>
--	--	---

<b>300.2</b>		
1.1.2	<p><b>1.1.2 Emplacement des signaux</b></p> <p>Les signaux fixes sont placés à gauche de la voie. Sur les tronçons à simple voie, les signaux peuvent également être placés à droite de la voie, pour des raisons de visibilité. Sur les tronçons à deux ou plusieurs voies et dans les gares, les signaux de la voie se trouvant tout à droite peuvent être disposés à droite de cette voie. La distinction gauche et droite s'entend dans le sens de marche du convoi.</p> <p>nouveau chiffre 1.1.3</p>	<p><b>1.1.2 Signaux fixes manquants ou pas clairement reconnaissables</b></p> <p><b>Si le personnel constate qu'un signal fixe est manquant ou n'est pas clairement reconnaissable, il doit en aviser le chef-circulation.</b></p> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine, le chef-circulation doit protéger le tronçon concerné jusqu'au remplacement des panneaux de début et de fin CAB, des signaux d'arrêt ETCS ou des signaux d'arrêt de manœuvre ETCS manquants ou pas clairement reconnaissables.</b></p> <p>nouvelle disposition</p>
1.1.3	<p><b>1.1.3 Exécution des signaux donnés par le personnel</b></p> <p>Il faut prescrire et donner les signaux avec calme et réflexion. Les signaux doivent être clairs et être rigoureusement observés. Si on craint un malentendu, il faut donner un avis complémentaire à celui qui doit observer le signal. Lorsqu'un signal n'est pas clair ou qu'il est impossible de le distinguer avec certitude, il faut au besoin s'arrêter et en attendre ou en demander la répétition.</p> <p>Les signaux acoustiques doivent être limités au strict nécessaire.</p> <p>nouveau chiffre 1.1.4</p>	<p><b>1.1.3 Emplacement des signaux</b></p> <p>Les signaux fixes sont placés à gauche de la voie. Sur les tronçons à simple voie, les signaux peuvent également être placés à droite de la voie, pour des raisons de visibilité. Sur les tronçons à deux ou plusieurs voies et dans les gares, les signaux de la voie se trouvant tout à droite peuvent être disposés à droite de cette voie. La distinction gauche et droite s'entend dans le sens de marche du convoi.</p> <p><b>Dans les tunnels à double voie, les signaux des deux voies peuvent être disposés côte à côte entre les voies.</b></p>
1.1.5	<p>nouvelle disposition</p>	<p><b>1.1.5 Signaux ou images de signaux désignés par le symbole #</b></p> <p><b>Les signaux ou les images de signaux désignés par le symbole # ne doivent pas être utilisés pour la conception de nouvelles installations et de nouveaux véhicules ou pour le renouvellement d'installations et de véhicules.</b></p>
1.2.1	<p><b>1.2.1 Couleurs des signaux</b></p> <p>Les couleurs suivantes sont utilisées en règle générale pour les signaux optiques :</p> <p>rouge    arrêt, danger orange    prudence, avertissement, ralentissement vert    voie libre jaune    traction électrique violet    signaux SIM blanc    signaux nains, signaux d'aiguilles, signaux indicateurs etc. ainsi que les signaux lumineux confirmant ou remplaçant des signaux acoustiques.</p>	<p><b>1.2.1 Couleurs des signaux</b></p> <p>Les couleurs suivantes sont utilisées en règle générale pour les signaux optiques :</p> <p>rouge    arrêt, danger orange    prudence, avertissement, ralentissement vert    voie libre jaune    traction électrique violet    signaux SIM blanc    signaux nains, signaux d'aiguilles, signaux indicateurs etc. ainsi que les signaux lumineux confirmant ou remplaçant des signaux acoustiques.</p> <p><b>bleu    signaux de manœuvre ETCS</b></p>

2.2.1	<p><b>2.2.1 Signal d'arrêt utilisé pour la couverture d'un obstacle</b></p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="389 288 600 432">  </td> <td data-bbox="613 288 745 352"> <p>Image Signification</p> </td> <td data-bbox="792 288 1048 432"> <p><i>arrêt</i> arrêt devant le signal, respectivement devant la plaque tournante, le pont roulant ou le pont-bascule</p> </td> </tr> </table> <p>...</p> <p>...</p>		<p>Image Signification</p>	<p><i>arrêt</i> arrêt devant le signal, respectivement devant la plaque tournante, le pont roulant ou le pont-bascule</p>	<p><b>2.2.1 Signal d'arrêt utilisé pour la couverture d'un obstacle</b></p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="1323 288 1534 432">  </td> <td data-bbox="1547 288 1680 352"> <p>Image Signification</p> </td> <td data-bbox="1727 288 2033 408"> <p><i>arrêt</i> arrêt devant le signal, respectivement <b>devant l'objet correspondant</b></p> </td> </tr> </table> <p>...</p> <p>...</p> <p>Les signaux d'arrêt sont utilisés pour</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la couverture de voies interdites, en particulier celles qui ne peuvent pas être protégées à l'appareil d'enclenchement. Dans les cas urgents, s'il n'y a pas de cible rouge à disposition, il est permis d'utiliser uniquement une lanterne à feu rouge ou un drapeau rouge déployé</li> <li>- l'indication de l'extrémité de voies, les voies en impasse étant signalées par une cible ou un feu rouge, les voies en cul-de-sac de sécurité seulement par une cible rouge</li> <li>- la couverture de plaques tournantes et de chariots transbordeurs non verrouillés (interdiction de circuler). Le signal présente un feu rouge, dans certains cas, une cible rouge. Lorsque la plaque tournante ou le chariot transbordeur est verrouillé, (autorisation de circuler), le signal présente un feu blanc ou une cible de profil</li> <li>- la couverture de ponts-basculés, gabarits mobiles, etc. Le signal présente une cible rouge lorsque le passage n'est pas libre. Quand l'éclairage est suffisant, il n'y a pas de signal de nuit.</li> </ul> <p>Sur les voies à trois ou quatre rails, la fin de la voie normale, respectivement de la voie étroite est signalée par un signal d'arrêt complété par la lettre N (voie normale) ou S (voie étroite). Dans ce cas, le signal d'arrêt n'est valable que pour les véhicules ayant l'écartement correspondant. Ce signal peut être utilisé seul ou combiné avec une lanterne d'aiguille.</p> <p><b>Le gestionnaire de l'infrastructure peut autoriser dans les prescriptions d'exploitation de garer directement les véhicules contre les heurtoirs.</b></p>		<p>Image Signification</p>	<p><i>arrêt</i> arrêt devant le signal, respectivement <b>devant l'objet correspondant</b></p>
	<p>Image Signification</p>	<p><i>arrêt</i> arrêt devant le signal, respectivement devant la plaque tournante, le pont roulant ou le pont-bascule</p>						
	<p>Image Signification</p>	<p><i>arrêt</i> arrêt devant le signal, respectivement <b>devant l'objet correspondant</b></p>						

2.2.2	<p><b>2.2.2 Feu de contrôle pour installation de passage à niveau</b></p> <p>...</p> <p>Les anciens signaux peuvent également présenter une forme triangulaire, analogue au signal avancé du feu de contrôle pour installation de passage à niveau. Ils sont implantés de manière uniforme sur l'ensemble de la ligne.</p> <p>Si le feu de contrôle surveille plus d'un passage à niveau surveillé, le feu de contrôle est équipé par une plaque complémentaire sur laquelle est indiqué le nombre de passages à niveau surveillés.</p> <p>Le feu de contrôle peut être aussi implanté sans repère noir et blanc.</p>	<p><b>2.2.2 Feu de contrôle pour installation de passage à niveau</b></p> <p>...</p> <p>Les anciens signaux peuvent également présenter une forme triangulaire, analogue au signal avancé du feu de contrôle pour installation de passage à niveau. Ils sont implantés de manière uniforme sur l'ensemble de la ligne.</p> <p>Si le feu de contrôle surveille plus d'un passage à niveau surveillé, le feu de contrôle est équipé par une plaque complémentaire sur laquelle est indiqué le nombre de passages à niveau surveillés. <b>Il faut renoncer à la plaque complémentaire à l'intérieur d'une zone avec imbrication d'installations de passage à niveau.</b></p> <p>Le feu de contrôle peut être aussi implanté sans repère noir et blanc.</p>
2.5.1	<p><b>2.5.1 Généralités</b></p> <p>Les signaux d'aiguilles indiquent pour quel parcours l'aiguille est disposée et présentent la même image pour les deux sens de marche. Ils signalent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la position droite quand l'aiguille conduit sur sa branche rectiligne ou, si les deux branches sont courbes, sur la branche extérieure</li> <li>- la position en déviation quand l'aiguille conduit sur sa branche déviée ou, si les deux branches sont en courbe, sur la branche intérieure.</li> </ul> <p>Les signaux d'aiguilles sont constitués :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de lanternes pivotantes pour les branchements simples et les traversées-jonctions simples</li> <li>- de signaux électriques de contrôle d'aiguille pour les branchements simples</li> <li>- de lanternes fixes à volets mobiles pour les traversées-jonctions simples et doubles</li> <li>- des signaux d'aiguille constitués d'un écran en tôle.</li> </ul> <p>Les signaux d'aiguilles peuvent être placés à gauche ou à droite de l'aiguille correspondante.</p>	<p><b>2.5.1 Généralités</b></p> <p>Les signaux d'aiguilles indiquent pour quel parcours l'aiguille est disposée et présentent la même image pour les deux sens de marche. Ils signalent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la position droite quand l'aiguille conduit sur sa branche rectiligne ou, si les deux branches sont courbes, sur la branche extérieure</li> <li>- la position en déviation quand l'aiguille conduit sur sa branche déviée ou, si les deux branches sont en courbe, sur la branche intérieure.</li> </ul> <p>Les signaux d'aiguilles sont constitués :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de lanternes pivotantes pour les branchements simples et les <b>traversées de jonction simples</b></li> <li>- de signaux électriques de contrôle d'aiguille pour les branchements simples <b>et pour les traversées de jonction</b></li> <li>- de lanternes fixes à volets mobiles pour les <b>traversées de jonction</b></li> <li>- de signaux d'aiguille constitués d'un écran en tôle.</li> </ul> <p>Les signaux d'aiguilles peuvent être placés à gauche ou à droite de l'aiguille correspondante.</p>

2.5.2

**2.5.2 Signalisation de la position des branchements simples à l'aide d'une lanterne pivotante**

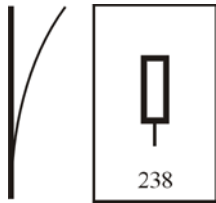


Image  
Signification

*aiguille en position droite*  
circulation sur la branche rectiligne

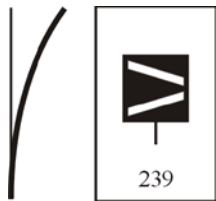


Image  
Signification

*aiguille en position déviée*  
circulation sur la branche déviée

La position des aiguilles symétriques ou proches de la symétrie est indiquée au moyen de flèches.



Image  
Signification

*aiguille conduisant à gauche*  
circulation sur la branche de gauche

**2.5.2 Signalisation de la position des branchements simples Lanterne pivotante**

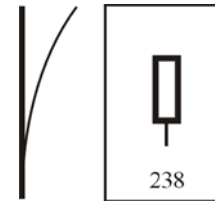


Image  
Signification

*aiguille en position droite*  
circulation sur la branche rectiligne

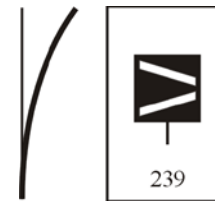


Image  
Signification



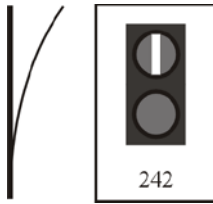
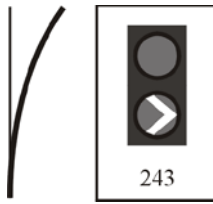
*aiguille en position déviée*  
circulation sur la branche déviée

La position des aiguilles symétriques ou proches de la symétrie est indiquée au moyen de flèches.



Image  
Signification

*aiguille conduisant à gauche*  
circulation sur la branche de gauche

	 <p>Image Signification</p> <p><i>aiguille conduisant à droite</i> circulation sur la branche de droite</p>	 <p>Image Signification</p> <p><i>aiguille conduisant à droite</i> circulation sur la branche de droite</p> <p><b>Signal électrique de contrôle d'aiguille</b></p> <p>        Image Signification <i>aiguille en position droite</i> circulation sur la branche rectiligne     </p> <p>        Image Signification <i>aiguille en position déviée</i> circulation sur la branche déviée     </p> <p>Si le signal électrique de contrôle d'aiguille est éteint ou s'il clignote, l'aiguille n'a pas atteint sa position de fin de course.</p>
2.5.3	<p><b>2.5.3</b>    <b>Signalisation de la position des branchements simples à l'aide de signaux électriques de contrôle d'aiguille</b></p> <p>...</p>	chiffre plus valable



2.5.5

**2.5.5 Signalisation de la position des traversées de jonction doubles**

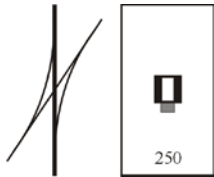


Image  
Signification

*aiguille en position droite*  
circulation sur la voie rectiligne de la direction principale

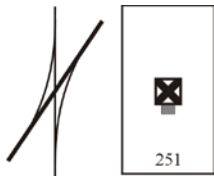


Image  
Signification

*aiguille en position droite*  
circulation sur la voie rectiligne de la direction transversale



Image  
Signification

aiguille en position déviée  
circulation de la voie de la direction transversale à la voie de la direction principale ou inversement



Image  
Signification

*aiguille en position déviée*  
circulation de la voie de la direction principale à la voie de la direction transversale ou inversement

**2.5.5 Signalisation de la position des traversées de jonction doubles**

**Lanterne fixe à volets mobiles**



Image  
Signification

*aiguille en position droite*  
circulation sur la voie rectiligne de la direction principale



Image  
Signification

*aiguille en position droite*  
circulation sur la voie rectiligne de la direction transversale



Image  
Signification

aiguille en position déviée  
circulation de la voie de la direction principale à la voie de la direction transversale ou inversement



Image  
Signification

*aiguille en position déviée*  
circulation de la voie de la direction transversale à la voie de la direction principale ou inversement

**Signal électrique de contrôle d'aiguille**

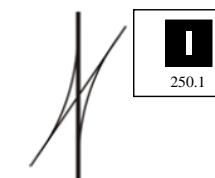




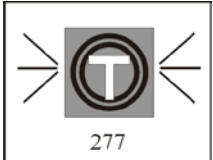
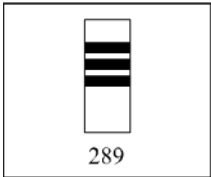
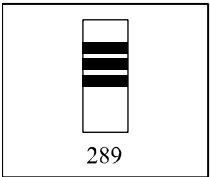






Image  
Signification

*aiguille en position droite*  
circulation sur la voie rectiligne de la direction principale

		 <p><b>Image</b> <b>Signification</b></p> <p>251.1</p> <p><i>aiguille en position droite</i> circulation sur la voie recti- ligne de la direction trans- versale</p> <p>ou</p>  <p>251.2#</p> <p>Ne doit pas être utilisé sur un réseau à voie normale</p>  <p><b>Image</b> <b>Signification</b></p> <p>252.1</p> <p><i>aiguille en position déviée</i> circulation de la voie de la di- rection principale à la voie de la direction transversale ou inversement</p>  <p><b>Image</b> <b>Signification</b></p> <p>253.1</p> <p><i>aiguille en position déviée</i> circulation de la voie de la di- rection transversale à la voie de la direction principale ou inversement</p> <p><b>Si le signal électrique de contrôle d'aiguille est éteint ou s'il clignote, l'aiguille n'a pas atteint sa position de fin de course.</b></p>
2.6.8	<p><b>2.6.8 Appel au téléphone</b></p>  <p><b>Image</b> <b>Signification</b></p> <p><i>appel au téléphone</i> le mécanicien de locomotive d'un train et d'un mouvement de manœuvre arrêté doit obli- gatoirement prendre contact avec le chef-circulation</p>	chiffre plus valable

2.6.11	<p><b>2.6.11 Signalisation de zone avec imbrication d'installations de passage à niveau</b></p> <p>Les zones présentant une imbrication peuvent être identifiées au moyen d'une signalisation d'une zone avec imbrication d'installations de passage à niveau. La signalisation est fixée sur chaque mât de ligne de contact dans la zone d'imbrication.</p> <div data-bbox="398 443 607 619" style="display: inline-block; vertical-align: middle;">  </div> <div data-bbox="613 443 741 560" style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <p>Image</p> <p>Signification</p> </div> <div data-bbox="797 443 1099 1189" style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 20px;"> <p><i>zone avec imbrication d'installations de passage à niveau</i></p> <p>à l'intérieur de la zone avec imbrication signalée,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en présence d'un assentiment pour circuler au moyen d'un signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement</li> <li>- en présence d'un feu de contrôle éteint</li> <li>- en cas de fonctionnement du contrôle de la marche des trains au niveau de l'indicateur pour équipements de voie du contrôle de la marche des trains,</li> </ul> <p>toutes les installations de passage à niveau suivantes doivent être franchies selon les dispositions « Franchissement d'une installation de passage à niveau surveillée en dérangement ».</p> </div>	<p><b>2.6.11 Signalisation de zone avec imbrication d'installations de passage à niveau</b></p> <p>Les zones présentant une imbrication peuvent être identifiées au moyen d'une signalisation d'une zone avec imbrication d'installations de passage à niveau. La signalisation est fixée sur chaque mât de ligne de contact dans la zone d'imbrication.</p> <div data-bbox="1332 443 1541 619" style="display: inline-block; vertical-align: middle;">  </div> <div data-bbox="1547 443 1675 560" style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <p>Image</p> <p>Signification</p> </div> <div data-bbox="1731 443 2033 1189" style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 20px;"> <p><i>zone avec imbrication d'installations de passage à niveau</i></p> <p>à l'intérieur de la zone avec imbrication signalée,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en présence d'un assentiment pour circuler au moyen d'un <b>signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement</b></li> <li>- en présence d'un feu de contrôle éteint</li> <li>- en cas de fonctionnement du contrôle de la marche des trains au niveau de l'indicateur pour équipements de voie du contrôle de la marche des trains,</li> </ul> <p>toutes les installations de passage à niveau suivantes doivent être franchies selon les dispositions « Franchissement d'une installation de passage à niveau surveillée en dérangement ».</p> </div>
3.4.1	<p><b>3.4.1 Signalisation des postes d'interphone et d'annonce pour les mécaniciens de locomotive</b></p> <p>...</p>	<p><b>3.4.1 Signalisation des postes d'interphone et d'annonce pour les mécaniciens de locomotive</b></p> <p>...</p> <p>images de signaux 332 et 333 désignées par # (332# / 333#)</p>

5.3.7	<b>5.3.7 Signaux de cul-de-sac</b>	<b>5.3.7 Signaux de cul-de-sac</b> ... images de signaux 571 / 572 / 573 / 574 / 575 / 576 désignées par # (571# / 572# / 573# / 574# / 575# / 576#)
5.5.6	<b>5.5.6 Panneau d'annonce de fonctionnement du contrôle de la marche des trains</b>	<b>5.5.6 Panneau d'annonce de fonctionnement du contrôle de la marche des trains</b> ... Image de signal 570 désignée par # (570#)
5.5.7	<b>5.5.7 Indicateurs de point d'arrêt et de longueur de trains qui s'arrêtent</b>  <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px; height: 60px; margin-right: 10px;">  </div> <div> <p>Image <i>point d'arrêt</i></p> <p>Signification point d'arrêt pour les trains de voyageurs</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px; height: 60px; margin-right: 10px;">  </div> <div> <p>Image <i>point d'arrêt</i></p> <p>Signification point d'arrêt pour les trains de voyageurs d'une longueur de 100 m</p> <p>En relation avec d'autres signaux</p> <p>En plus de l'indicateur illustré, on peut ensuite trouver des indicateurs similaires portant l'indication 2, 3, 4 etc, pour les trains de 200 m, 300 m, 400 m, etc.</p> </div> </div> <p>...</p>	<b>5.5.7 Indicateurs de point d'arrêt et de longueur de trains qui s'arrêtent</b>  <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px; height: 60px; margin-right: 10px;">  </div> <div> <p>Image <i>point d'arrêt</i></p> <p>Signification point d'arrêt pour les trains de voyageurs</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px; height: 60px; margin-right: 10px;">  </div> <div> <p>Image <i>point d'arrêt</i></p> <p>Signification point d'arrêt pour les trains de voyageurs d'une longueur de 100 m</p> <p>En relation avec d'autres signaux</p> <p>En plus de l'indicateur illustré, on peut ensuite trouver des indicateurs similaires portant l'indication 0<sub>5</sub>, 1<sub>5</sub>, 2, 2<sub>5</sub>, 3, 3<sub>5</sub>, 4 etc. pour les trains de <b>50 m</b>, <b>150 m</b>, 200 m, <b>250 m</b>, 300 m, <b>350 m</b>, 400 m, etc.</p> </div> </div> <p>...</p> <p>image de signal 579 désignée par # (579#)</p>

5.7.2

### 5.7.2 Signalisation de la queue du train

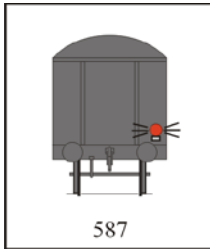


Image *signal de queue du train*

Le dernier véhicule d'un train porte à l'arrière, en bas :

- un feu rouge, ou
- un feu rouge clignotant, ou
- deux feux rouges, ou
- une cible rouge et blanche, ou
- un signal de queue rouge et blanc éteint qui est apposé.

5.7.2

### 5.7.2 Signalisation de la queue du train

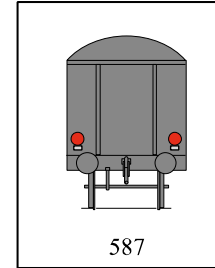


Image *signal de queue du train*

Le dernier véhicule porte à l'arrière sur un axe transversal au-dessus du tampon :

- **pour les trains voyageurs**
  - **deux feux rouges (feu continu) selon figure 587**
- **pour les trains de marchandises**
  - **deux cibles rouges et blanches réfléchissantes selon figure 588 ou**
  - **deux feux rouges (feu continu) selon figure 587.**



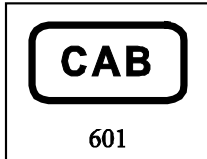
Si cela s'avère nécessaire à cause des conditions de construction des véhicules et en tenant compte des exigences du gestionnaire de l'infrastructure, le dernier véhicule des trains voyageurs et des trains de marchandises peut porter sur des lignes non interopérables et sur des lignes du réseau complémentaire interopérable :

- un feu rouge (feu continu) # ou
- un feu rouge clignotant # ou
- une cible rouge et blanche réfléchissante #.

6.1

### 6.1 Panneaux de début et de fin

Les panneaux de début et de fin indiquent l'endroit à partir duquel le tronçon équipé pour la signalisation en cabine débute ou prend fin.

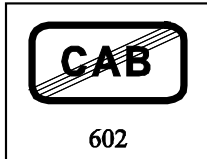


Image

*début CAB*

Signification

arrêt pour les convois dont le véhicule menant est dépourvu d'un équipement ETCS du véhicule en état de fonctionnement



Image

*fin CAB*

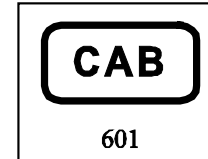
Signification

poursuite de la marche selon la signalisation extérieure

6.1

### 6.1 Panneaux de début et de fin

Les panneaux de début et de fin indiquent l'endroit à partir duquel la zone de signalisation en cabine débute ou prend fin.



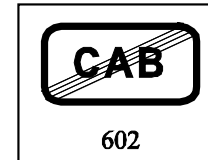
Image

*début CAB*

Signification

arrêt pour les convois dont le véhicule menant est dépourvu d'un équipement ETCS du véhicule en état de fonctionnement

**arrêt pour les mouvements de manœuvre**



Image

*fin CAB*

Signification

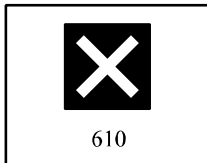
poursuite de la marche selon la signalisation extérieure

**arrêt pour les mouvements de manœuvre**

6.6

**6.6** Signalisation de la position des branchements simples à l'aide de signaux électriques de contrôle d'aiguille dans une zone de vitesse étendue

...

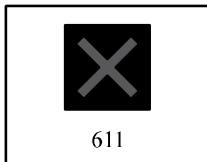


Image

*arrêt*

Signification

arrêt devant le signal  
l'aiguille à franchir est en mauvaise position ou n'a pas atteint sa position de fin de course.



Image

*éteint*

Signification

arrêt devant le signal

6.6

**6.6** Signalisation de la position des branchements simples à l'aide de signaux électriques de contrôle d'aiguille

La signalisation de la position des branchements simples à l'aide de signaux électriques de contrôle d'aiguille doit être observée dans les modes d'exploitation sans autorisation de circuler CAB.

...



Image

*arrêt*

Signification

arrêt **devant l'aiguille**  
l'aiguille à franchir est en mauvaise position ou n'a pas atteint sa position de fin de course.

**Utilisable uniquement pour les réseaux à voie normale.**



Image

*éteint*

Signification

arrêt **devant l'aiguille**

6.7.2

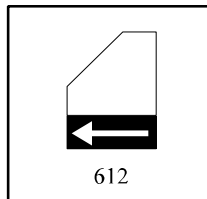
### 6.7.2 Validité et disposition des signaux de manœuvre ETCS

Les signaux de manœuvre ETCS se trouvent à la limite des tronçons équipés de dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie. Quand ils sont placés dans la zone d'un branchement, ils sont également positionnés de façon à ce que la voie pour laquelle le signal est valable puisse être identifiée sans risque d'erreur.

Les signaux de manœuvre ETCS sont généralement situés près du sol, mais peuvent exceptionnellement être surélevés et fixés à un mât par exemple, ou placés de l'autre côté de la voie.

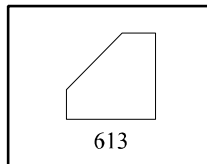
**Les images des signaux de manœuvre ETCS placés à droite (figure 612) ainsi qu'au dos des signaux de manœuvre ETCS (figure 613) sont définies dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.**

Signaux de manœuvre ETCS placés à droite



Les signaux de manœuvre ETCS placés à droite de la voie portent sur la face avant une flèche lumineuse désignant la voie pour laquelle ils sont valables.

Dos des signaux de manœuvre ETCS



Au dos du signal de manœuvre ETCS, une flèche indique la voie à laquelle il s'adresse.

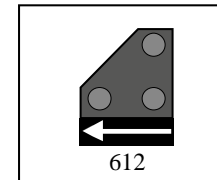
Quand le signal de manœuvre ETCS indique l'image *avancer* ou *avancer prudemment*, cela est reconnaissable à son feu arrière **bleu**.

### 6.7.2 Validité et disposition des signaux de manœuvre ETCS

Les signaux de manœuvre ETCS se trouvent à la limite des tronçons équipés de dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie. Quand ils sont placés dans la zone d'un branchement, ils sont également positionnés de façon à ce que la voie pour laquelle le signal est valable puisse être identifiée sans risque d'erreur.

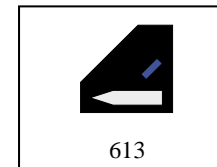
Les signaux de manœuvre ETCS sont situés près du sol, mais peuvent exceptionnellement être surélevés et fixés à un mât par exemple, ou placés de l'autre côté de la voie.

Signaux de manœuvre ETCS placés à droite



Les signaux de manœuvre ETCS placés à droite de la voie portent sur la face avant une flèche lumineuse désignant la voie pour laquelle ils sont valables.

Dos des signaux de manœuvre ETCS



Au dos du signal de manœuvre ETCS, une flèche indique la voie à laquelle il s'adresse.

Quand le signal de manœuvre ETCS indique l'image *avancer* ou *avancer prudemment*, cela est reconnaissable à son feu arrière **bleu**.



6.7.4

### 6.7.4 Images présentées par les signaux de manœuvre ETCS

Les images *arrêt* (figure 614), *avancer prudemment* (figure 615) et *avancer* (figure 616) sont définies dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.

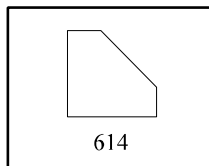


Image *arrêt*  
Signification arrêt devant le signal  
En relation avec d'autres signaux  
un signal de manœuvre ETCS précédent présente l'image *avancer prudemment*.

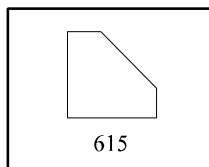


Image *avancer prudemment*  
Signification le mouvement peut commencer ou être poursuivi.  
Il faut s'attendre à trouver un obstacle immédiatement après le signal de manœuvre ETCS.

En relation avec d'autres signaux  
le signal de manœuvre ETCS suivant présente l'image *arrêt* ou *avancer prudemment*.

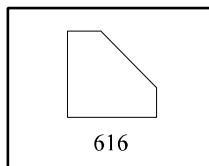


Image *avancer*  
Signification le mouvement peut commencer ou être poursuivi.  
En relation avec d'autres signaux  
le signal de manœuvre ETCS suivant présente l'image *avancer* ou *avancer prudemment*.

### 6.7.4 Images présentées par les signaux de manœuvre ETCS

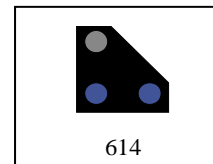


Image *arrêt*  
Signification arrêt devant le signal  
En relation avec d'autres signaux  
un signal de manœuvre ETCS précédent présente l'image *avancer prudemment*.

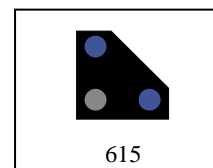


Image *avancer prudemment*  
Signification le mouvement peut commencer ou être poursuivi.  
Il faut s'attendre à trouver un obstacle immédiatement après le signal de manœuvre ETCS.

En relation avec d'autres signaux  
le signal de manœuvre ETCS suivant présente l'image *arrêt*, *avancer prudemment* ou il est suivi d'un signal d'arrêt de manœuvre ETCS ou d'un panneau de passage vers une zone où les aiguilles ne sont pas centralisées.

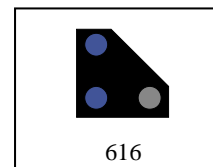
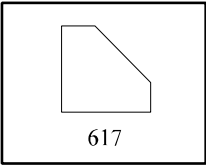
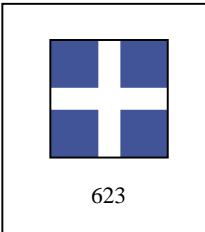



Image *avancer*  
Signification le mouvement peut commencer ou être poursuivi  
En relation avec d'autres signaux  
le signal de manœuvre ETCS suivant présente l'image *avancer* ou *avancer prudemment*.

<p>6.7.5</p>	<p><b>Panneau de passage vers une zone non centralisée</b></p> <p>L'image <i>passage vers une zone non centralisée</i> (figure 617) est définie dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">  <p style="text-align: center; margin: 0;">617</p> </div> <div> <p>Image <i>passage vers une zone non centralisée</i></p> <p>Signification limite avec une installation non dotées d'aiguilles centralisées</p> </div> </div> <p>nouveau = chiffre 6.7.6</p>	<p><b>6.7.5 Signal d'arrêt de manœuvre ETCS</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">  <p style="text-align: center; margin: 0;">623</p> </div> <div> <p>Image <i>arrêt</i></p> <p>Signification arrêt devant le signal</p> <p>En relation avec d'autres signaux un signal de manœuvre ETCS précédent présente l'image <i>avancer prudemment</i>.</p> </div> </div>
<p>6.7.6</p>	<p>nouveau chiffre</p>	<p><b>6.7.6 Panneau de passage vers une zone non centralisée</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">  <p style="text-align: center; margin: 0;">617</p> </div> <div> <p>Image <i>passage vers une zone non centralisée</i></p> <p>Signification limite avec une installation non dotées d'aiguilles centralisées</p> </div> </div>
<p>6.8.2</p>	<p><b>6.8.2 Validité et disposition des panneaux de secteur de maintenance</b></p> <p>Les panneaux de secteur de maintenance sont disposés aux limites des secteurs de maintenance. Quand ils sont placés dans la zone d'un branchement, ils sont positionnés de façon à ce que la voie pour laquelle le panneau est valable puisse être identifiée sans risque d'erreur.</p> <p>Les panneaux de secteurs de maintenance sont placés sous un signal d'arrêt ETCS ou de position ETCS. Ils peuvent également être implantés de manière isolée.</p>	<p><b>6.8.2 Validité et disposition des panneaux de secteur de maintenance</b></p> <p>Les panneaux de secteur de maintenance sont disposés aux limites des secteurs de maintenance. Quand ils sont placés dans la zone d'un branchement, ils sont positionnés de façon à ce que la voie pour laquelle le panneau est valable puisse être identifiée sans risque d'erreur.</p> <p>Les panneaux de secteurs de maintenance sont placés <b>auprès</b> d'un signal d'arrêt ETCS, d'un signal de position ETCS <b>ou d'un panneau de début CAB ou fin CAB</b>. Ils peuvent également être implantés de manière isolée.</p>

6.10	<p><b>6.10 Panneau ETCS de point d'arrêt</b></p> <div data-bbox="392 290 598 517" data-label="Image"> </div> <p>Image</p> <p>Signification</p> <p><i>point d'arrêt</i></p> <p>précède un point d'arrêt commercial. Le panneau ETCS de point d'arrêt se trouve à distance de freinage du milieu du quai.</p> <p>Pour les trains avec arrêt prescrit, la fin de l'autorisation de circuler CAB se situe, en exploitation normale, après le point d'arrêt usuel.</p> <p>Le panneau ETCS de point d'arrêt est identifié par une plaque portant l'abréviation du point d'arrêt commercial.</p>	<p><b>6.10 Panneau ETCS de point d'arrêt</b></p> <div data-bbox="1323 290 1529 517" data-label="Image"> </div> <p>Image</p> <p>Signification</p> <p><i>point d'arrêt</i></p> <p>précède un point d'arrêt commercial. Le panneau ETCS de point d'arrêt se trouve à distance de freinage du milieu du quai.</p> <p><b>Le panneau ETCS de point d'arrêt peut se trouver dans la zone de signalisation extérieure.</b></p> <p>Pour les trains avec arrêt prescrit, la fin de l'autorisation de circuler CAB se situe, en exploitation normale, après le point d'arrêt usuel.</p> <p>Le panneau ETCS de point d'arrêt est identifié par une plaque portant l'abréviation du point d'arrêt commercial.</p>
------	---	--

8.1.2

**8.1.2 Signal d'alerte**

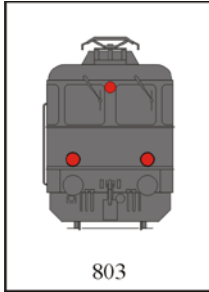


Image  
Signification

*signal d'alerte*  
arrêt pour les trains et les mouvements de manœuvre circulant sur des voies parallèles

**8.1.2 Signal d'alerte**

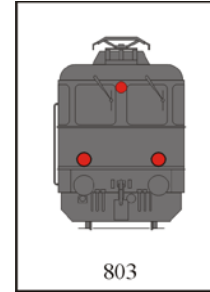
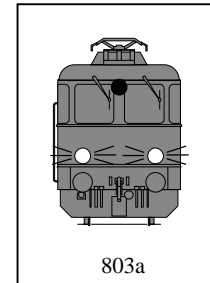


Image  
Signification

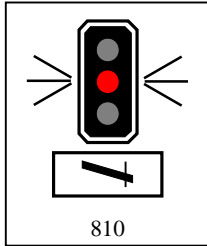
*signal d'alerte*  
arrêt pour les trains et les mouvements de manœuvre circulant sur des voies parallèles

**ou**



8.2.3

**8.2.3 Signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement**



Image

*signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement*

Signification

assentiment pour le franchissement d'un signal principal présentant un feu rouge clignotant et d'une installation de passage à niveau en dérangement.

Les éléments de l'itinéraire contrôlés et situés dans la zone du signal ainsi que le block de ligne correspondant fonctionnent normalement.

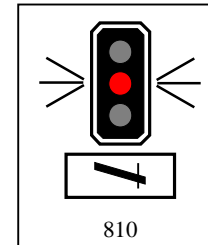
Si le signal principal sert pour plusieurs installations de passage à niveau, il peut être complété par une plaque complémentaire indiquant le nombre d'installations de passage à niveau.

En relation avec d'autres signaux

ce signal peut être précédé d'un signal avancé présentant l'image *avertissement*.

**8.2.3 Signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement**

Signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement du système L



Image

*installation de passage à niveau en dérangement*

Signification

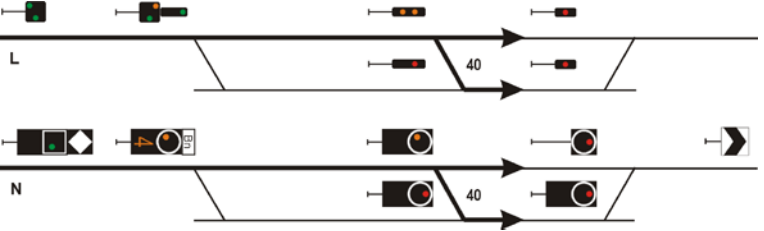
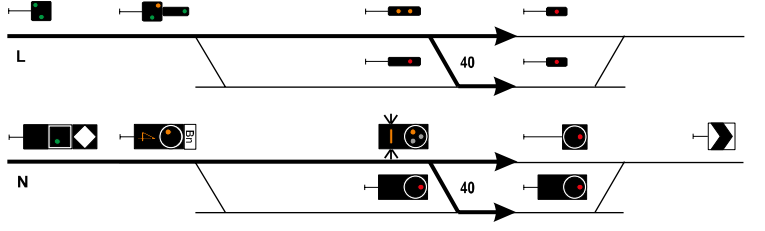
assentiment pour le franchissement d'un signal principal présentant un feu rouge clignotant et d'une installation de passage à niveau en dérangement.

Les éléments de l'itinéraire contrôlés et situés dans la zone du signal ainsi que le block de ligne correspondant fonctionnent normalement.

Si le signal principal surveille plusieurs installations de passage à niveau, il est complété par une plaque complémentaire indiquant le nombre d'installations de passage à niveau. Il faut renoncer à la plaque complémentaire à l'intérieur d'une zone avec imbrication d'installations de passage à niveau.

En relation avec d'autres signaux

ce signal peut être précédé d'un signal avancé présentant l'image *avertissement*.

R 300.2 Complément 2		
10	<p><b>10. Entrée longue avec signaux de tronçons de voies</b></p> 	<p><b>10. Entrée longue avec signaux de tronçons de voies</b></p> 
R 300.2 Annexe 3	<p><b>Annexe 3: Signaux de manœuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- signal de refoulement</li> <li>- signal de débranchement</li> </ul>	<p><b>Annexe 3: Signaux de manœuvre pour installations de débranchement</b></p>
1	<p><b>1.2 Signal de débranchement</b></p> <p><b>1.2.1 Généralités</b></p> <p>Les signaux de débranchement ordonnent la pousse, l'arrêt et le retrait sur une bosse de débranchement. L'image présentée apparaît sur les deux faces. Ils sont normalement éteints et n'ont alors aucune signification.</p> <p>Les signaux de débranchement ont la même forme et présentent les mêmes images que les signaux de manœuvre correspondants. Pour s'en distinguer, les signaux de débranchement sont surmontés d'un demi-cercle blanc.</p> <p>Les ordres donnés par les signaux de débranchement s'adressent directement au mécanicien de locomotive.</p>	<p><b>1 Signaux de manœuvre pour installations de débranchement</b></p> <p><b>1.1</b> Chiffre plus valable</p> <p><b>1.2 Signal de débranchement</b></p> <p><b>1.2.1 Généralités</b></p> <p>Les signaux de débranchement ordonnent la pousse, l'arrêt et le retrait sur une bosse de débranchement. L'image présentée apparaît sur les deux faces. Ils sont normalement éteints et n'ont alors aucune signification.</p> <p>Les signaux de débranchement ont la même forme et présentent les mêmes images que les signaux de manœuvre correspondants. Pour s'en distinguer, les signaux de débranchement sont surmontés d'un demi-cercle blanc.</p> <p>Les ordres donnés par les signaux de débranchement s'adressent directement au mécanicien de locomotive.</p>

**1.2.2 Images des signaux de débranchement**

Arrêt



A302

Image

Signification

*arrêt*

arrêt du mouvement de manœuvre



A303

Pousser



A304

Image

Signification

*pousser*

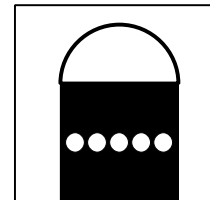
pousser lentement en direction de la bosse de débranchement



A305

**1.2.2 Images des signaux de débranchement**

Arrêt



A302

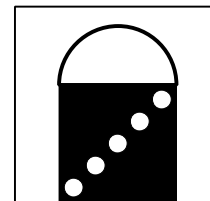
Image

Signification

*arrêt*

arrêt du mouvement de manœuvre

Pousser



A304

Image

Signification

*pousser*

pousser lentement en direction de la bosse de débranchement

Pousser plus vite

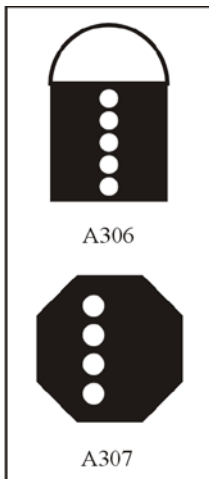


Image  
Signification

*pousser plus vite*  
pousser rapidement en direction de la bosse de débranchement

Retrait

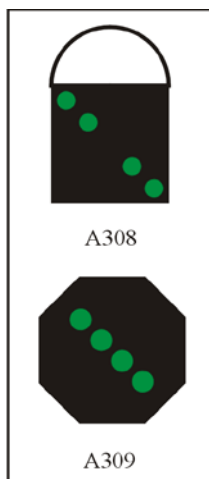


Image  
Signification

*retrait*  
retirer en s'éloignant de la bosse de débranchement

Si le signal présente l'image d'arrêt avant que le refoulement ait commencé, il faut attendre que le signal s'allume à nouveau.





6.2.1	<p><b>6.2.1 Transmission des ordres</b></p> <p>Les ordres doivent être transmis par un avis à protocoler ou contre quittance. Pour les ordres à protocoler, on tiendra compte dans tous les cas des dispositions y relatives pour le formulaire de la première catégorie.</p>	<p><b>6.2.1 Transmission des ordres</b></p> <p>Les ordres doivent être transmis par un avis à protocoler ou contre quittance. Pour les ordres à protocoler, on tiendra compte dans tous les cas des dispositions y relatives pour les formulaires de la première catégorie. <b>Les ordres seront transmis au plus près possible de l'endroit d'exécution.</b></p>
6.2.2	<p><b>6.2.2 Remise d'un ordre directement au destinataire</b></p> <p>Le chef-circulation doit remettre l'ordre au mécanicien de locomotive se trouvant à l'avant du convoi. Le reste du personnel roulant concerné doit être avisé contre quittance par le mécanicien de locomotive.</p> <p>L'ordre <i>circuler avec pantographes abaissés</i> doit être retransmis par le mécanicien de locomotive se trouvant à l'avant du convoi au moyen d'un ordre à protocoler.</p>	<p><b>6.2.2 Remise d'un ordre directement au destinataire</b></p> <p>Le chef-circulation doit remettre l'ordre au mécanicien de locomotive se trouvant à l'avant du convoi. Le reste du personnel roulant concerné doit être avisé contre quittance par le mécanicien de locomotive.</p> <p>L'<b>ordre 9</b> doit être retransmis par le mécanicien de locomotive se trouvant à l'avant du convoi au moyen d'un ordre à protocoler.</p>
6.2.3	<p><b>6.2.3 Remise d'un ordre sur mandat</b></p> <p>Le chef-circulation peut déléguer la remise d'un ordre. Dans ce cas, le mandat de remise d'un ordre à protocoler doit également être protocolé. Les mesures de sécurité éventuelles doivent être prises avant de transmettre cet ordre.</p> <p>La remise d'un ordre doit être confirmée contre quittance au chef-circulation de la gare qui a émis l'ordre. Le mécanicien de locomotive peut aussi confirmer la réception d'un ordre directement à la gare qui a émis l'ordre.</p> <p>La remise de l'ordre <i>franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt</i> ne doit pas être confirmée.</p>	<p><b>6.2.3 Remise d'un ordre sur mandat</b></p> <p>Le chef-circulation peut déléguer la remise d'un ordre. Dans ce cas, le mandat de remise d'un ordre à protocoler doit également être protocolé. Les mesures de sécurité éventuelles doivent être prises avant de transmettre cet ordre.</p> <p>La remise d'un ordre doit être confirmée contre quittance au chef-circulation de la gare qui a émis l'ordre. Le mécanicien de locomotive peut aussi confirmer la réception d'un ordre directement à la gare qui a émis l'ordre.</p> <p>La remise de l'<b>ordre 1</b> ne doit pas être confirmée.</p>
6.2.5	<p><b>6.2.5 Suppression d'un ordre donné</b></p> <p>Si un ordre remis n'est pas nécessaire ou est supprimé, il faut aviser contre quittance le mécanicien de locomotive. L'ordre doit être retiré ou le mécanicien de locomotive l'annotera comme étant non valable lors du prochain arrêt. Le mécanicien de locomotive note le lieu et la fonction du mandant sur l'ordre supprimé.</p>	<p><b>6.2.5 Suppression d'un ordre à protocoler</b></p> <p>Si un ordre à protocoler n'est pas nécessaire ou est supprimé, il faut aviser le mécanicien de locomotive par un <i>ordre 4</i> à protocoler.</p>

8.2.5	<p><b>8.2.5 Identification</b></p> <p>Avant la transmission d'un message, l'expéditeur doit identifier de manière absolue le destinataire. Si un nom d'appel n'est pas identifié, on se renseigne à nouveau afin d'éviter toute transmission erronée de messages.</p>	<p><b>8.2.5 Identification</b></p> <p>Avant la transmission d'un message, l'expéditeur doit identifier de manière absolue le destinataire. <b>Les personnes concernées doivent indiquer leur position. La désignation de la position doit être choisie en fonction de la situation, par ex. une gare, une centrale d'exploitation, un tronçon de la pleine voie, l'indication kilométrique, l'emplacement devant un signal ou devant un indicateur.</b> Si un nom d'appel n'est pas identifié, on se renseigne à nouveau afin d'éviter toute transmission erronée de messages.</p>
8.3.1	<p><b>8.3.1 Discipline verbale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les formules de conversation prescrites doivent être appliquées</li> <li>- les numéros de trains seront toujours prononcés en entier</li> <li>- les numéros composés de trois chiffres et plus doivent être prononcés par groupes de un ou deux chiffres. Exemples :</li> <li>- 782                                - sept <b>cent</b> - huitante-deux</li> <li>- 5543                               - cinquante-cinq - quarante-trois</li> <li>- 19471                            - dix-neuf - quatre <b>cent</b> - septante et un</li> <li>- pour éviter toute erreur on utilisera, en lieu et place de lettres isolées, des mots complets. Par ex : « Bertha 9 » au lieu de « B9 », « Daniel 8 » au lieu de « D8 »</li> <li>- lors de difficultés de compréhension, les mots doivent être au besoin épelés. On utilisera pour cela des mots ne présentant aucune équivoque. (pour les exemples, voir la table de l'épellation)</li> </ul> <p>...</p>	<p><b>8.3.1 Discipline verbale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les formules de conversation prescrites doivent être appliquées</li> <li>- les numéros de trains seront toujours prononcés en entier</li> <li>- <b>les numéros à plusieurs chiffres doivent être prononcés sous la forme d'un seul chiffre et être transmis l'un après l'autre selon les exemples ci-après :</b></li> <li>- 782                                - <b>sept-huit-deux</b></li> <li>- 5543                               - <b>cinq-cinq-quatre-trois</b></li> <li>- 19471                            - <b>un-neuf-quatre-sept-un</b></li> <li>- pour éviter toute erreur on utilisera, en lieu et place de lettres isolées, des mots complets. Par ex : « <b>Bravo 9</b> » au lieu de « B 9 », « <b>Mike 7</b> » au lieu de « M 7 »</li> <li>- lors de difficultés de compréhension, les mots doivent être au besoin épelés. On utilisera pour cela des mots ne présentant aucune équivoque (voir la table de l'épellation)</li> </ul> <p>...</p>
8.3.2	<p>...</p>	<p><b>8.3.2 Formules de conversation</b></p> <p>nouvelles formules de conversation:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>pour faire patienter brièvement l'interlocuteur :</b> <i>attendez</i>                                <b>introduit une pause dans une liaison en cours</b></li> <li>- <b>si la conversation doit reprendre ultérieurement :</b> <i>je rappelle</i>                                <b>annonce l'interruption imminente de la liaison</b></li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>pour introduire un appel d’urgence :</b> <i>mayday, mayday, mayday</i>      <b>identique dans toutes les langues, à ne pas utiliser si une fonction d’appel d’urgence technique est disponible</b></li> <li>– <b>dans le contexte de remise d’ordres :</b> <i>suppression d’un ordre</i>      <b>introduction pour la suppression et le retrait d’un ordre</b> <i>erreur (et év. préparez un nouvel ordre)</i>      <b>en cas de problème de transmission technique ou si l’émetteur à transmis des informations erronées.</b></li> </ul> <p>...</p>
9.4.1	<p><b>9.4.1 Simplification de la transmission</b></p> <p>Tous les messages liés aux mouvements de manœuvre doivent être répétés et leur exactitude contrôlée; les messages concernant la sécurité seront répétés mot à mot et quittancés.</p> <p>Dans un groupe de manœuvre, on peut appliquer les formes de conversation simplifiées ci-après pour les mouvements de manœuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– – pour identifier le destinataire, on renoncera à préciser le nom de l’expéditeur</li> <li>– – une fois les émetteurs et destinataires identifiés, on renoncera aux formules « compris » et « répondez ».</li> </ul> <p>La simplification de la transmission peut être également appliquée pour les trains avec plusieurs véhicules moteurs desservis dans le même train.</p>	<p><b>9.4.1 Simplification de la transmission</b></p> <p>Tous les messages liés aux mouvements de manœuvre doivent être répétés et leur exactitude contrôlée; les messages concernant la sécurité seront répétés mot à mot et quittancés.</p> <p>Dans un <b>groupe de communication existant</b>, on peut appliquer les formes de conversation simplifiées ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>après</b> avoir identifié le destinataire, <b>on renoncera à préciser la position et le nom</b> de l’expéditeur</li> <li>– une fois les émetteurs et destinataires identifiés, on renoncera aux formules « compris » et « répondez ».</li> </ul> <p>La simplification de la transmission peut être également appliquée pour les trains avec plusieurs véhicules moteurs desservis dans le même train.</p>
Complément 1		Les nouvelles dispositions en rapport avec la transmission en phonie ont été intégrées dans les exemples de conversations en phonie.
Complément 2		Seul le tableau d’épellation international est nouvellement repris respectivement à appliquer.

300.4		
1.3	<p><b>1.3 Genres de mouvements</b></p> <p>On définit les mouvements de manœuvre suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- courses de manœuvre conduites de manière directe et indirecte</li> <li>- laisser-couler</li> <li>- lancer</li> <li>- mouvements de manœuvre à la prolonge ou au cabestan</li> <li>- mouvements de manœuvre à bras ou au moyen d'engins mécaniques.</li> </ul>	<p><b>1.3 Genres de mouvements</b></p> <p>On définit les mouvements de manœuvre suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- courses de manœuvre conduites de manière directe et indirecte</li> <li>- laisser-couler</li> <li>- lancer</li> <li>- mouvements de manœuvre à la prolonge ou au cabestan</li> <li>- <b>mouvements de manœuvre au moyen de véhicules routiers</b></li> <li>- mouvements de manœuvre à bras ou au moyen d'engins mécaniques.</li> </ul>
1.7.2	<p><b>1.7.2 Assurer des véhicules</b></p> <p>Les moyens prévus pour assurer des véhicules garés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sabots d'arrêt</li> <li>- frein d'immobilisation.</li> </ul> <p>En plus de l'effort de retenue minimal nécessaire, on assurera dans tous les cas les véhicules garés sur ou immédiatement en direction d'une pente de plus de 20 % à l'aide d'un sabot d'arrêt.</p> <p>Le frein à air ne peut être utilisé pour assurer des véhicules en stationnement que lorsque l'on se gare à nouveau sur ces véhicules dans la demi-heure et qu'ils ne se trouvent pas sur ou immédiatement avant une pente de plus de 2 %. Par conséquent, les véhicules doivent être freinés à fond.</p> <p>Une voiture ou un wagon isolé en stationnement doit être systématiquement assuré à l'aide de moyens de freinage indépendants du frein à air.</p> <p><b>Des allègements pour assurer des véhicules sur des voies en cuvette doivent être réglés dans les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure.</b></p> <p>Lorsque des véhicules moteurs ou des véhicules des services d'entretien sont assurés au moyen de sabots d'arrêt, ces derniers doivent être posés de manière à ce qu'ils ne puissent pas être écartés par des chasse-pierres, sablières, essieux de mesure, etc.</p>	<p><b>1.7.2 Assurer des véhicules</b></p> <p>Les moyens prévus pour assurer des véhicules garés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sabots d'arrêt</li> <li>- frein d'immobilisation.</li> </ul> <p>En plus de l'effort de retenue minimal nécessaire, on assurera dans tous les cas les véhicules garés sur ou immédiatement en direction d'une pente de plus de 20 % à l'aide d'un sabot d'arrêt.</p> <p>Le frein à air ne peut être utilisé pour assurer des véhicules en stationnement que lorsque l'on se gare à nouveau sur ces véhicules dans la demi-heure et qu'ils ne se trouvent pas sur ou immédiatement avant une pente de plus de 2 %. Par conséquent, les véhicules doivent être freinés à fond.</p> <p>Une voiture ou un wagon isolé en stationnement doit être systématiquement assuré à l'aide de moyens de freinage indépendants du frein à air.</p> <p><b>Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent édicter des prescriptions d'exploitation dérogatoires pour assurer des véhicules sur des voies en cuvette et sur des pentes en direction d'un heurtoir sur lequel des véhicules accostent.</b></p> <p>Lorsque des véhicules moteurs ou des véhicules des services d'entretien sont assurés au moyen de sabots d'arrêt, ces derniers doivent être posés de manière à ce qu'ils ne puissent pas être écartés par des chasse-pierres, sablières, essieux de mesure, etc.</p>

1.8.1	<p><b>1.8.1 Utilisation du frein à air</b></p> <p>Les courses de manœuvre doivent pouvoir être freinées au moyen du frein à air. Sur les déclivités jusqu'à 10 %, la moitié des véhicules doit être freinée au moyen du frein à air. Sur les déclivités de plus de 10 %, la totalité des véhicules de la course de manœuvre doit être freinée au moyen du frein à air.</p> <p>Lorsque l'on ne dispose pas du frein à air automatique ou lorsque le déroulement de l'exploitation ne permet pas une utilisation adéquate, la vitesse maximale est limitée à 10 km/h. Dans ce cas, le poids de la charge remorquée non freinée ne doit pas dépasser les valeurs suivantes, par rapport au poids du véhicule moteur, sur ou en direction de déclivités de</p> <table border="0"> <tr> <td>– 0 – 15 %</td> <td>au maximum 5x</td> </tr> <tr> <td>– 16 – 30 %</td> <td>au maximum 2x</td> </tr> <tr> <td>– 31 – 50 %</td> <td>au maximum 1x.</td> </tr> </table> <p>Sur une déclivité dépassant 30 %, le dernier véhicule du côté de la pente doit être freiné à l'air.</p> <p>Sur une déclivité dépassant 50 %, la totalité du poids de la course de manœuvre doit être freinée à l'aide du frein à air.</p> <p>Si l'efficacité des freins ne peut pas être obtenue de manière suffisante, il faut en plus desservir les freins à main.</p> <p>Dans les installations de débranchement, les prescriptions relatives à la non utilisation du frein à air dans les installations de débranchement sont applicables.</p> <p>S'agissant des véhicules moteurs, on appliquera les prescriptions d'exploitation correspondantes de l'entreprise de transport ferroviaire.</p>	– 0 – 15 %	au maximum 5x	– 16 – 30 %	au maximum 2x	– 31 – 50 %	au maximum 1x.	<p><b>1.8.1 Utilisation du frein à air</b></p> <p>Les courses de manœuvre doivent pouvoir être freinées au moyen du frein à air. Sur les déclivités jusqu'à 10 %, la moitié des véhicules doit être freinée au moyen du frein à air. Sur les déclivités de plus de 10 %, la totalité des véhicules de la course de manœuvre doit être freinée au moyen du frein à air.</p> <p>Lorsque l'on ne dispose pas du frein à air automatique ou lorsque le déroulement de l'exploitation ne permet pas une utilisation adéquate, la vitesse maximale est limitée à 10 km/h. Dans ce cas, le poids de la charge remorquée non freinée ne doit pas dépasser les valeurs suivantes, par rapport au poids du véhicule moteur, sur ou en direction de déclivités de</p> <table border="0"> <tr> <td>– 0 – 15 %</td> <td>au maximum 5x</td> </tr> <tr> <td>– 16 – 30 %</td> <td>au maximum 2x</td> </tr> <tr> <td>– 31 – 50 %</td> <td>au maximum 1x.</td> </tr> </table> <p><b>Pour les véhicules rail/route, lorsque la transmission de la force s'exerce au moyen de roues munies de pneumatiques, les entreprises de transport ferroviaire peuvent fixer des valeurs supérieures dans les prescriptions d'exploitation.</b></p> <p>Sur une déclivité dépassant 30 %, le dernier véhicule du côté de la pente doit être freiné à l'air.</p> <p>Sur une déclivité dépassant 50 %, la totalité du poids de la course de manœuvre doit être freinée à l'aide du frein à air.</p> <p>Si l'efficacité des freins ne peut pas être obtenue de manière suffisante, il faut en plus desservir les freins à main.</p> <p>Dans les installations de débranchement, les prescriptions relatives à la non utilisation du frein à air dans les installations de débranchement sont applicables.</p> <p>S'agissant des véhicules moteurs, on appliquera les prescriptions d'exploitation correspondantes de l'entreprise de transport ferroviaire.</p>	– 0 – 15 %	au maximum 5x	– 16 – 30 %	au maximum 2x	– 31 – 50 %	au maximum 1x.
– 0 – 15 %	au maximum 5x													
– 16 – 30 %	au maximum 2x													
– 31 – 50 %	au maximum 1x.													
– 0 – 15 %	au maximum 5x													
– 16 – 30 %	au maximum 2x													
– 31 – 50 %	au maximum 1x.													
1.8.5	<p><b>1.8.5 Signalisation en cabine</b></p> <p>Pour circuler dans les zones de manœuvre, les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont en principe identiques à celles valables pour les mouvements de manœuvre en gare.</p> <p>A l'extérieur des zones de manœuvre, les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont en principe identiques à celles valables pour les trains.</p>	chiffre plus valable												

2.1	<p><b>2.1 Principe</b></p> <p>Les assentiments et les ordres doivent être transmis clairement. Chaque annonce et chaque ordre doivent être quittancés par le destinataire.</p> <p>Lorsque l'assentiment n'est pas clair, le chef de manœuvre n'a pas le droit de donner l'ordre d'avancer. Si le mécanicien de locomotive reçoit des ordres pas clairs, il n'a pas le droit de démarrer ou il doit arrêter le mouvement. Il faut exiger la répétition de l'assentiment ou de l'ordre.</p> <p><b>Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, le passage en mode d'exploitation « Shunting » doit être ordonné. Dans une zone de vitesse étendue, les conditions spécifiques au tronçon pour effectuer des mouvements de manœuvre en mode d'exploitation « Shunting » doivent être réglées dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.</b></p> <p>Une zone intermédiaire de sécurité doit être disponible pour s'y tenir et pour réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe. Dans le cas contraire, il faut procéder selon les dispositions « Absence de zone intermédiaire de sécurité ». En présence de chantiers, il faut procéder selon les dispositions « Travaux sur et aux abords des voies ».</p>	<p><b>2.1 Principe</b></p> <p>Les assentiments et les ordres doivent être transmis clairement. Chaque annonce et chaque ordre doivent être quittancés par le destinataire.</p> <p>Lorsque l'assentiment n'est pas clair, le chef de manœuvre n'a pas le droit de donner l'ordre d'avancer. Si le mécanicien de locomotive reçoit des ordres pas clairs, il n'a pas le droit de démarrer ou il doit arrêter le mouvement. Il faut exiger la répétition de l'assentiment ou de l'ordre.</p> <p>Une zone intermédiaire de sécurité doit être disponible pour s'y tenir et pour réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe. Dans le cas contraire, il faut procéder selon les dispositions « Absence de zone intermédiaire de sécurité ». En présence de chantiers, il faut procéder selon les dispositions « Travaux sur et aux abords des voies ».</p>
2.2.1	<p><b>2.2.1 Principe</b></p> <p>Dans les installations dotées d'aiguilles centralisées, le chef de manœuvre demande l'établissement du parcours au chef-circulation.</p> <p>Avant de demander le parcours, le chef de manœuvre vérifie que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les véhicules ne portent pas de signaux pour l'accostage interdit, de panneaux de préchauffage ou de mise en garde pour sabots d'arrêt</li> <li>– les travaux de manutention ont été interrompus, les agrès de chargement ont été enlevés et la charge des véhicules en cours de chargement ou de déchargement est assurée en conséquence</li> <li>– les portes, les parois coulissantes, les toits coulissants, les orifices de déchargement, etc. sont réglementairement fermés ou verrouillés et qu'aucune partie du véhicule ou du chargement ne dépasse le gabarit</li> <li>– tous les véhicules sont réglementairement attelés.</li> </ul> <p>...</p>	<p><b>2.2.1 Principe</b></p> <p>Dans les installations dotées d'aiguilles centralisées, le chef de manœuvre demande l'établissement du parcours au chef-circulation.</p> <p>Avant de demander le parcours, le chef de manœuvre vérifie que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les véhicules ne portent pas de signaux pour l'accostage interdit, de panneaux de préchauffage ou de mise en garde pour sabots d'arrêt</li> <li>– les travaux de manutention ont été interrompus, les agrès de chargement ont été enlevés et la charge des véhicules en cours de chargement ou de déchargement est assurée en conséquence</li> <li>– les portes, les parois coulissantes, les toits coulissants, les orifices de déchargement, etc. sont réglementairement fermés ou verrouillés et qu'aucune partie du véhicule ou du chargement ne dépasse <b>les dimensions admissibles</b></li> <li>– tous les véhicules sont réglementairement attelés.</li> </ul> <p>...</p>

2.2.3	<p><b>2.2.3 Etablissement d'un parcours sans demande</b></p> <p>S'il connaît la voie de départ et la voie de destination, le chef-circulation peut établir, sans demande préalable, le parcours des courses de manœuvre conduites de manière directe</p> <p><b>L'établissement d'un parcours sans demande est interdit sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine ainsi que pour une pousse non accompagnée.</b></p>	<p><b>2.2.3 Etablissement d'un parcours sans demande</b></p> <p>S'il connaît la voie de départ et la voie de destination, le chef-circulation peut établir, sans demande préalable, le parcours des courses de manœuvre conduites de manière directe.</p>
2.2.5	<p><b>2.2.5 Mode d'exploitation « Shunting » lors d'un changement de Level ou de centrales de gestion</b></p> <p>Comme il n'existe aucune liaison entre l'équipement ETCS du véhicule et la centrale de gestion en mode d'exploitation « Shunting », respectivement les informations des balises ne sont pas complètement traitées, l'équipement ETCS de véhicule ne commute pas lors d'un changement de Level ou de centrale de ligne.</p> <p>Sauf en cas de travaux de maintenance, le mode d'exploitation « Shunting » est interdit lors d'un changement de Level ainsi que dans une zone de transition entre deux centrales de gestion. Les zones concernées doivent être définies par le gestionnaire de l'infrastructure avec les indications kilométriques correspondantes.</p> <p>Les gestionnaires de l'infrastructure doivent mentionner dans leurs prescriptions d'exploitation la procédure à suivre lors de travaux de maintenance lors d'un changement de Level ou de centrales de gestion.</p>	chiffre plus valable
2.3.8	<p><b>2.3.8 Zones de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans une zone de vitesse conventionnelle</b></p> <p>Dans les zones de manœuvre, le chef-circulation doit choisir le point de départ de manière à ce que toutes les aiguilles à franchir soient enclenchées et que les signaux de manœuvre ETCS à la hauteur des véhicules à déplacer présentent l'image <i>avancer</i> ou <i>avancer prudemment</i>. Lorsque l'itinéraire emprunte des voies occupées par des véhicules, l'itinéraire de manœuvre doit être établi de telle sorte que le dernier signal de manœuvre ETCS avant l'obstacle présente l'image <i>avancer prudemment</i>.</p>	chiffre plus valable



2.3.9	<p><b>2.3.9 A l'extérieur des zones de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans une zone de vitesse conventionnelle</b></p> <p>A l'extérieur des zones de manœuvre, le chef-circulation doit choisir le point de départ de manière à ce que toutes les aiguilles à franchir de l'itinéraire de manœuvre soient verrouillées. L'itinéraire de manœuvre doit toujours être établi jusqu'à un signal d'arrêt ETCS.</p> <p>En cas d'impossibilité d'établir un itinéraire de manœuvre, il faut utiliser une check-list circulation pour établir et protéger le parcours de manœuvre au moins jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS à partir du but. Le chef-circulation doit s'assurer que les voies sont libres à l'exception de la voie de destination. Les aiguilles ne peuvent être manœuvrées que si elles sont libres, de même que les sabots d'arrêt, les dispositifs de déraillement et les aiguilles de protection qui en dépendent. Aucun véhicule ne doit s'approcher de cette aiguille et le dispositif de contrôle de l'état libre de la voie doit indiquer l'état libre.</p>	chiffre plus valable
2.4.1	<p><b>2.4.1 Principe</b></p> <p>Le chef-circulation doit transmettre un assentiment pour chaque mouvement de manœuvre. L'assentiment s'adresse au chef de manœuvre.</p> <p>L'assentiment est valable au maximum jusqu'à l'arrêt sur la voie de destination. Un nouvel assentiment n'est pas requis sur la voie de destination lorsqu'il faut garer sur d'autres véhicules.</p> <p>Pour un lancer, un laisser-couler et pour les pousses non accompagnées, l'assentiment ne peut être transmis que lorsque le parcours est établi jusqu'à la voie de destination demandée.</p>	<p><b>2.4.1 Principe</b></p> <p>Le chef-circulation doit transmettre un assentiment pour chaque mouvement de manœuvre. L'assentiment s'adresse au chef de manœuvre.</p> <p>L'assentiment est valable au maximum jusqu'à l'arrêt sur la voie de destination. Un nouvel assentiment n'est pas requis sur la voie de destination lorsqu'il faut garer sur d'autres véhicules.</p> <p>Pour un lancer, un laisser-couler et pour les pousses non accompagnées, l'assentiment ne peut être transmis que lorsque le parcours est établi jusqu'à la voie de destination demandée.</p> <p><b>Lorsque le chef de manœuvre ne peut pas clairement déterminer s'il s'agit d'installations dotées d'aiguilles centralisées ou d'installations non dotées d'aiguilles centralisées, il doit prendre contact avec le chef-circulation.</b></p>

2.4.8	<p><b>2.4.8 Zones de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans une zone de vitesse conventionnelle</b></p> <p>L'assentiment pour le passage en mode d'exploitation « Shunting » est transmis par l'image <i>avancer</i> ou <i>avancer prudemment</i> du signal de manœuvre ETCS.</p> <p>À l'entrée ou à l'intérieur d'une zone de manœuvre, l'assentiment est transmis au moyen du signal de manœuvre ETCS.</p> <p>Si des aiguilles ou croisements innocués se trouvent entre les véhicules à déplacer et le prochain signal de manœuvre ETCS, le chef de manœuvre ne peut donner l'ordre d'avancer que si le signal de manœuvre ETCS précédent présente également l'image <i>avancer</i> ou <i>avancer prudemment</i>. Si ce signal de manœuvre ETCS ne peut pas être reconnu ou si le feu arrière du signal est éteint, le chef de manœuvre doit requérir l'assentiment auprès du chef-circulation.</p>	chiffre plus valable
2.4.9	<p><b>2.4.9 A l'extérieur des zones de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans une zone de vitesse conventionnelle</b></p> <p>L'assentiment pour le passage en mode d'exploitation « Shunting » est transmis par le chef-circulation au chef de manœuvre au moyen d'un avis à quittancer avec le texte suivant : « <i>assentiment pour le passage en mode d'exploitation [ Shunting ]</i> ».</p> <p>À la sortie ou à l'extérieur d'une zone de manœuvre, l'assentiment doit être transmis au chef de manœuvre par un avis à quittancer avec le texte suivant : « <i>mouvement de manœuvre protégé de (voie de départ) à (voie de destination)</i> ». Si, pour atteindre la voie de destination, plusieurs signaux d'arrêt ETCS doivent être franchis, l'assentiment ne peut être transmis que pour le franchissement d'un seul signal d'arrêt ETCS. L'assentiment doit être renouvelé pour chacun des signaux d'arrêt ETCS suivants.</p> <p>Au cas où aucun itinéraire de manœuvre ne peut être établi, le chef-circulation doit demander une annonce d'arrivée au chef de manœuvre. L'annonce d'arrivée est transmise par le chef de manœuvre lorsque le mouvement de manœuvre est arrivé intégralement sur la voie de destination. Le chef de manœuvre annonce par un avis à quittancer au chef-circulation l'annonce d'arrivée avec le texte suivant : « <i>mouvement de manœuvre à (voie de destination)</i> ».</p>	chiffre plus valable

2.5.2	<p><b>2.5.2 Transmission des ordres</b></p> <p>Pour chaque mouvement de manœuvre, de manière séparée, le chef de manœuvre doit transmettre les ordres au mécanicien de locomotive comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– de vive voix ou en phonie au moyen du texte : « locomotive / R ... » ou</li> <li>– de manière optique et acoustique selon les prescriptions des signaux.</li> </ul> <p>Pour transmettre les ordres, on utilisera les termes suivants :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">français</th> <th style="text-align: left;">allemand</th> <th style="text-align: left;">italien</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>en avant</td> <td>vorwärts</td> <td>avanti</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	français	allemand	italien	en avant	vorwärts	avanti	...			<p><b>2.5.2 Transmission des ordres</b></p> <p>Pour chaque mouvement de manœuvre, de manière séparée, le chef de manœuvre doit transmettre les ordres au mécanicien de locomotive comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– de vive voix ou en phonie au moyen du texte : « locomotive / R ... » ou</li> <li>– de manière optique et acoustique selon les prescriptions des signaux.</li> </ul> <p>Pour transmettre les ordres, on utilisera les termes suivants :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">français</th> <th style="text-align: left;">allemand</th> <th style="text-align: left;">italien</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>coupé</b></td> <td><b>abgehängt</b></td> <td><b>sganciato</b></td> </tr> <tr> <td>en avant</td> <td>vorwärts</td> <td>avanti</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	français	allemand	italien	<b>coupé</b>	<b>abgehängt</b>	<b>sganciato</b>	en avant	vorwärts	avanti	...		
français	allemand	italien																					
en avant	vorwärts	avanti																					
...																							
français	allemand	italien																					
<b>coupé</b>	<b>abgehängt</b>	<b>sganciato</b>																					
en avant	vorwärts	avanti																					
...																							
2.5.6	<p><b>2.5.6 Mouvement sans ordre d'avancer</b></p> <p>L'employé de manœuvre annonce au mécanicien de locomotive que le véhicule moteur est dételé par l'indication : « coupé ». Ensuite, le mécanicien de locomotive doit éloigner le véhicule moteur du train assez loin afin que l'employé de manœuvre puisse sortir sans danger entre les véhicules.</p>	<p><b>2.5.6 Eloigner le véhicule moteur après l'avoir dételé</b></p> <p>L'employé de manœuvre annonce au mécanicien de locomotive que le véhicule moteur est dételé par l'indication : « coupé ». Ensuite, le mécanicien de locomotive doit éloigner le véhicule moteur du train assez loin afin que l'employé de manœuvre puisse sortir sans danger entre les véhicules.</p>																					
2.6.1	<p><b>2.6.1 Principe</b></p> <p>L'observation du parcours pendant le mouvement incombe au chef de manœuvre. Il se place de manière à pouvoir observer sans encombre le parcours et les signaux.</p> <p>Après un signal nain ou un signal de manœuvre ETCS présentant l'image <i>avancer prudemment</i> ou dans les installations dépourvues de signaux nains, on doit pouvoir s'arrêter devant un véhicule ferroviaire.</p>	<p><b>2.6.1 Principe</b></p> <p>L'observation du parcours pendant le mouvement incombe au chef de manœuvre. Il se place de manière à pouvoir observer sans encombre le parcours et les signaux.</p> <p><b>Pour permettre au chef de manœuvre d'observer clairement les signaux réfléchissants non éclairés, l'avant du mouvement de manœuvre doit être doté d'un éclairage suffisant de nuit, dans les tunnels ou en cas de mauvaises conditions de visibilité, comme par ex. :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– éclairage frontal sur le véhicule moteur</li> <li>– éclairage pour le chef de manœuvre (par ex. lampe torche ou lampe frontale/sur casque).</li> </ul> <p>Après un signal nain ou un signal de manœuvre ETCS présentant l'image <i>avancer prudemment</i> ou dans les installations dépourvues de signaux nains, on doit pouvoir s'arrêter devant un véhicule ferroviaire.</p>																					

2.8.2	<p><b>2.8.2 Garer sur des véhicules</b></p> <p>Lorsqu'il faut garer sur des véhicules, ceux-ci doivent être assurés de manière à ce qu'ils ne puissent pas partir à la dérive.</p> <p>En appuyant, il y a lieu de veiller à ce qu'aucun véhicule ne soit poussé dans le profil d'espace libre d'un autre parcours.</p> <p>Il est interdit de garer sur des véhicules en réparation ou raccordés à des conduites d'installations de transvasement. Tous les mouvements de manœuvre doivent s'arrêter à au moins 5 mètres de ces véhicules.</p> <p>Il est autorisé de garer avec prudence sur des véhicules raccordés à une installation fixe de préchauffage ou qui sont préchauffés par un véhicule moteur non occupé, mais sans les déplacer. On peut également accrocher les attelages à vis et relier les accouplements de frein.</p>	<p><b>2.8.2 Garer sur des véhicules</b></p> <p>Lorsqu'il faut garer sur des véhicules, ceux-ci doivent être assurés de manière à ce qu'ils ne puissent pas partir à la dérive.</p> <p>En appuyant, il y a lieu de veiller à ce <b>que les véhicules ne soient pas déplacés. Dans tous les cas, aucun danger ne doit en résulter par un éventuel déplacement de véhicules.</b></p> <p>Il est interdit de garer sur des véhicules en réparation ou raccordés à des conduites d'installations de transvasement. Tous les mouvements de manœuvre doivent s'arrêter à au moins 5 mètres de ces véhicules.</p> <p>Il est autorisé de garer avec prudence sur des véhicules raccordés à une installation fixe de préchauffage ou qui sont préchauffés par un véhicule moteur non occupé, mais sans les déplacer. On peut également accrocher les attelages à vis et relier les accouplements de frein.</p>
3.3.2	<p><b>3.3.2 Cabestans, treuils</b></p> <p>Lorsque le câble est fixé au crochet de traction du véhicule de tête, le poids des véhicules tirés au moyen de cabestans ou de treuils peut atteindre au maximum la charge admissible pour le cabestan ou le treuil. En outre, la charge de 100 tonnes ne doit pas être dépassée quand le câble est fixé au crochet ou à l'œillet de halage.</p> <p>Les dispositions concernant la manœuvre à la prolonge et la fixation aux véhicules sont également valables pour la manœuvre au moyen de cabestans ou de treuils.</p>	<p><b>3.3.2 Cabestans, treuils</b></p> <p>Lorsque le câble est fixé au crochet de traction du véhicule de tête, le poids des véhicules tirés au moyen de cabestans ou de treuils peut atteindre au maximum la charge admissible pour le cabestan ou le treuil.</p> <p><b>Lorsque le câble est fixé au crochet de halage ou à l'œillet de halage, un poids de 100 tonnes ne doit pas être dépassé.</b></p> <p><b>Le gestionnaire de l'infrastructure, respectivement l'entreprise de transport ferroviaire peuvent déterminer des valeurs supérieures. Ces valeurs sont déterminées au moyen d'une évaluation des risques en tenant compte des spécificités locales, de l'installation à câble et du poids maximal pouvant être exercé au crochet ou à l'œillet de halage.</b></p> <p>Les dispositions concernant la manœuvre à la prolonge et la fixation aux véhicules sont également valables pour la manœuvre au moyen de cabestans ou de treuils.</p>
3.4	<p><b>3.4 Mouvements de manœuvre à bras ou au moyen d'engins mécaniques</b></p>	<p><b>3.4 Mouvements de manœuvre à bras, au moyen d'engins mécaniques ou de véhicules routiers</b></p>
3.4.1	<p><b>3.4.1 Mouvement de manœuvre à bras</b></p> <p>Pour chaque mouvement de manœuvre à bras ou à l'aide d'une pince à wagons, l'employé de manœuvre doit se placer de façon à observer la voie à parcourir et à pouvoir arrêter au besoin le mouvement au moyen du frein à main ou de sabots d'arrêt.</p> <p>Il n'est autorisé de tirer ou de pousser que depuis la partie latérale des véhicules.</p>	<p><b>3.4.1 Mouvement de manœuvre à bras ou moyen d'engins mécaniques</b></p> <p>Pour chaque mouvement de manœuvre à bras ou <b>au moyen d'engins mécaniques, par ex. pince à wagons</b>, l'employé de manœuvre doit se placer de façon à observer la voie à parcourir et à pouvoir arrêter au besoin le mouvement au moyen du frein à main ou de sabots d'arrêt.</p> <p>Il n'est autorisé de tirer ou de pousser que depuis la partie latérale des véhicules.</p>

3.4.2	<p><b>3.4.2 Participation de tiers</b></p> <p>Sur les voies de raccordement etc., le personnel qui est occupé sur place peut aussi déplacer les véhicules. Exceptionnellement, des particuliers peuvent aider à déplacer des véhicules avec l'autorisation du chef de manœuvre et sous sa direction.</p> <p>nouveau = chiffre 3.4.3</p>	<p><b>3.4.2 Mouvement de manœuvre au moyen de véhicules routiers</b></p> <p><b>Des véhicules routiers</b> ne peuvent être utilisés que si leur emploi est prévu dans les instructions de service. Ils doivent être équipés d'un dispositif de traction ou de pousse spécialement conçu pour ne pas endommager le véhicule. Les véhicules doivent être mis en mouvement sans à-coup et l'effort doit s'appliquer directement sur la traverse de tête ou sur les tampons dans le sens longitudinal de la voie ou sur le dispositif de traction.</p>
3.4.3	<p><b>3.4.3 Engins mécaniques</b></p> <p>Des engins mécaniques non ferroviaires, tels que tracteurs, élévateurs, etc. ne peuvent être utilisés que si leur emploi est prévu dans les instructions de service des engins mécaniques correspondants. Ils doivent être équipés d'un dispositif de traction ou de pousse spécialement conçu pour ne pas endommager le véhicule. Les véhicules doivent être mis en mouvement sans à-coup et l'effort doit s'appliquer directement sur la traverse de tête ou sur les tampons dans le sens longitudinal de la voie.</p> <p>nouveau = chiffre 3.4.2</p>	<p><b>3.4.3 Participation de tiers</b></p> <p>Sur les voies de raccordement etc., le personnel qui est occupé sur place peut aussi déplacer les véhicules. Exceptionnellement, des particuliers peuvent aider à déplacer des véhicules avec l'autorisation du chef de manœuvre et sous sa direction.</p>

<p>3.6.2</p>	<p><b>3.6.2 Vitesses maximales en gare et sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine</b></p> <p>... ...</p> <p>10 km/h – pour une pousse non accompagnée, lorsque la cabine de conduite desservie se trouve au maximum 40 mètres derrière la tête de la course de manœuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pour les courses de manœuvre conduites de manière directe, lorsque la cabine de conduite arrière est occupée</li> <li>– lorsque le nombre de véhicules non freinés dépasse le nombre de véhicules freinés à l’air, sauf dans les installations de débranchement</li> <li>– sur les voies de chargement, aux endroits où la voie est intégrée au sol</li> <li>– pour les courses de manœuvre circulant sur des voies pouvant être traversées par des voyageurs</li> </ul> <p>... ...</p> <p>5 km/h – pour le franchissement des dépôts, remises, installations d’entretien et halles de transbordement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– sur les plaques tournantes et les chariots transbordeurs</li> <li>– dans les courbes avec rail à gorge et rail de roulement</li> <li>– lors de manœuvre à la prolonge</li> <li>– lors de manœuvre à bras ou à l’aide de moyens mécaniques</li> <li>– pour une pousse non accompagnée, lorsque la cabine de conduite desservie se trouve à plus de 40 mètres, au maximum 100 mètres, derrière la tête de la course de manœuvre.</li> </ul> <p>...</p>	<p><b>3.6.2 Vitesses maximales en gare et dans une zone de signalisation en cabine</b></p> <p>... ...</p> <p>10 km/h – pour une pousse non accompagnée, lorsque la cabine de conduite desservie se trouve au maximum 40 mètres derrière la tête de la course de manœuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pour les courses de manœuvre conduites de manière directe, lorsque la cabine de conduite arrière est occupée</li> <li>– lorsque le nombre de véhicules non freinés dépasse le nombre de véhicules freinés à l’air, sauf dans les installations de débranchement</li> <li>– sur les voies de chargement, aux endroits où la voie est intégrée au sol</li> <li>– pour les courses de manœuvre circulant sur des voies pouvant être traversées par des voyageurs</li> <li>– <b>pour les véhicules routiers utilisant le frein à air des véhicules ferroviaires à manœuvrer</b></li> </ul> <p>... ...</p> <p>5 km/h – pour le franchissement des dépôts, remises, installations d’entretien et halles de transbordement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– sur les plaques tournantes et les chariots transbordeurs</li> <li>– dans les courbes avec rail à gorge et rail de roulement</li> <li>– lors de manœuvre à la prolonge</li> <li>– lors de manœuvre à bras ou <b>au moyen d’engins mécaniques</b></li> <li>– pour une pousse non accompagnée, lorsque la cabine de conduite desservie se trouve à plus de 40 mètres, au maximum 100 mètres, derrière la tête de la course de manœuvre</li> <li>– <b>pour les véhicules routiers n’utilisant pas le frein à air des véhicules ferroviaires à manœuvrer.</b></li> </ul> <p>...</p>
--------------	---	---

3.7	<p><b>3.7 Position lors de mouvements de manœuvre</b></p> <p>Dans la mesure du possible, l'employé de manœuvre se tiendra sur une plate-forme, afin de ne pas sortir du profil d'espace libre des véhicules. Il est permis de se tenir sur un marchepied latéral ou un marchepied de manœuvre, sur le côté opposé à la voie ou dans des secteurs incluant une zone intermédiaire de sécurité.</p> <p>Si aucune zone intermédiaire de sécurité n'est disponible et que le profil latéral du véhicule n'est dépassé qu'en montant ou en descendant, ce profil peut être occupé brièvement pour autant qu'il est assuré qu'aucun convoi ne s'approche sur la voie contiguë.</p> <p>Si cela s'avère impossible, il faut procéder selon les dispositions « Absence de zone intermédiaire de sécurité ».</p>	<p><b>3.7 Position lors de mouvements de manœuvre</b></p> <p><b>En principe, l'employé de manœuvre se tiendra sur une plate-forme, sur un marchepied latéral ou un marchepied de manœuvre, afin de ne pas sortir du profil latéral des véhicules.</b></p> <p><b>Si cela s'avère impossible, il est permis de se tenir sur un marchepied latéral ou un marchepied de manœuvre uniquement sur le côté opposé à la voie ou dans des secteurs incluant une zone intermédiaire de sécurité. Il y a lieu de prêter attention aux éventuels obstacles.</b></p> <p><b>Le profil latéral du véhicule peut être dépassé brièvement dans des espaces dépourvus de zone intermédiaire de sécurité, en montant sur le véhicule ou en descendant du véhicule, pour autant qu'il est assuré qu'aucun convoi ne s'approche sur la voie contiguë. Si cela s'avère impossible, le profil latéral du véhicule ne doit pas être dépassé. Si nécessaire, il faut procéder selon les dispositions « Absence de zone intermédiaire de sécurité ».</b></p>
4.3.2	<p><b>4.3.2 Buts du parcours</b></p> <p>Fait office de but :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un signal principal</li> <li>- un signal principal de la direction opposée</li> <li>- un signal de barrage ou un signal nain</li> <li>- une voie de raccordement</li> <li>- la voie de but en gare</li> <li>- l'aiguille d'entrée pour les gares sans signaux d'entrée.</li> </ul> <p>Sur un tronçon à deux voies sans banalisation, le signal d'entrée fait office de but pour les deux voies pour les convois circulant de la pleine voie en direction de la gare,</p>	<p><b>4.3.2 Buts du parcours</b></p> <p>Fait office de but :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un signal principal</li> <li>- un signal principal de la direction opposée</li> <li>- <b>un panneau de début CAB</b></li> <li>- un signal de barrage ou un signal nain</li> <li>- une voie de raccordement</li> <li>- la voie de but en gare</li> <li>- l'aiguille d'entrée pour les gares sans signaux d'entrée.</li> </ul> <p>Sur un tronçon à deux voies sans banalisation, le signal d'entrée fait office de but pour les deux voies pour les convois circulant de la pleine voie en direction de la gare,</p>
5.2.2	nouveau chiffre	<p><b>5.2.2 Assentiment pour le passage en mode d'exploitation « Shunting » dans une zone de signalisation en cabine</b></p> <p>Sur les voies interdites, l'assentiment pour le passage en mode d'exploitation « Shunting » est transmis par le chef de la sécurité au chef de manœuvre au moyen d'un avis à quittancer avec le texte suivant : « <i>assentiment pour le passage en mode d'exploitation [ Shunting ]</i> ».</p>

5.3.2	<p><b>5.3.2 Limites des voies interdites</b></p> <p>Le chef de la sécurité informe le chef de manœuvre sur les limites des voies interdites et garantit cette information en permanence.</p> <p>L'information au chef de manœuvre sur les limites des voies interdites se fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par une couverture au moyen de signaux d'arrêt ou</li> <li>- lorsque les limites sont clairement définies et reconnaissables, par</li> <li>- un avis à protocoler ou</li> <li>- la remise d'une copie <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'annonce d'exploitation de l'interdiction de voie ou</li> <li>- du dispositif de sécurité.</li> </ul> </li> </ul> <p>Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans une zone de vitesse conventionnelle, les limites des voies interdites doivent être couvertes au moyen de signaux d'arrêt.</p>	<p><b>5.3.2 Limites des voies interdites</b></p> <p>Le chef de la sécurité informe le chef de manœuvre sur les limites des voies interdites et garantit cette information en permanence.</p> <p>L'information au chef de manœuvre sur les limites des voies interdites se fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par une couverture au moyen de signaux d'arrêt ou</li> <li>- lorsque les limites sont clairement définies et reconnaissables, par</li> <li>- un avis à protocoler ou</li> <li>- la remise d'une copie ou <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'annonce d'exploitation de l'interdiction de voie ou</li> <li>- du dispositif de sécurité.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine</b>, les limites des voies interdites doivent être couvertes au moyen de signaux d'arrêt. <b>Dans une zone de vitesse étendue, le gestionnaire de l'infrastructure peut définir dans les dispositions d'exécution, en fonction des concepts d'entretien spécifiques, sous quelles conditions il est possible de renoncer à une couverture.</b></p>
5.3.4	<p><b>5.3.4 Prescriptions de freinage pour les mouvements de manœuvre sur voie interdite</b></p> <p>Les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont en principe identiques à celles valables pour les mouvements de manœuvre en gare ou dans une zone de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine. Lorsqu'un mouvement de manœuvre quitte la gare ou la zone de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, il faut procéder à un essai de frein sur le dernier véhicule freiné à l'air.</p> <p>Si la <i>marche à vue</i> est supprimée par le chef de la sécurité, il faut dans tous les cas appliquer les mêmes prescriptions d'essai de frein et de freinage que pour les trains.</p>	<p><b>5.3.4 Prescriptions de freinage pour les mouvements de manœuvre sur voie interdite</b></p> <p><b>En gare ou dans la zone de manœuvre, les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont celles valables pour les mouvements de manœuvre.</b></p> <p><b>Sur la pleine voie ou en dehors de la zone de manœuvre, les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont celles valables pour les trains.</b></p> <p><b>Pour les véhicules avec d'autres systèmes de freinage que le frein à air, les entreprises de transport ferroviaire règlent la marche à suivre.</b></p>
5.4.2	<p><b>5.4.2 Assentiment</b></p> <p>Le chef-circulation transmet au chef de manœuvre l'assentiment pour circuler sur une voie interdite par un ordre à quittancer.</p> <p>L'assentiment est formulé comme suit : « <i>parcours établi de (voie) jusqu'à (voie) interdite</i> »</p> <p>Après entente et après avis contre quittance que la voie de destination est interdite, cet assentiment peut être transmis au moyen d'un signal nain.</p>	<p><b>5.4.2 Assentiment</b></p> <p>Le chef-circulation transmet au chef de manœuvre l'assentiment pour circuler sur une voie interdite par un ordre à quittancer.</p> <p>L'assentiment est formulé comme suit : « <i>établi de (voie) jusqu'à (voie) interdite</i> »</p> <p>Après entente et après avis contre quittance que la voie de destination est interdite, cet assentiment peut être transmis au moyen d'un signal nain <b>ou d'un signal de manœuvre ETCS.</b></p>



5.5.1	<p><b>5.5.1 Circuler sans assentiment</b></p> <p>Tant qu'aucune aiguille n'est franchie, on peut renoncer à un assentiment sur des voies interdites. Les signaux principaux, signaux de manœuvre et limites de manœuvre ne doivent pas être observés. Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, les signaux d'arrêt ETCS ne doivent également pas être observés.</p> <p>En présence de plusieurs mouvements de manœuvre, les chefs de manœuvre s'avisent, d'entente avec le chef de la sécurité, sur le genre et l'ordre de succession des mouvements de manœuvre à effectuer.</p>	<p><b>5.5.1 Circuler sans assentiment</b></p> <p>Tant qu'aucune aiguille n'est franchie, on peut renoncer à un assentiment sur des voies interdites, auquel cas ne seront pas observés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>sur les tronçons équipés de la signalisation extérieure, les signaux principaux, signaux de manœuvre et limites de manœuvre</b></li> <li>– <b>dans une zone de signalisation en cabine, les panneaux de début et de fin CAB, signaux d'arrêt ETCS et signaux d'arrêt de manœuvre ETCS.</b></li> </ul> <p>En présence de plusieurs mouvements de manœuvre, les chefs de manœuvre s'avisent, d'entente avec le chef de la sécurité, sur le genre et l'ordre de succession des mouvements de manœuvre à effectuer.</p>
7	nouveau chiffre	<p><b>7 Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre dans une zone de signalisation en cabine</b></p> <p><b>7.1 Généralités</b></p> <p><b>7.1.1 Principe</b></p> <p>Dans une zone de signalisation en cabine, il faut circuler dans la mesure du possible comme train.</p> <p>Les mouvements de manœuvre sont autorisés dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– dans les zones de manœuvre</li> <li>– dans les installations non dotées d'aiguilles centralisées</li> <li>– sur les voies de raccordement</li> <li>– en rapport avec des travaux sur et aux abords des voies <ul style="list-style-type: none"> <li>– sur des voies interdites ou</li> <li>– en service de maintenance</li> </ul> </li> <li>– lorsque des véhicules ne peuvent pas être incorporés à un train.</li> </ul> <p>Les convois sur une voie interdite s'effectuent selon les prescriptions « Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite ».</p> <p><b>7.1.2 Passage en mode d'exploitation « Shunting »</b></p> <p>Dans une zone de signalisation en cabine, le passage en mode d'exploitation « Shunting » doit être ordonné. Font exception les convois sur des installations non dotées d'aiguilles centralisées.</p>

### **7.1.3 Prescriptions de freinage**

Pour les convois dans les zones de manœuvre et dans les installations contiguës non dotées d'aiguilles centralisées, les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont en principe identiques à celles valables pour les mouvements de manœuvre en gare.

À l'extérieur des zones de manœuvre, les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont en principe identiques à celles valables pour les trains.

## **7.2 Demande du parcours**

### **7.2.1 Établissement d'un parcours sans demande**

L'établissement d'un parcours sans demande est interdit.

### **7.2.2 Zones de manœuvre**

Dans les zones de manœuvre, le chef-circulation doit choisir le point de départ de manière à ce que toutes les aiguilles à franchir soient verrouillées et que les signaux de manœuvre ETCS dans la zone des véhicules à déplacer présentent l'image *avancer* ou *avancer prudemment*. Lorsque l'itinéraire emprunte des voies occupées par des véhicules, l'itinéraire de manœuvre doit être établi de telle sorte que le dernier signal de manœuvre ETCS avant l'obstacle présente l'image *avancer prudemment*.

### **7.2.3 À l'extérieur des zones de manœuvre**

À l'extérieur des zones de manœuvre, le chef-circulation doit choisir le point de départ de manière à ce que toutes les aiguilles à franchir de l'itinéraire de manœuvre soient verrouillées. L'itinéraire de manœuvre doit toujours être établi jusqu'à un signal d'arrêt ETCS ou jusqu'au panneau de fin CAB.

En cas d'impossibilité d'établir un itinéraire de manœuvre, il faut utiliser une check-list circulation pour établir et protéger le parcours de manœuvre au moins jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS, ou jusqu'au panneau de fin CAB à partir du but.

Le chef-circulation doit s'assurer que les voies sont libres à l'exception de la voie de destination. Les aiguilles ne peuvent être manœuvrées que si elles sont libres, de même que les sabots d'arrêt, les dispositifs de déraillement et les aiguilles de protection qui en dépendent. Aucun véhicule ne doit s'approcher de ces aiguilles et leur dispositif de contrôle de l'état libre de la voie doit indiquer l'état libre.

### **7.3 Assentiment pour le mouvement de manœuvre**

#### **7.3.1 Zones de manœuvre**

L'assentiment pour le passage en mode d'exploitation « Shunting » est transmis par l'image *avancer* ou *avancer prudemment* du signal de manœuvre ETCS ou par le chef-circulation au moyen d'un avis à quittancer avec le texte suivant : « *assentiment pour le passage en mode d'exploitation [Shunting]* ».

À l'entrée ou dans une zone de manœuvre, l'assentiment est transmis au moyen du signal de manœuvre ETCS.

Si des aiguilles ou croisements inoccupés se trouvent entre les véhicules à déplacer et le prochain signal de manœuvre ETCS, le chef de manœuvre ne peut donner l'ordre d'avancer que si le signal de manœuvre ETCS précédent présente également l'image *avancer* ou *avancer prudemment*. Si ce signal de manœuvre ETCS ne peut pas être reconnu ou si le feu arrière du signal est éteint, le chef de manœuvre doit requérir l'assentiment auprès du chef-circulation

#### **7.3.2 À l'extérieur des zones de manœuvre**

L'assentiment pour le passage en mode d'exploitation « Shunting » est transmis par le chef-circulation au chef de manœuvre au moyen d'un avis à quittancer avec le texte suivant : « *assentiment pour le passage en mode d'exploitation [Shunting]* ».

À la sortie ou à l'extérieur d'une zone de manœuvre, l'assentiment doit être transmis au chef de manœuvre par un avis à quittancer avec le texte suivant : « *mouvement de manœuvre protégé de (voie de départ) à (voie de destination)* ». L'assentiment pour la sortie d'une zone de manœuvre autorise aussi le franchissement du signal d'arrêt de manœuvre ETCS.

Si, pour atteindre la voie de destination, plusieurs signaux d'arrêt ETCS doivent être franchis, l'assentiment ne peut être transmis que pour le franchissement d'un seul signal d'arrêt ETCS. L'assentiment doit être renouvelé pour chacun des signaux d'arrêt ETCS suivants.

Au cas où aucun itinéraire de manœuvre ne peut être établi, le chef-circulation doit demander une annonce d'arrivée au chef de manœuvre. L'annonce d'arrivée est transmise par le chef de manœuvre lorsque le mouvement de manœuvre est arrivé intégralement sur la voie de destination. Le chef de manœuvre annonce par un avis à quittancer au chef-circulation l'annonce d'arrivée avec le texte suivant : « *mouvement de manœuvre à (voie de destination)* ».

		<p><b>7.4 Changements</b></p> <p><b>7.4.1 Principe</b></p> <p>Les mouvements de manœuvre lors d'un changement entre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- deux centrales de gestion</li> <li>- une zone de vitesse conventionnelle et une zone de vitesse étendue</li> </ul> <p>sont interdits en-dehors des voies interdites.</p> <p><b>7.4.2 Changement de centrale de gestion</b></p> <p>Le mode d'exploitation « Shunting » (SH) doit être quitté dans la zone de la même centrale de gestion que celle dans laquelle il a été sélectionné.</p> <p><b>7.4.3 Changement de Level</b></p> <p>Le mécanicien de locomotive doit placer l'équipement du véhicule dans le Level qui convient</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à l'entrée dans une zone de signalisation en cabine lors de la signalisation <i>début CAB</i></li> <li>- à l'entrée dans une zone équipée de la signalisation extérieure avec la signalisation <i>fin CAB</i>.</li> </ul> <p>Sur les voies interdites, il n'est pas nécessaire de prendre en considération le changement de Level, à condition néanmoins que l'entrée et la sortie des voies interdites s'effectuent dans le même Level. Pour autant que l'équipement du véhicule se trouve en Level 2, il est possible, à l'entrée dans une zone équipée de la signalisation extérieure, d'avancer au maximum jusqu'au premier signal pour les trains.</p> <p><b>7.5 Zones protégées par des balises</b></p> <p>L'infrastructure peut protéger certains tronçons au moyen de balises qui arrêtent les véhicules moteurs en mode d'exploitation « Shunting » (SH). Les tronçons ou la position des balises doivent être précisés dans les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>Lorsqu'il existe un assentiment pour circuler sur un tronçon protégé au moyen de balises, le mécanicien de locomotive doit activer la fonction « Override EOA » pour pouvoir le franchir.</p>
--	--	---

Annexe 1 1.2	nouveau chiffre	<p><b>1.2 Courbes et contre-courbes de petit rayon</b></p> <p>Les gestionnaires de l'infrastructure désignent dans leurs prescriptions d'exploitation les courbes de rayon inférieur à 150 m et les contre-courbes de petit rayon.</p> <p>Les entreprises de transport ferroviaire règlent dans leurs prescriptions d'exploitation pour quels véhicules et dans quels rayons les attelages doivent être détendus ou exécutés à la prolonge ou à l'aide de flèches d'attelage.</p>
Annexe 2 1.1.1	<p><b>1.1.1 Principe</b></p> <p>Pour l'attelage, on respectera l'ordre suivant :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. attelage mécanique</li> <li>2. conduites pneumatiques</li> <li>3. liaisons électriques</li> <li>4. intercirculation.</li> </ol> <p>Pour le dételage, on respectera l'ordre inverse.</p> <p>Tous les dispositifs d'attelage non utilisés doivent être remis dans les supports prévus à cet effet.</p>	<p><b>1.1.1 Principe</b></p> <p>Pour l'attelage, on respectera l'ordre suivant :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. attelage mécanique</li> <li>2. conduites pneumatiques</li> <li>3. liaisons électriques</li> <li>4. intercirculation.</li> </ol> <p>Pour le dételage, on respectera l'ordre inverse.</p> <p>Tous les dispositifs d'attelage non utilisés doivent être remis dans les supports prévus à cet effet.</p> <p><b>Il faut vérifier ensuite que cela est bien attelé au moyen d'un contrôle visuel.</b></p>

<b>300.5</b>		
1.3.1	<p><b>1.3.1 Généralité</b></p> <p>En règle générale, les véhicules moteurs sont placés en tête des trains, sauf lorsqu'ils sont télécommandés.</p> <p>Les véhicules moteurs directement attelés les uns aux autres et circulant en commande multiple sont considérés comme un seul véhicule moteur.</p>	<p><b>1.3.1 Généralité</b></p> <p>En règle générale, les véhicules moteurs sont placés en tête des trains, sauf lorsqu'ils sont télécommandés.</p> <p>Les véhicules moteurs directement attelés les uns aux autres et circulant en commande multiple sont considérés comme un seul véhicule moteur.</p> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine, la cabine de conduite desservie dans le véhicule menant doit être dotée de l'équipement correspondant.</b></p>
1.3.3	<p><b>1.3.3 Renfort en queue</b></p> <p>La présence d'autres véhicules moteurs de renfort en queue, desservis individuellement et placés en queue d'un train conduit de manière directe, est considérée comme un renfort en queue.</p> <p>Le véhicule moteur de renfort en queue doit être attelé au train, sauf s'il abandonne le convoi sur un tronçon ou s'il pousse le train jusqu'à un tronçon contigu sous la ligne de contact enclenchée.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure règle la procédure à suivre dans les dispositions d'exécution lorsque le véhicule moteur de renfort en queue n'est pas attelé au convoi.</p>	<p><b>1.3.3 Renfort en queue</b></p> <p>La présence d'autres véhicules moteurs de renfort en queue, desservis individuellement et placés en queue d'un train conduit de manière directe, est considérée comme un renfort en queue.</p> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine, le renfort en queue n'est admis qu'avec l'assentiment du gestionnaire de l'infrastructure.</b></p> <p><b>Le véhicule moteur de renfort en queue doit être attelé au train.</b></p> <p><b>Exception sur les tronçons équipés de la signalisation extérieure :</b>  <b>Si le véhicule moteur abandonne le convoi sur un tronçon ou s'il pousse le train jusqu'à un tronçon contigu sous la ligne de contact enclenchée, le gestionnaire de l'infrastructure peut régler la procédure à suivre dans les dispositions d'exécution.</b></p>
1.3.5	<p><b>1.3.5 Renfort intercalé</b></p> <p>La présence, entre les différents véhicules d'un convoi, de véhicules moteurs en service, desservis individuellement, est considérée comme un renfort intercalé. Le classement d'un véhicule moteur de renfort intercalé (locomotive intercalée) doit être effectué de manière à éviter une transmission de l'effort de pousse.</p>	<p><b>1.3.5 Renfort intercalé</b></p> <p>La présence, entre les différents véhicules d'un convoi, de véhicules moteurs en service, desservis individuellement, est considérée comme un renfort intercalé. Le classement d'un véhicule moteur de renfort intercalé (locomotive intercalée) doit être effectué de manière à éviter une transmission de l'effort de pousse.</p> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine, le renfort intercalé n'est admis qu'avec l'assentiment du gestionnaire de l'infrastructure.</b></p>

1.3.7	<p><b>1.3.7 Trains conduits de manière indirecte sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine</b></p> <p>Les affichages sur le DMI et la surveillance prennent en compte l'endroit où est située la cabine de conduite desservie dans le train. La distance entre la tête du train et la cabine de conduite desservie n'est pas prise en compte pour les affichages et la surveillance.</p> <p>Les trains conduits de manière indirecte ne sont admis qu'avec l'autorisation du gestionnaire de l'infrastructure ou pour les trains de secours, d'extinction et de sauvetage. Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, les mêmes dispositions que pour les tronçons équipés de la signalisation extérieure sont applicables. Les conditions supplémentaires suivantes doivent être prises en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>la distance entre la tête du train et la cabine de conduite desservie ne doit pas dépasser 100 mètres</b></li> <li>- le mécanicien de locomotive doit être avisé contre quittance de cette distance</li> <li>- le rapport de freinage est à réduire de 20% lors de l'introduction des données dans le DMI</li> <li>- le mécanicien de locomotive doit aviser contre quittance le collaborateur assurant la conduite indirecte de l'assentiment pour circuler.</li> </ul> <p>Les trains qui circulent en mode d'exploitation « Reversing » sont considérés comme des trains conduits de manière directe.</p>	<p><b>1.3.7 Trains conduits de manière indirecte dans une zone de signalisation en cabine</b></p> <p>Les affichages sur le DMI et la surveillance prennent en compte l'endroit où est située la cabine de conduite desservie dans le train. La distance entre la tête du train et la cabine de conduite desservie n'est pas prise en compte pour les affichages et la surveillance. <b>La distance maximale autorisée doit être fixée dans les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure.</b></p> <p>Les trains conduits de manière indirecte ne sont admis qu'avec l'autorisation du gestionnaire de l'infrastructure ou pour les trains de secours, d'extinction et de sauvetage. <b>Dans une zone de signalisation en cabine</b>, les mêmes dispositions que pour les tronçons équipés de la signalisation extérieure sont applicables. Les conditions supplémentaires suivantes doivent être respectées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>le mécanicien de locomotive doit être avisé contre quittance de la distance entre la tête du train et la cabine de conduite desservie</b></li> <li>- le rapport de freinage est à réduire de 20% lors de l'introduction des données dans le DMI</li> <li>- le mécanicien de locomotive doit aviser contre quittance le collaborateur assurant la conduite indirecte de l'assentiment pour circuler.</li> </ul> <p>Les trains qui circulent en mode d'exploitation « Reversing » sont considérés comme des trains conduits de manière directe.</p>
-------	--	--

<p>1.4.6</p>	<p><b>1.4.6 Préannonces</b></p> <p>Le préparateur de train doit aviser le chef-circulation de la gare de départ avant le départ lorsqu'un train conduit les véhicules suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- véhicules ayant une grande distance entre essieux voisins. Les gestionnaires de l'infrastructure règlent dans leurs prescriptions d'exploitation la distance autorisée entre essieux voisins</li> <li>- véhicules circulant comme transport exceptionnel</li> <li>- véhicules à placer en queue des trains.</li> </ul> <p>Le chef-circulation de la gare de départ avise les chefs-circulation des gares intermédiaires et de la gare terminale.</p>	<p><b>1.4.6 Préannonces</b></p> <p>Le préparateur de train doit aviser le chef-circulation de la gare de départ avant le départ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lorsqu'un train conduit les véhicules suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- véhicules ayant une grande distance entre essieux voisins. Les gestionnaires de l'infrastructure règlent dans leurs prescriptions d'exploitation la distance autorisée entre essieux voisins</li> <li>- véhicules circulant comme transport exceptionnel</li> <li>- véhicules à placer en queue des trains</li> </ul> </li> <li>- <b>si des marchandises dangereuses se trouvent dans un train. Les gestionnaires d'infrastructure règlent les informations nécessaires</b></li> <li>- <b>si des voyageurs ou animaux sont transportés de manière non programmée.</b></li> </ul> <p>Le chef-circulation de la gare de départ avise les chefs-circulation des gares intermédiaires et de la gare terminale.</p>
--------------	--	---



2.6	<p><b>2.6 Efforts de freinage à compter pour l'effort de retenue</b></p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sabots d'arrêt</li> </ul> <p>pour le calcul de l'effort de retenue en cas de déclivité jusqu'à 50 %, il faut compter pour chaque sabot d'arrêt la charge par essieu sous lequel il est placé, en appliquant la formule suivante : charge par essieu (en tonnes) x 2 = kN, mais au maximum 40 kN.</p> <p>Les sabots d'arrêt doivent être placés sous les roues des wagons dont la charge par essieu est la plus grande. Un seul sabot d'arrêt doit être utilisé par wagon. Les freins d'immobilisation des wagons sous lesquels un sabot d'arrêt est placé, ne doivent pas être pris en compte dans le calcul de l'effort de retenue.</p> <p>Les gestionnaires de l'infrastructure règlent dans leurs prescriptions d'exploitation la manière exacte dont les sabots d'arrêt doivent être pris en compte dans le calcul de l'effort de retenue pour des déclivités de plus de 50 %.</p>	<p><b>2.6 Efforts de freinage à compter pour l'effort de retenue</b></p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sabots d'arrêt</li> </ul> <p>pour le calcul de l'effort de retenue en cas de déclivité jusqu'à 50 %, il faut compter pour chaque sabot d'arrêt la charge par essieu sous lequel il est placé, en appliquant la formule suivante : charge par essieu (en tonnes) x 2 = kN, mais au maximum 40 kN.</p> <p>Les sabots d'arrêt doivent être placés sous les roues des wagons dont la charge par essieu est la plus grande. Un seul sabot d'arrêt doit être utilisé par wagon. Les freins d'immobilisation des wagons sous lesquels un sabot d'arrêt est placé, ne doivent pas être pris en compte dans le calcul de l'effort de retenue.</p> <p><b>Les entreprises de transport ferroviaire peuvent régler dans les prescriptions d'exploitation la pose des sabots d'arrêt et la manière dont ils sont pris en compte pour les véhicules moteurs et les sabots d'arrêt supplémentaires pour les wagons. Il convient de veiller à ne pas prendre en compte, pour chaque essieu, plus que la part de l'effort de retenue correspondant du frein d'immobilisation ou plus que celle d'un sabot d'arrêt.</b></p> <p>Les gestionnaires de l'infrastructure règlent dans leurs prescriptions d'exploitation la manière exacte dont les sabots d'arrêt doivent être pris en compte dans le calcul de l'effort de retenue pour des déclivités de plus de 50 %.</p>
-----	---	--

3.7.4

### 3.7.4 Désignations et valeurs de référence pour la saisie des données de train au niveau interopérable

Les valeurs indiquées pour le « Train Category » sont regroupées en veillant à disposer de paramètres de surveillance identiques pour chaque groupe. Les désignations en gras sont considérées comme des valeurs typiques et doivent être utilisées en tant que telles. Les désignations qui ne sont pas indiquées en gras ont la même valeur du point de vue surveillance.

RADN	ETCS Baseline 2 et ETCS Baseline 3	ETCS Baseline 2	ETCS Baseline 3
Catégorie de train	Train Category	Charge par essieu (t)	Charge par essieu (catégorie de ligne)
<b>N</b>	<b>TILT 6</b> TILT 7	≤ 18	≤ B2
<b>W</b>	<b>TILT 3</b> TILT 4, TILT 5	x ≤ 20	≤ C4
<b>R</b>	<b>PASS 3</b> FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2		
<b>A</b>	<b>FP 3</b>	20 < x ≤ 22.5	D2, D3, <b>D4</b> , D4XL
<b>D</b>	FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, PASS 1, PASS 2		

### 3.7.4 Désignations et valeurs de référence pour la saisie des données de train au niveau interopérable

Les entreprises de transport ferroviaire doivent s'assurer que les paramètres de propriété du train soient à disposition du mécanicien de locomotive pour la saisie des données de train (par ex. catégorie de train ETCS, catégorie charge par essieux). Le tableau ci-après comprend les désignations au niveau interopérable des catégories de train et de freinage. Ces désignations servent exclusivement de conversion pour la saisie des données de train sur le DMI.

Sur le DMI, il faut saisir une des catégories de train de la catégorie de train ETCS correspondante. Pour le cas où la catégorie de train ETCS ne peut pas être modifiée, il faut laisser la catégorie de train ETCS définie par l'équipement ETCS du véhicule. Pour les tronçons équipés de la signalisation extérieure, la vitesse maximale admissible dépend dans tous les cas de la catégorie de train et de freinage valable.

Catégorie de train	Catégorie de freinage (%)	Catégorie de train ETCS	Charge par essieu	Catégorie de charge par essieu
<b>R</b>	180 – 135	<b>PASS 3</b> , <b>TILT 1</b> , <b>TILT 2</b>	≤ 18.7 t	A, B1, B2, C2
	125 – 105		≤ 20 t ≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4
<b>A</b>	115 – 50	<b>FP 3</b> , <b>FG 3</b> , <b>FP 4</b> , <b>FG 4</b> , <b>PASS 2</b>	≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4
<b>D</b>			≤ 22.5 t	<b>D2</b> , <b>D3</b> , <b>D4</b>
<b>N</b>	180 - 150	<b>TILT 6</b> , <b>TILT 7</b>	≤ 16 t	A
<b>W</b>			<b>TILT 3</b> , <b>TILT 4</b>	≤ 19 t

Les catégories de train ETCS suivantes ne sont pas autorisées en Suisse :

PASS 1, FP 1, FP 2, FG 1 et FG 2.

Des autres catégories de charge par essieu que celles mentionnées dans le tableau ne sont pas autorisées en Suisse (par ex. HS 17, D4XL, E4, E5).

La manière de procéder pour les trains selon la catégorie de train ETCS TILT 5 (catégorie de train N réduite) doit être convenue entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise de transport ferroviaire et doit être réglée dans les prescriptions d'exploitation.

<b>300.6</b>		
1.1.3	<p><b>1.1.3 Destruction d'itinéraires sans commande de secours</b></p> <p>En gare ou sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, l'itinéraire de train peut être détruit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lorsqu'il est assuré qu'aucun itinéraire involontaire ne peut être établi sur ce tronçon et</li> <li>– lorsque les aiguilles et les passages à niveau surveillés de l'itinéraire ont été franchis ou</li> <li>– après l'arrêt du train, également lorsque les aiguilles ou les passages à niveau surveillés restent occupés.</li> </ul> <p>Si les conditions correspondantes ne sont pas vérifiées par l'appareil d'enclenchement, celles-ci doivent être contrôlées par le chef-circulation.</p>	<p><b>1.1.3 Destruction d'itinéraires sans commande de secours</b></p> <p><b>En gare ou dans une zone de signalisation en cabine, l'itinéraire de train peut être détruit lorsqu'il est assuré qu'aucun itinéraire involontaire ne peut être établi sur ce tronçon et lorsque les aiguilles et les passages à niveau surveillés de l'itinéraire ont été franchis puis libérés ou après l'arrêt du train, également lorsque les aiguilles ou les passages à niveau surveillés restent occupés.</b></p> <p>Si les conditions correspondantes ne sont pas vérifiées par l'appareil d'enclenchement, celles-ci doivent être contrôlées par le chef-circulation.</p>
2.3.3	<p><b>2.3.3 Modification ou fin de la vitesse signalée</b></p> <p>Une vitesse signalée est valable jusqu'au prochain signal pour les trains ou jusqu'au panneau de seuil de vitesse pour la vitesse de pleine voie prévu avec des signaux du système N.</p> <p>Le prochain signal pour les trains indique une vitesse supérieure, la vitesse peut être augmentée si</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'image complète du signal et son appartenance à la voie parcourue sont reconnues avec certitude et</li> <li>– la queue du train a dégagé les aiguilles en déviation et</li> <li>– la tête du train a franchi la dernière aiguille du tronçon et</li> <li>– aucune vitesse inférieure n'est surveillée par un contrôle de la marche des trains</li> <li>– au maximum</li> <li>– à la vitesse annoncée ou</li> <li>– à la vitesse d'exécution, pour autant qu'aucune vitesse inférieure ne soit annoncée au même endroit.</li> </ul> <p>...</p>	<p><b>2.3.3 Modification ou fin de la vitesse signalée</b></p> <p>Une vitesse signalée est valable jusqu'au prochain signal pour les trains ou jusqu'au panneau de seuil de vitesse pour la vitesse de pleine voie <b>pour les signaux du système N.</b></p> <p>Si le prochain signal pour les trains indique une vitesse supérieure <b>ou s'il s'agit d'un panneau de seuil de vitesse pour la vitesse de pleine voie</b>, la vitesse peut être augmentée lorsque</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'image complète du signal <b>ou le panneau de seuil de vitesse pour la vitesse de pleine voie et l'appartenance à la voie parcourue sont reconnus avec certitude</b> et</li> <li>– la queue du train a dégagé les aiguilles en déviation et</li> <li>– la tête du train a franchi la dernière aiguille du tronçon et</li> <li>– aucune vitesse inférieure n'est surveillée par un contrôle de la marche des trains</li> <li>– au maximum</li> <li>– à la vitesse annoncée ou</li> <li>– à la vitesse d'exécution, pour autant qu'aucune vitesse inférieure ne soit annoncée au même endroit.</li> </ul> <p>...</p>

2.4.3	<p><b>2.4.3 Sortie d'une zone équipée de la signalisation en cabine</b></p> <p>Si la sortie d'une zone équipée de la signalisation en cabine n'est pas quittée à temps, il s'ensuit un serrage par le système jusqu'à la quittance par le mécanicien de locomotive ou jusqu'à l'arrêt du train.</p> <p>La dernière vitesse au but affichée par le système de signalisation en cabine est à observer jusqu'à ce que le premier signal pour les trains soit clairement reconnaissable.</p> <p>Si le tableau des parcours prescrit une vitesse inférieure pour la catégorie de train et de freinage concernée, cette vitesse doit être respectée à la sortie.</p> <p>À partir du premier signal pour les trains, la vitesse maximale déterminante est celle du tableau des parcours ou de l'image du signal.</p>	<p><b>2.4.3 Sortie d'une zone équipée de la signalisation en cabine</b></p> <p>Si la sortie d'une zone équipée de la signalisation en cabine n'est pas quittée à temps, il s'ensuit un serrage par le système jusqu'à la quittance par le mécanicien de locomotive ou jusqu'à l'arrêt du train.</p> <p><b>En sortant d'une zone équipée de la signalisation en cabine, les principes suivants s'appliquent :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– la dernière <b>vitesse maximale affichée le DMI</b> est à observer jusqu'à ce que le premier signal pour les trains soit clairement reconnaissable.</li> <li>– <b>si la dernière vitesse maximale affichée sur le DMI est inférieure à la vitesse maximale autorisée selon le tableau des parcours, le mécanicien de locomotive ne peut accélérer que lorsque la queue du train aura franchi le panneau fin CAB.</b></li> <li>– si le tableau des parcours prescrit une vitesse inférieure à la <b>dernière vitesse maximale affichée sur le DMI</b> pour la catégorie de train et de freinage concernée, cette vitesse doit être respectée à la sortie.</li> <li>– <b>si la sortie s'effectue dans le mode d'exploitation « On Sight » ou « Staff Responsible », le convoi doit circuler en <i>marche à vue</i> jusqu'au premier signal principal. Il faut s'attendre à l'image <i>arrêt</i> au premier signal principal.</b></li> </ul> <p>À partir du premier signal pour les trains, la vitesse maximale déterminante est celle du tableau des parcours ou de l'image du signal.</p>
3.5.2	<p><b>3.5.2 Transmission de l'autorisation de départ</b></p> <p>Avant la transmission de l'autorisation de départ par l'accompagnateur de train ou par le chef-circulation, il faut s'assurer que l'assentiment pour circuler soit transmis et que le train soit commercialement prêt au départ.</p> <p>L'autorisation de départ doit être transmise conformément aux prescriptions des signaux ou au moyen de l'ordre à quittance : « <i>Train ...en route</i> ».</p> <p>Là où des signaux fixes pour l'autorisation de départ existent, il y a lieu de les utiliser.</p>	<p><b>3.5.2 Transmission de l'autorisation de départ</b></p> <p>Avant la transmission de l'autorisation de départ par l'accompagnateur de train ou par le chef-circulation, il faut s'assurer que l'assentiment pour circuler soit transmis et que le train soit commercialement prêt au départ.</p> <p>L'autorisation de départ doit être transmise conformément aux prescriptions des signaux ou au moyen de l'ordre à quittance : « <i>Train ...en route</i> ».</p> <p><b>Là où des moyens dépendants des signaux (par ex. signaux fixes ou systèmes de SMS) sont disponibles pour transmettre l'autorisation de départ, il y a lieu de les utiliser.</b></p>

3.6.1	<p><b>3.6.1 Confirmation de l'existence de l'assentiment pour circuler</b></p> <p>Lorsque le prochain signal principal en gare n'est pas visible, le mécanicien de locomotive a besoin d'une confirmation que l'assentiment pour circuler est existant.</p> <p>Comme confirmation, on entend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'assentiment pour circuler au signal répétiteur est visible ou</li> <li>- le signal annonciateur de voie libre est allumé ou</li> <li>- la tête du train se trouve après le signal de sortie et <ul style="list-style-type: none"> <li>- le mécanicien de locomotive a pu constater au préalable l'assentiment pour circuler au signal de sortie et l'image y relative ne signale pas <i>itinéraire court</i> et</li> <li>- le mécanicien de locomotive n'a pas franchi un signal indiquant l'image <i>avertissement</i> ou</li> </ul> </li> <li>- l'autorisation de départ transmise au moyen du signal fixe pour l'autorisation de départ est visible.</li> </ul> <p>Lorsqu'il n'existe aucune de ces confirmations, le mécanicien de locomotive a besoin d'une confirmation contre quittance du chef-circulation quant à l'existence d'un assentiment pour circuler. En cas de nécessité, le mécanicien de locomotive demande cette confirmation au chef-circulation.</p>	<p><b>3.6.1 Confirmation de l'existence de l'assentiment pour circuler</b></p> <p>Lorsque le prochain signal principal en gare n'est pas visible, le mécanicien de locomotive a besoin d'une confirmation que l'assentiment pour circuler est existant.</p> <p>Comme confirmation, on entend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'assentiment pour circuler au signal répétiteur est visible ou</li> <li>- le signal annonciateur de voie libre est allumé ou</li> <li>- la tête du train se trouve après le signal de sortie et <ul style="list-style-type: none"> <li>- le mécanicien de locomotive a pu constater au préalable l'assentiment pour circuler au signal de sortie et l'image y relative ne signale pas itinéraire court et</li> <li>- le mécanicien de locomotive n'a pas franchi un signal indiquant l'image avertissement ou</li> </ul> </li> <li>- <b>l'autorisation de départ transmise par des moyens dépendants des signaux (par ex. signaux fixes ou systèmes de SMS).</b></li> </ul> <p>Lorsqu'il n'existe aucune de ces confirmations, le mécanicien de locomotive a besoin d'une confirmation contre quittance du chef-circulation quant à l'existence d'un assentiment pour circuler. En cas de nécessité, le mécanicien de locomotive demande cette confirmation au chef-circulation.</p>
3.6.2	<p><b>3.6.2 Vitesses maximales</b></p> <p>Lorsque</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'autorisation de départ transmise au moyen du signal fixe pour l'autorisation de départ ou</li> <li>- la confirmation contre quittance du chef-circulation est disponible,</li> </ul> <p>la vitesse maximale est limitée à 40 km/h et il faut s'attendre à trouver le prochain signal à l'<i>arrêt</i>.</p> <p>...</p>	<p><b>3.6.2 Vitesses maximales</b></p> <p>Lorsque</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'autorisation de départ transmise <b>par des moyens dépendants des signaux (par ex. signaux fixes ou systèmes de SMS)</b> ou</li> <li>- la confirmation contre quittance du chef-circulation</li> </ul> <p>est disponible, la vitesse maximale est limitée à 40 km/h et il faut s'attendre à trouver le prochain signal à l'<i>arrêt</i>.</p>



3.8	<p><b>3.8 Trains partants sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans le mode d'exploitation « Staff Responsable »</b></p> <p>Pour les trains partants, s'il est exigé de quitter le mode d'exploitation « Staff Responsable » après avoir pressé la touche « Start » du DMI, le mécanicien de locomotive doit prévenir le chef-circulation avant de quitter.</p> <p>Le chef-circulation doit, en plus de l'itinéraire train servant de but pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable », établir un autre itinéraire train au moins jusqu'au signal d'arrêt ETCS suivant. Il transmet ensuite au mécanicien de locomotive, au moyen de l'ordre à protocoler <i>Assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable » jusqu'au signal d'arrêt ETCS</i>, l'assentiment pour démarrer en mode d'exploitation « Staff Responsable ». Le mécanicien de locomotive doit alors quitter sur le DMI le changement en mode d'exploitation « Staff Responsable ». L'assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable » est valable depuis la position actuelle du train jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS.</p> <p>Si le train se trouve juste devant un signal d'arrêt ETCS, le chef-circulation doit prescrire au mécanicien de locomotive le franchissement du signal d'arrêt ETCS au moyen de l'ordre <i>Assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable » avec franchissement d'un seul signal d'arrêt ETCS</i>. Si nécessaire, le mécanicien de locomotive doit activer la fonction « Override EOA » avant de démarrer.</p> <p>...</p> <p>4. Le chef-circulation transmet au mécanicien de locomotive l'assentiment pour démarrer en mode d'exploitation « Staff Responsable » au moyen de l'ordre à protocoler <i>Assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable » jusqu'au signal d'arrêt ETCS</i>.</p> <p>...</p>	<p><b>3.8 Trains partants dans une zone de signalisation en cabine dans le mode d'exploitation « Staff Responsable »</b></p> <p>Pour les trains partants, s'il est exigé de quitter le mode d'exploitation « Staff Responsable » après avoir pressé la touche « Start » du DMI, le mécanicien de locomotive doit prévenir le chef-circulation avant de quitter.</p> <p>Le chef-circulation doit, en plus de l'itinéraire train servant de but pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable », établir un autre itinéraire train au moins jusqu'au signal d'arrêt ETCS suivant <b>ou jusqu'au premier signal principal</b>. Il transmet ensuite au mécanicien de locomotive, au moyen de l'ordre 7 à protocoler, l'assentiment pour démarrer en mode d'exploitation « Staff Responsable ». Le mécanicien de locomotive doit alors quitter sur le DMI le changement en mode d'exploitation « Staff Responsable ». L'assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable » est valable depuis la position actuelle du train jusqu'au prochain <b>signal d'arrêt ETCS ou jusqu'au premier signal principal</b>.</p> <p>Si le train se trouve juste devant un signal d'arrêt ETCS, le chef-circulation doit prescrire au mécanicien de locomotive le franchissement du signal d'arrêt ETCS <b>au moyen de l'ordre 7 à protocoler</b>. Si nécessaire, le mécanicien de locomotive doit activer la fonction « Override EOA » avant de démarrer.</p> <p>...</p> <p>4. Le chef-circulation transmet l'assentiment pour démarrer en mode d'exploitation « Staff Responsable » au moyen de l'<b>ordre 7</b> à protocoler.</p> <p>...</p>
4.2.7	<p><b>4.2.7 Réduction de la vitesse</b></p> <p>Sur les tronçons équipés de la signalisation extérieure, si le chef-circulation doit aviser le mécanicien de locomotive d'une réduction de la vitesse au moyen d'un ordre à protocoler, le chef-circulation doit également aviser le mécanicien de locomotive du genre d'assentiment pour circuler lors de la transmission de l'ordre à protocoler <i>Réduction de la vitesse</i>.</p>	<p><b>4.2.7 Réduction de la vitesse</b></p> <p>Sur les tronçons équipés de la signalisation extérieure, si le chef-circulation doit aviser le mécanicien de locomotive d'une réduction de la vitesse au moyen d'un ordre à protocoler, le chef-circulation doit également, lors de la transmission de l'<b>ordre 5 et de l'ordre 6</b>, aviser par un ordre à protocoler le mécanicien de locomotive du genre d'assentiment pour circuler.</p>




5.4.1	<p><b>5.4.1 Avis</b></p> <p>Une entrée sur voie occupée est signalée au signal principal concerné au moyen du signal de voie occupée ou prescrite dans les tableaux des parcours, dans la marche du train ou au moyen de l'ordre à protocoler <i>Entrée sur voie occupée</i> ou, sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, ordonnée avec le mode d'exploitation « On Sight ».</p>	<p><b>5.4.1 Avis</b></p> <p>Une entrée sur voie occupée est signalée au signal principal concerné au moyen du signal de voie occupée ou prescrite dans les tableaux des parcours, dans la marche du train ou au moyen de l'<b>ordre 5</b> à protocoler ou, dans une zone de signalisation en cabine, ordonnée avec le mode d'exploitation « On Sight ».</p>
5.4.2	<p><b>5.4.2 Conditions pour une entrée sur voie occupée</b></p> <p>A hauteur du seuil de vitesse, la vitesse ne doit pas excéder 40 km/h au maximum. Dès la distance de freinage qui suit ce seuil de vitesse, il faut circuler en <i>marche à vue</i>.</p> <p>Des véhicules peuvent stationner au plus tôt à la distance de freinage qui suit le seuil de vitesse. Les valeurs minimales correspondantes sont fixées dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.</p>	<p><b>5.4.2 Conditions pour une entrée sur voie occupée sur un tronçon équipé de la signalisation extérieure</b></p> <p>A hauteur du seuil de vitesse, la vitesse ne doit pas excéder 40 km/h au maximum. Dès la distance de freinage qui suit ce seuil de vitesse, il faut circuler en <i>marche à vue</i>.</p> <p>Des véhicules peuvent stationner au plus tôt à la distance de freinage qui suit le seuil de vitesse. Les valeurs minimales correspondantes sont fixées dans les dispositions d'exécution du gestionnaire de l'infrastructure.</p>
5.4.3	<p><b>5.4.3 Garer sur des véhicules sans arrêt préalable</b></p> <p>Les trains peuvent garer sur des véhicules sans arrêt préalable. nouvelle disposition = chiffre 5.4.4</p>	<p><b>5.4.3 Entrée sur voie occupée dans une zone de signalisation en cabine</b></p> <p><b>Les véhicules peuvent stationner juste derrière le signal d'arrêt ETCS ou le signal de position ETCS correspondant.</b></p>
5.4.4	<p>nouveau chiffre</p>	<p><b>5.4.4 Garer sur des véhicules sans arrêt préalable</b></p> <p>Les trains peuvent garer sur des véhicules sans arrêt préalable.</p>


300.7		
Annexe 1		
1	<p><b>1 ETCS</b></p> <p>L'ETCS est le système européen normalisé de signalisation et de contrôle de la marche des trains.</p> <p>Les prescriptions ci-après se réfèrent aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) relatives au sous-système « Exploitation et gestion du trafic », appendice A « ERTMS operational principles and rules – Version 3 » (2013/710/EU). Le comportement du système décrit dans ce document concerne les lignes et les véhicules équipés conformément aux « System requirements specifications » (SRS) 3.3.0.</p> <p>Pour les tronçons et véhicules équipés selon d'autres SRS, les prescriptions d'exploitation des gestionnaires de l'infrastructure ou des entreprises de transport ferroviaire correspondantes sont applicables.</p>	<p><b>1 ETCS</b></p> <p>L'ETCS est le système européen normalisé de signalisation et de contrôle de la marche des trains.</p> <p>Les prescriptions ci-après se réfèrent aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) relatives au sous-système « Exploitation et gestion du trafic », appendice A « ERTMS operational principles and rules – <b>Version 5</b> » (2019/773/EU). Le comportement du système décrit dans ce document concerne les lignes et les véhicules équipés conformément aux « System requirements specifications » (SRS) <b>ou</b> « <b>ETCS Driver Machine Interface</b> » <b>version 3.4.0</b>.</p> <p>Pour les tronçons et véhicules équipés selon d'autres SRS, les prescriptions d'exploitation des gestionnaires de l'infrastructure ou des entreprises de transport ferroviaire correspondantes sont applicables.</p>
1.1	<p><b>1.1 Levels ETCS</b></p> <p>L'ETCS permet l'exploitation sous différents niveaux, appelés Levels.</p> <p>Les Levels se différencient par le degré d'interaction entre les installations de l'infrastructure et le véhicule. Suivant le type d'équipement, l'information provenant de l'infrastructure sera traitée et transmise de différentes manières.</p> <p>Les Levels pertinents sont indiqués en italique dans les dispositions qui ne sont pas applicables à tous les Levels.</p> <p>nouvelle réglementation = chiffre 1.2</p>	<p><b>1.1 Annonce « System Requirement Specifications » (SRS)</b></p> <p><b>Les infrastructures et les véhicules moteurs peuvent être équipés selon différentes SRS. Toutes les SRS ne sont pas compatibles entre elles.</b></p> <p><b>Les gestionnaires d'infrastructure doivent fixer dans leurs prescriptions d'exploitation la version SRS qui peut être utilisée dans leurs installations ETCS.</b></p> <p><b>Les entreprises de transport ferroviaire doivent prendre les mesures nécessaires pour permettre au mécanicien de locomotive d'identifier clairement la version SRS selon laquelle est équipé le véhicule moteur menant.</b></p> <p><b>Si une incompatibilité est constatée entre le véhicule moteur et l'infrastructure, il convient de procéder selon les dispositions « Comportement lors de situations non prévues ou qui ne sont pas réglées ».</b></p>
1.2	ancien chiffre 1.1	<p><b>1.2 Levels ETCS</b></p> <p>L'ETCS permet l'exploitation sous différents niveaux, appelés Levels.</p> <p>Les Levels se différencient par le degré d'interaction entre les installations de l'infrastructure et le véhicule. Suivant le type d'équipement, l'information provenant de l'infrastructure sera traitée et transmise de différentes manières.</p> <p>Les Levels pertinents sont indiqués en italique dans les dispositions qui ne sont pas applicables à tous les Levels.</p>



1.2.1	ancien chiffre 1.1.1	<b>1.2.1 Level 0</b> Le Level 0 est utilisé sur les infrastructures équipées d'une signalisation extérieure dépourvues d'équipement ETCS.
1.2.2	ancien chiffre 1.1.2	<b>1.2.2 Level 1</b> Le Level 1 est utilisé sur les infrastructures équipées d'une signalisation extérieure et d'un équipement ETCS.
1.2.3	ancien chiffre 1.1.3	<b>1.2.3 Level 2</b> Le Level 2 est utilisé sur les infrastructures équipées d'une signalisation en cabine et d'un équipement ETCS.
2.1	<p><b>2.1 Affichages DMI</b></p> <p>Le mécanicien de locomotive doit respecter les données apparaissant sur le DMI et observer les dispositions correspondantes.</p> <p>Les ordres à protocoler priment sur les données transmises par le DMI. Font exception les situations pour lesquelles la signalisation en cabine transmet par le DMI une vitesse autorisée ou de libération inférieure.</p>	<p><b>2.1 Affichages DMI</b></p> <p>Le mécanicien de locomotive doit respecter les données apparaissant sur le DMI et observer les dispositions correspondantes.</p> <p>Les ordres à protocoler priment sur les données transmises par le DMI. Font exception les situations pour lesquelles une vitesse autorisée ou de libération inférieure <b>est affichée par le DMI dans une zone de signalisation en cabine.</b></p> <p><b>Si le franchissement de la fin de l'autorisation de circuler CAB est ordonné ou si un assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsible » est transmis au moyen du formulaire d'ordres, le convoi peut accélérer à la vitesse correspondante une fois l'autorisation de circuler CAB disponible.</b></p>
4.2.4	<p><b>4.2.4 Mode d'exploitation « On Sight »</b></p> <p><i>Level 2</i></p> <p>Le mode d'exploitation « On Sight » est appliqué :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en cas de dérangements aux installations de sécurité ou</li> <li>- en cas de circulation sur une voie occupée. Dans ce cas, l'obstacle peut être situé immédiatement derrière le signal d'arrêt ETCS ou le signal de position ETCS ou</li> <li>- pour des raisons d'exploitation.</li> </ul> <p>La fin de l'autorisation de circuler CAB et le respect de la vitesse maximale autorisée de 40 km/h sont surveillés par le système.</p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît dans un cadre clignotant sur le DMI, ...</p>	<p><b>4.2.4 Mode d'exploitation « On Sight »</b></p> <p><i>Level 2</i></p> <p>Le mode d'exploitation « On Sight » est appliqué en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>pour les trains partants ou</b></li> <li>- en cas de circulation sur une voie occupée ou</li> <li>- <b>en cas de dérangements aux installations de sécurité ou</b></li> <li>- pour des raisons d'exploitation (<b>par ex. animaux ou personnes sur ou aux abords des voies</b>).</li> </ul> <p>La fin de l'autorisation de circuler CAB et le respect de la vitesse maximale autorisée de 40 km/h sont surveillés par le système.</p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît dans un cadre clignotant sur le DMI, ...</p>

4.2.5	<p><b>4.2.5 Mode d'exploitation « Staff Responsible »</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Le mode d'exploitation « Staff Responsible » est proposé sur le véhicule par le système et doit être confirmé par le mécanicien de locomotive. Il peut aussi être activé sur le DMI à l'aide de la fonction « Override EOA ».</p> <p>La vitesse maximale autorisée de 40 km/h ainsi que la plus grande distance possible pouvant être parcourue en mode d'exploitation « Staff Responsible » sont surveillées par le système. La plus grande distance possible est à définir par le gestionnaire de l'infrastructure.</p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît dans un cadre clignotant sur le DMI,</p>  <p>le mécanicien de locomotive doit vérifier,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si, pour les tronçons équipés de la signalisation en cabine, l'assentiment pour passer en mode d'exploitation « Staff Responsible » a été transmis au moyen de l'ordre à protocoler <i>Assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsible »</i>,</li> <li>- si une limitation inférieure de la vitesse est prévue, avant de quitter le mode d'exploitation pour terminer.</li> </ul> <p>...</p>	<p><b>4.2.5 Mode d'exploitation « Staff Responsible »</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Le mode d'exploitation « Staff Responsible » est proposé sur le véhicule par le système et doit être confirmé par le mécanicien de locomotive. Il peut aussi être activé sur le DMI à l'aide de la fonction « Override EOA ».</p> <p><b>La vitesse maximale autorisée de 40 km/h est surveillée par le système.</b></p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît dans un cadre clignotant sur le DMI,</p>  <p>le mécanicien de locomotive doit vérifier,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si, <b>dans une zone de signalisation en cabine</b>, l'assentiment pour passer en mode d'exploitation « Staff Responsible » a été transmis au moyen de l'<i>ordre 7</i> à protocoler,</li> <li>- <b>si, pour des tronçons équipés de la signalisation extérieur, l'assentiment pour circuler est transmis au signal correspondant,</b></li> <li>- si une limitation inférieure de la vitesse est prévue et <b>ensuite</b> quitter le mode d'exploitation.</li> </ul> <p>...</p>
4.3.2	<p><b>4.3.2 Mode d'exploitation « Non Leading »</b></p> <p>« Non Leading » est le mode d'exploitation dans lequel se trouvent les véhicules qui ne sont pas menant, lesquels sont desservis par des mécaniciens de locomotive, avec un équipement ETCS du véhicule actif.</p> <p>En mode d'exploitation « Non Leading », il faut toujours desservir la cabine de conduite avant dans le sens de marche.</p> <p>L'utilisation du mode d'exploitation « Non Leading » sur un véhicule menant est interdite.</p> <p>...</p>	<p><b>4.3.2 Mode d'exploitation « Non Leading »</b></p> <p>« Non Leading » est le mode d'exploitation dans lequel se trouvent les véhicules qui ne sont pas menant, lesquels sont desservis par des mécaniciens de locomotive, avec un équipement ETCS du véhicule actif.</p> <p>En mode d'exploitation « Non Leading », il faut toujours desservir la cabine de conduite avant dans le sens de marche, <b>sauf pour les marches arrière en cas d'événement, lorsque le véhicule menant se trouve en mode d'exploitation « Reversing ».</b></p> <p>L'utilisation du mode d'exploitation « Non Leading » sur un véhicule menant est interdite.</p> <p>...</p>

4.3.4	<p><b>4.3.4 Mode d'exploitation « Isolation »</b></p> <p>« Isolation » est le mode d'exploitation dans lequel se trouve l'équipement ETCS du véhicule après la mise hors service du véhicule.</p>	<p><b>4.3.4 Mode d'exploitation « Isolation »</b></p> <p>« Isolation » est le mode d'exploitation dans lequel se trouve l'équipement ETCS du véhicule après la mise hors service du véhicule.</p> <p><b>À l'entrée dans une zone de signalisation en cabine, l'utilisation du mode d'exploitation « Isolation » sur les véhicules menant est interdite.</b></p>
4.3.6	<p><b>4.3.6 Mode d'exploitation « System Failure »</b></p> <p>« System Failure » est le mode d'exploitation dans lequel bascule l'équipement ETCS du véhicule lorsqu'il détecte une erreur critique du point de vue de la sécurité.</p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît sur le DMI,</p>  <p>l'équipement ETCS du véhicule se trouve en mode d'exploitation « Sytem Failure ».</p>	<p><b>4.3.6 Mode d'exploitation « System Failure »</b></p> <p>« System Failure » est le mode d'exploitation dans lequel bascule l'équipement ETCS du véhicule lorsqu'il détecte une erreur critique du point de vue de la sécurité.</p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît sur le DMI,</p>  <p>l'équipement ETCS du véhicule se trouve en mode d'exploitation « Sytem Failure ».</p> <p><b>Les entreprises de transport ferroviaire doivent régler la procédure à suivre dans leurs prescriptions d'exploitation.</b></p>
5.4	<p><b>5.4 Franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt ou de la fin de l'autorisation de circuler CAB</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Lorsqu'un assentiment est transmis au moyen de l'ordre <i>Franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt</i> ou de l'ordre <i>Franchissement de la fin de l'autorisation de circuler CAB</i>, le mécanicien de locomotive doit activer la fonction « Override EOA ».</p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît sur le DMI,</p> <p>...</p>	<p><b>5.4 Franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt ou de la fin de l'autorisation de circuler CAB</b></p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Lorsqu'un assentiment est transmis au moyen de l'<i>ordre 1</i>, le mécanicien de locomotive doit activer la fonction « Override EOA ».</p> <p>Lorsque le symbole suivant apparaît sur le DMI,</p> <p>...</p>
Complément 2 à l'annexe 1		
9	nouveau chiffre	<p><b>9 Transition dans une zone sans alimentation de courant</b></p> 

10	nouveau chiffre	<b>10</b> <b>Installation de passage à niveau pas surveillée</b> 
----	-----------------	---

300.8		
	<p><b>1.2.2 Eviter les dangers</b></p> <p>Le collaborateur doit éviter tant que possible les dangers, en particulier en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ...</li> <li>- empruntant les chemins piétonniers (passages souterrains compris) en dehors des abords des voies</li> <li>- ...</li> </ul>	<p><b>1.2.2 Eviter les dangers</b></p> <p>Le collaborateur doit éviter tant que possible les dangers, en particulier en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ...</li> <li>- empruntant <b>des chemins sûrs</b> (passages souterrains compris) en dehors des abords des voies</li> <li>- ...</li> </ul>

<b>300.9</b>		
1.2.1	<p><b>1.2.1 Constaté l'intégralité d'un convoi</b></p> <p>L'intégralité d'un train peut être constatée comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par le mécanicien de locomotive pour son propre convoi ou</li> <li>- en observant la queue du train par du personnel se trouvant sur place.</li> </ul> <p>L'intégralité des mouvements de manœuvre en gare et dans les zones de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine est constatée par le chef de manœuvre pour son propre convoi. Il ne doit alors pas y avoir eu de modification de la charge remorquée entre la voie de départ et la voie de destination.</p> <p>Pour les mouvements de manœuvre qui circulent selon les prescriptions « Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre en pleine voie » et hors des zones de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, l'intégralité est constatée à l'aide de l'annonce d'arrivée.</p> <p>Pour les mouvements de manœuvre qui circulent selon les prescriptions « Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite », l'intégralité est comprise dans l'annonce de la voie praticable du chef de la sécurité.</p>	<p><b>1.2.1 Constaté l'intégralité d'un convoi</b></p> <p><b>L'intégralité d'un convoi est constatée par</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le mécanicien de locomotive pour son propre convoi ou</li> <li>- le chef-circulation sur place en observant la queue du train ou</li> <li>- le chef de manœuvre, durant les mouvements de manœuvre, pour son propre convoi.</li> </ul> <p><b>Aucune modification dans la formation des véhicules moteurs et de la charge remorquée ne doit alors avoir lieu sur un tronçon en dérangement.</b></p>
1.2.2	<p><b>1.2.2 Contrôle sur place</b></p> <p>Par le biais d'un contrôle sur place, on s'assure que le tronçon ou l'élément en dérangement est libre.</p> <p>S'agissant des aiguilles, il convient de contrôler toutes les branches jusqu'à l'extrémité des dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie.</p> <p>Pour s'assurer que l'on a contrôlé sur place le tronçon de manière intégrale et correcte ou l'élément de manière correcte, le chef-circulation transmet contre quittance au personnel désigné les données nécessaires pour établir la situation du tronçon ou la position de l'élément.</p>	<p><b>1.2.2 Contrôle sur place</b></p> <p><b>Un contrôle sur place peut être réalisé sur les éléments de l'installation de sécurité suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aiguille</li> <li>- installation de passage à niveau surveillée</li> <li>- dispositif de contrôle de l'état libre de la voie.</li> </ul> <p>Par le biais d'un contrôle sur place, on s'assure que l'élément en dérangement <b>de l'installation de sécurité</b> est libre.</p> <p>S'agissant des aiguilles, il convient de contrôler toutes les branches jusqu'à l'extrémité des dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie.</p> <p>Pour s'assurer que l'on a contrôlé sur place l'élément <b>de l'installation de sécurité</b> de manière correcte, le chef-circulation transmet contre quittance au personnel désigné les données nécessaires pour établir la position de l'élément.</p>

2.1.2	<p><b>2.1.2 Localisation d'un dérangement</b></p> <p>Lorsque les premières vérifications ont démontré qu'il y a bien un élément en dérangement, il faut déterminer le tronçon en question. <b>Le tronçon en dérangement correspond à l'itinéraire qui est établi sans commande de secours en exploitation normale.</b></p>	<p><b>2.1.2 Protéger l'élément en dérangement de l'installation de sécurité</b></p> <p>Lorsque les premières vérifications ont démontré qu'il y a bien un élément de l'installation de sécurité en dérangement, celui-ci doit être protégé.</p>
2.1.3	<p><b>2.1.3 Protection du tronçon en dérangement</b></p> <p>Le tronçon en dérangement doit être protégé sans tenir compte des éventuels retards, ceci, suivant le cas, avant d'intervenir dans les installations de sécurité.</p> <p>Les répercussions sur les installations de sécurité et sur l'exploitation doivent être évaluées. Si cela s'avère judicieux au niveau exploitation et si cela est possible, il faut utiliser un autre itinéraire.</p>	<p><b>2.1.3 Dispositif de contrôle de l'état libre de la voie en dérangement</b></p> <p>Le dispositif de contrôle de l'état libre de la voie peut être remis en position normale par le chef-circulation, à l'aide d'une commande de secours, <b>lorsqu'il a été constaté au moyen d'un contrôle sur place que le dispositif de contrôle de l'état libre de la voie est libre.</b></p> <p>Si le dérangement est levé après la mise en position normale, les mesures de sécurité peuvent être supprimées.</p>
2.1.4	<p><b>2.1.4 Dispositif de contrôle de l'état libre de la voie ou block en dérangement</b></p> <p>Le dispositif de contrôle de l'état libre de la voie ou le block peut être remis en position normale par le chef-circulation, à l'aide d'une commande de secours, lorsque les conditions suivantes sont remplies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il a été constaté au moyen d'un contrôle sur place que le tronçon en dérangement ou l'aiguille en dérangement est libre ou</li> <li>- après des travaux sur ou aux abords des voies, lorsque, <ul style="list-style-type: none"> <li>- au moment de protéger l'interdiction, le dispositif de contrôle de l'état libre de la voie ou le block était libre et</li> <li>- l'annonce de la voie praticable du chef de la sécurité existe et, sur les tronçons équipés de la signalisation extérieure, aucune occupation des voies de gare, ou, sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, aucune occupation par des véhicules dans les zones de manœuvre n'a été annoncée.</li> </ul> </li> </ul> <p>De plus, pour les aiguilles, il faut constater en tout état de cause que l'aiguille en dérangement est libre au moyen d'un contrôle sur place.</p> <p>Si le dérangement est levé après la mise en position normale, les mesures de sécurité prises pour l'élément concerné peuvent être supprimées.</p>	<p><b>2.1.4 Prise de mesures</b></p> <p>Le chef-circulation doit définir et protocoler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le dernier convoi qui a franchi l'élément en dérangement de l'installation de sécurité et</li> <li>- le tronçon en dérangement pour le prochain convoi.</li> </ul> <p>Ensuite, le chef-circulation doit vérifier qu'aucun convoi ne se trouve sur le tronçon en dérangement défini et qu'aucun assentiment n'a été donné pour un convoi sur le tronçon en dérangement.</p>

2.1.5	<p><b>2.1.5 Vérification du dernier convoi</b></p> <p>Le chef-circulation doit vérifier quel convoi a franchi en dernier le tronçon en dérangement. Le dernier convoi doit être défini et protocolé.</p> <p>Lorsque le dernier convoi ne peut pas être défini, le chef-circulation doit vérifier quels convois éventuels ont franchi en dernier le tronçon en dérangement. Ceux-ci doivent être définis et protocolés.</p> <p>Pour les voies interdites, on fera appel au chef de la sécurité.</p>	chiffre plus valable
2.1.6	<p><b>2.1.6 S'assurer que le dernier convoi a quitté le tronçon en dérangement</b></p> <p>Le chef-circulation doit s'assurer que le dernier convoi ou les derniers convois a ou ont quitté le tronçon en dérangement. Cela peut être constaté de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– en prenant contact avec le mécanicien de locomotive ou le chef de manoeuvre, lequel confirme au chef-circulation que son convoi a quitté le tronçon concerné ou</li> <li>– sur la base des avis d'arrivée du fonctionnement du block et de l'appareil d'enclenchement des tronçons successifs, il est évident que le dernier convoi a quitté le tronçon en dérangement.</li> </ul> <p>Cela est aussi possible en constatant l'intégralité du dernier convoi ou des derniers convois, ou par un contrôle sur place du tronçon en dérangement.</p> <p>Il convient en outre de vérifier qu'aucun assentiment n'a été donné pour un convoi en direction du tronçon en dérangement.</p>	chiffre plus valable
2.2	<p><b>2.2 Vitesse sur le tronçon en dérangement</b></p> <p>Le premier convoi doit franchir le tronçon en dérangement en <i>marche à vue</i>. Dans ce contexte, l'itinéraire correspondant, en cas d'exploitation normale, doit être parcouru en <i>marche à vue</i>.</p> <p>A partir du deuxième convoi, le tronçon en dérangement peut être franchi à la vitesse maximale prescrite pour autant que les conditions pour la suppression de la <i>marche à vue</i> soient remplies. Si celles-ci ne peuvent pas être remplies, le convoi doit circuler en <i>marche à vue</i>.</p> <p>Si un train doit circuler en <i>marche à vue</i> à la suite d'un dérangement, le mécanicien de locomotive doit considérer les installations de passage à niveau surveillées du tronçon concerné comme étant en dérangement.</p>	<p><b>2.2 Vitesse sur le tronçon en dérangement</b></p> <p><b>Le tronçon en dérangement doit être franchi en <i>marche à vue</i>. Le mécanicien de locomotive doit alors considérer les installations de passage à niveau surveillées comme étant en dérangement.</b></p> <p>A partir du deuxième convoi, <b>il existe la possibilité</b> de franchir le tronçon en dérangement à la vitesse maximale prescrite pour autant que les conditions pour la suppression de la <i>marche à vue</i> soient remplies.</p>



2.2.1	nouveau chiffre (ancienne disposition = chiffre 2.5)	<p><b>2.2.1 Conditions pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi</b></p> <p>S'il existe la nécessité du point de vue exploitation, le gestionnaire de l'infrastructure doit régler dans les prescriptions d'exploitation les conditions et la marche à suivre pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi.</p> <p>Le chef-circulation doit vérifier si</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le dernier convoi a quitté le tronçon en dérangement et son intégralité a été constatée et</li> <li>- si les directives définies par le gestionnaire de l'infrastructure dans ses prescriptions d'exploitation sont remplies.</li> </ul> <p>Si les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure ne contiennent aucune directive pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi, la <i>marche à vue</i> ne peut pas être supprimée.</p>
2.3.2	<p><b>2.3.2 Dispositif de contrôle de l'état libre d'une voie ou block en dérangement</b></p> <p>Le dispositif de contrôle de l'état libre d'une voie ou le block peut, après avoir prescrit la <i>marche à vue</i> par un ordre à protocoler, être remis en position normale pour ce convoi.</p>	<p><b>2.3.2 Dispositif de contrôle de l'état libre d'une voie ou block en dérangement</b></p> <p>Le dispositif de contrôle de l'état libre d'une voie ou le block peut, après avoir prescrit la <i>marche à vue</i> par un ordre à protocoler, être remis en position normale <b>pour le prochain convoi. Il est possible de renoncer à prescrire la <i>marche à vue</i> pour le prochain convoi si les directives pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi sont remplies.</b></p>
2.4.1	<p><b>2.4.1 Assentiment pour les trains</b></p> <p>L'assentiment est transmis comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en mettant à voie libre le signal principal ou</li> <li>- en mettant à voie libre le signal principal au moyen d'une commande de secours ou</li> <li>- au moyen du signal auxiliaire ou</li> <li>- au moyen de l'ordre à protocoler <i>Franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt</i> ou</li> <li>- pour la signalisation en cabine, au moyen du mode d'exploitation correspondant.</li> </ul>	<p><b>2.4.1 Assentiment pour les trains</b></p> <p>L'assentiment est transmis comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en mettant à voie libre le signal principal ou</li> <li>- en mettant à voie libre le signal principal au moyen d'une commande de secours ou</li> <li>- <b>au moyen du signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement ou</b></li> <li>- au moyen du signal auxiliaire ou</li> <li>- au moyen de l'<i>ordre 1, 2 ou 7</i> à protocoler ou</li> <li>- <b>dans une zone</b> de signalisation en cabine, au moyen du mode d'exploitation correspondant.</li> </ul>

2.4.2	<p><b>2.4.2 Le signal principal est mis à voie libre au moyen d'une commande de secours</b></p> <p>Si le signal principal est mis à voie libre au moyen d'une commande de secours, le chef-circulation doit prescrire au premier convoi et, si nécessaire, aux convois suivants, la <i>marche à vue</i> au moyen de l'ordre à protocoler <i>Réduction de la vitesse</i>. Ceci, avant la mise à voie libre du signal principal.</p>	<p><b>2.4.2 Le signal principal est mis à voie libre au moyen d'une commande de secours</b></p> <p>Si le signal principal est mis à voie libre au moyen d'une commande de secours, le chef-circulation doit prescrire <b>au prochain convoi</b>, avant la mise à voie libre du signal principal, <b>la <i>marche à vue</i> au moyen de l'ordre 6 à protocoler, excepté si les directives pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi sont remplies.</b></p>
2.4.3	<p><b>2.4.3 Signal auxiliaire et ordre <i>franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt</i></b></p> <p>Au moyen du signal auxiliaire ou avec l'ordre à protocoler <i>Franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt</i>, le chef-circulation transmet l'assentiment pour franchir le signal principal présentant l'image <i>arrêt</i> au mécanicien de locomotive.</p> <p>Le signal auxiliaire ou l'ordre à protocoler <i>Franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt</i> permet également le franchissement des signaux nains éteints et présentant l'image <i>arrêt</i>.</p> <p>Il y a lieu de circuler en <i>marche à vue</i> jusqu'au prochain signal principal. S'il faut circuler au-delà du prochain signal principal à voie libre en <i>marche à vue</i>, il faut le prescrire au mécanicien de locomotive au moyen de l'ordre à protocoler <i>Réduction de la vitesse</i>.</p> <p>Il faut s'attendre à trouver le prochain signal principal présentant l'image <i>arrêt</i>.</p> <p>Si une entrée sur voie occupée s'effectue simultanément, l'annonce au moyen de l'ordre <i>Entrée sur voie occupée</i> est supprimée.</p> <p>Si un signal auxiliaire s'éteint avant que la tête du train ne l'ait franchi, le mécanicien de locomotive doit arrêter immédiatement le train et prendre contact avec le chef-circulation.</p>	<p><b>2.4.3 Signal auxiliaire et franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt</b></p> <p>Au moyen du signal auxiliaire ou avec l'ordre 1 à protocoler, le chef-circulation transmet l'assentiment pour franchir le signal principal concerné au mécanicien de locomotive.</p> <p>Le signal auxiliaire ou l'ordre 1 à protocoler permet également le franchissement des signaux nains éteints et présentant l'image <i>arrêt</i>.</p> <p>Il y a lieu de circuler en <i>marche à vue</i> jusqu'au prochain signal principal <b>ou jusqu'au premier signal d'arrêt ETCS. Il faut s'attendre à trouver le prochain signal principal présentant l'image <i>arrêt</i>.</b></p> <p><b>Aucun avis supplémentaire au mécanicien de locomotive n'est nécessaire si une entrée sur voie occupée s'effectue simultanément.</b></p> <p>S'il faut circuler au-delà du prochain signal principal à voie libre en <i>marche à vue</i>, il faut le prescrire au mécanicien de locomotive au moyen de l'ordre 6 à protocoler.</p> <p>Si un signal auxiliaire s'éteint avant que la tête du train ne l'ait franchi, le mécanicien de locomotive doit arrêter immédiatement le train et prendre contact avec le chef-circulation.</p>
2.4.5	<p><b>2.4.5 Assentiment pour les mouvements de manœuvre en pleine voie</b></p> <p>Avant de transmettre l'assentiment pour un mouvement de manœuvre en pleine voie sur le tronçon en dérangement, le chef-circulation doit prescrire au premier mouvement de manœuvre, et si nécessaire aux suivants, la <i>marche à vue</i> au moyen de l'ordre à protocoler <i>Réduction de la vitesse</i>.</p>	<p><b>2.4.5 Assentiment pour les mouvements de manœuvre en pleine voie</b></p> <p>Avant de transmettre l'assentiment sur le tronçon en dérangement, le chef-circulation doit prescrire <b>au prochain</b> mouvement de manœuvre en pleine voie la <i>marche à vue</i> au moyen de l'ordre 6 à protocoler, <b>excepté si les directives pour la suppression de la <i>marche à vue</i> à partir du deuxième convoi sont remplies.</b></p>

2.5	<p><b>2.5 Conditions pour la suppression de la <i>marche à vue</i></b></p> <p>A partir du deuxième convoi, il existe la possibilité de franchir le tronçon en dérangement à la vitesse maximale prescrite.</p> <p>Pour cela, les conditions suivantes doivent être remplies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le dernier convoi a quitté le tronçon en dérangement et son intégralité a été constatée ou</li> <li>– lorsqu’il a été constaté au moyen d’un contrôle sur place que le tronçon en dérangement est libre</li> <li>– et</li> <li>– le signal principal avant le tronçon en dérangement peut être mis à voie libre au moyen d’une commande de secours ou</li> <li>– le chef-circulation prescrit, pour le tronçon en dérangement, par un ordre à protocoler au mécanicien de locomotive la suppression de la <i>marche à vue</i> pour franchir le signal présentant l’image <i>arrêt</i> ou en cas de circulation avec le signal auxiliaire.</li> </ul> <p>Si un signal présentant l’image <i>arrêt</i> ou si un signal auxiliaire doit être franchi, la vitesse maximale sur les aiguilles en gare et sur les aiguilles en pleine voie est de 40 km/h.</p> <p>Le chef-circulation doit aviser le mécanicien de locomotive de la présence, pour le signal principal concerné, d’une installation de passage à niveau surveillée et en dérangement sans surveillance sur place au moyen de l’ordre à protocoler <i>installation de passage à niveau hors service</i>. Une vitesse maximale de 60 km/h doit également être prescrite à partir du signal principal concerné jusqu’au dernier passage à niveau de l’installation de passage à niveau surveillée au moyen d’un ordre à protocoler.</p> <p>Le chef-circulation doit prescrire la réduction de la vitesse sur les aiguilles en pleine voie et les autres restrictions de vitesse au mécanicien de locomotive au moyen d’un ordre à protocoler.</p> <p>nouvelle disposition = chiffre 2.2.1</p>	<p><b>2.5 Suppression des mesures de sécurité après un convoi</b></p> <p>S’il est assuré que le convoi a franchi <b>puis libéré le tronçon en dérangement ou une partie de celui-ci</b>, les mesures de sécurité correspondantes qui ont été prises spécialement pour ce convoi peuvent être supprimées.</p>
-----	---	--

2.6	<p><b>2.6 Suppression des mesures de sécurité après un convoi</b></p> <p>S'il est assuré que le convoi a franchi le parcours ou une partie de celui-ci, les mesures de sécurité correspondantes qui ont été prises spécialement pour ce convoi peuvent être supprimées.</p> <p>nouvelle disposition = chiffre 2.5</p>	<p><b>2.6 Fin du dérangement</b></p> <p><b>Lorsqu'il n'existe plus de tronçon en dérangement</b>, le chef-circulation doit constater l'intégralité du convoi qui a franchi <b>puis libéré</b> en dernier le tronçon en dérangement.</p> <p>S'il existe des dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie actifs en permanence, on peut renoncer à l'intégralité du dernier train. Ceci pour autant que le prochain train circule en tant que tel et que le signal principal situé puisse être mis à voie libre sans commande de secours.</p> <p>Les mesures de sécurité qui ont été prises pour le tronçon en dérangement peuvent être supprimées.</p>
2.7	<p><b>2.7 Fin du dérangement</b></p> <p>Lorsque le dérangement est levé, le chef-circulation doit constater l'intégralité du convoi qui a franchi en dernier le tronçon en dérangement ou constater, au moyen d'un contrôle sur place, que le tronçon en dérangement est libre.</p> <p>S'il existe des dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie actifs en permanence, on peut renoncer à l'intégralité du dernier train ou au contrôle sur place du tronçon. Ceci pour autant que le prochain train circule en tant que tel et que le signal principal situé avant le tronçon en dérangement puisse être mis à voie libre sans commande de secours.</p> <p>Les mesures de sécurité qui ont été prises pour le tronçon en dérangement peuvent être supprimées.</p> <p>nouveau = chiffre 2.6</p>	chiffre plus valable
3.1	<p><b>3.1 Ordre pour le franchissement de plusieurs signaux présentant l'image arrêt</b></p> <p>Si plusieurs signaux successifs présentant l'image <i>arrêt</i> doivent être franchis, cela doit être prescrit au moyen d'un seul ordre <i>franchissement de signaux présentant l'image d'arrêt</i>. Le premier et le dernier signal à franchir à l'<i>arrêt</i> doivent être clairement spécifiés. Si le tronçon à parcourir comporte plusieurs voies, il y a lieu d'indiquer en plus la voie de la pleine voie sur laquelle le train doit circuler (par ex. voie de gauche).</p>	<p><b>3.1 Ordre pour le franchissement de plusieurs signaux présentant l'image arrêt</b></p> <p>Si plusieurs signaux successifs présentant l'image <i>arrêt</i> doivent être franchis, cela doit être prescrit au moyen d'un seul <i>ordre 1</i>. Le premier et le dernier signal à franchir à l'<i>arrêt</i> doivent être clairement spécifiés. Si le tronçon à parcourir comporte plusieurs voies, il y a lieu d'indiquer en plus la voie de la pleine voie sur laquelle le train doit circuler (par ex. voie de gauche).</p>
3.2	<p><b>3.2 Le signal principal reste à voie libre</b></p> <p>Si un signal principal reste à voie libre ou si un signal auxiliaire reste allumé après le passage d'un train, le chef-circulation doit remettre le signal manuellement en position normale.</p>	<p><b>3.2 Le signal principal reste à voie libre</b></p> <p>Si un signal principal reste à voie libre ou si un signal auxiliaire <b>ou un signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement</b> reste allumé après le passage d'un train, le chef-circulation doit remettre le signal manuellement en position normale.</p>

3.9	<p><b>3.9 Image douteuse à un signal de manœuvre ETCS</b></p> <p>Lorsque le chef de manœuvre ou le mécanicien de locomotive d'une course de manœuvre constate une image douteuse à un signal de manœuvre ETCS et qu'il n'a pas été avisé, il doit arrêter le mouvement de manœuvre et prendre contact avec le chef-circulation compétent.</p> <p>Celui-ci transmet un assentiment à quittance au chef de manœuvre pour la poursuite de la marche.</p> <p>Si le chef-circulation peut constater quel signal de manœuvre ETCS est en dérangement, il doit aviser contre quittance le chef de manœuvre.</p>	<p><b>3.9 Image douteuse à un signal de manœuvre ETCS</b></p> <p>Lorsque le mécanicien de locomotive d'une course de manœuvre ou le chef de manœuvre constate un signal de manœuvre ETCS éteint <b>ou dont une seule des deux lampes du bas est allumée</b> et qu'il n'en a pas été avisé, il doit arrêter le mouvement de manœuvre et prendre contact avec le chef-circulation compétent.</p> <p>Celui-ci transmet un assentiment à quittance <b>au mécanicien de locomotive</b> ou au chef de manœuvre pour la poursuite de la marche.</p> <p><b>Si seule la lampe du haut d'un signal de manœuvre ETCS est allumée, l'image du signal à considérer est avancer prudemment.</b></p> <p>Si le chef-circulation peut constater quel signal de manœuvre ETCS est en dérangement, il doit en aviser contre quittance le chef de manœuvre.</p>
4.5	<p><b>4.5 Le contrôle de l'aiguille manque</b></p> <p>...</p> <p>Ensuite, l'assentiment ou l'ordre à protocoler de franchir le signal présentant l'image <i>arrêt</i> peut être transmis.</p> <p>...</p>	<p><b>4.5 Le contrôle de l'aiguille manque</b></p> <p>...</p> <p>Ensuite, l'assentiment ou l'<i>ordre 1</i> à protocoler peut être transmis.</p> <p>...</p>
5.1.1	<p><b>5.1.1 Franchissement du dernier signal extérieur présentant l'image <i>arrêt</i> lors de l'entrée dans une zone équipée de la signalisation en cabine</b></p> <p>Lors de l'entrée dans une zone de vitesse étendue, il est interdit de franchir le dernier signal du tronçon équipé de la signalisation extérieure présentant l'image <i>arrêt</i>.</p> <p>Lors de l'entrée dans une zone de vitesse conventionnelle, le chef-circulation doit vérifier, avant de transmettre l'assentiment pour franchir le signal présentant l'image <i>arrêt</i>, si le train</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se trouve en mode d'exploitation « Unfitted » ou « Limited Supervision » et</li> <li>- s'est annoncé correctement à la centrale de gestion.</li> </ul>	<p><b>5.1.1 Franchissement du dernier signal extérieur présentant l'image <i>arrêt</i> lors de l'entrée dans une zone équipée de la signalisation en cabine</b></p> <p>Lors de l'entrée dans une zone de vitesse étendue, il est interdit de franchir le dernier signal du tronçon équipé de la signalisation extérieure présentant l'image <i>arrêt</i> <b>au moyen de l'ordre 1 à protocoler.</b></p> <p>Lors de l'entrée dans une zone de vitesse conventionnelle, le chef-circulation doit vérifier, avant de transmettre l'assentiment pour franchir le signal présentant l'image <i>arrêt</i>, si le train</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se trouve en mode d'exploitation « Unfitted » ou « Limited Supervision » et</li> <li>- s'est annoncé correctement à la centrale de gestion.</li> </ul>

5.2	<p><b>5.2 Trains en route</b></p> <p>En cas de dérangements déterminants pour la sécurité, il s'ensuit un serrage imposé. Le mécanicien de locomotive doit aviser immédiatement le chef-circulation.</p> <p>Si, après un serrage imposé, le DMI ne signale pas de dérangement ou que le dérangement peut être levé selon les prescriptions d'utilisation pour l'équipement ETCS du véhicule et qu'une autorisation de circuler CAB existe, la marche doit être poursuivie.</p> <p><b>En l'absence d'une autorisation de circuler CAB, le dépassement de la fin de l'autorisation de circuler CAB est soumise aux dispositions exposées ci-après. Si le système propose au mécanicien de locomotive le mode d'exploitation « Staff Responsable », il faut procéder selon les dispositions « Trains partants sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans le mode d'exploitation [ Staff Responsable ] ».</b></p>	<p><b>5.2 Dérangements aux véhicules moteurs</b></p> <p>En cas de dérangements déterminants pour la sécurité, il s'ensuit un serrage imposé. Le mécanicien de locomotive doit aviser immédiatement le chef-circulation.</p> <p>Si, après un serrage imposé, le DMI ne signale pas de dérangement ou que le dérangement peut être levé selon les prescriptions d'utilisation pour l'équipement ETCS du véhicule et qu'une autorisation de circuler CAB existe, la marche doit être poursuivie.</p>
5.3	<p><b>5.3 Poursuite de la marche en mode d'exploitation « Post Trip »</b></p> <p>Si la poursuite de la marche a lieu comme train, le mécanicien de locomotive doit presser la touche « Start ».</p> <p>S'il n'existe aucune autorisation de circuler CAB, il procéder selon les dispositions « Trains partants sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans le mode d'exploitation [ Staff Responsable ] ». Le chef-circulation transmet au mécanicien de locomotive l'assentiment pour démarrer en mode d'exploitation « Staff Responsable » au moyen de l'ordre à protocole <i>En cas d'absence d'autorisation de circuler CAB : assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable » jusqu'au signal d'arrêt ETCS.</i></p> <p>nouvelle disposition = chiffre 5.4</p>	<p><b>5.3 Franchissement de la fin de l'autorisation de circuler CAB</b></p> <p><b>En l'absence d'une autorisation de circuler CAB, le dépassement de la fin de l'autorisation de circuler CAB est soumise aux dispositions exposées ci-après. Si le système propose au mécanicien de locomotive le mode d'exploitation « Staff Responsable », il faut procéder selon les dispositions « Trains partants sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans le mode d'exploitation [ Staff Responsable ] ».</b></p>

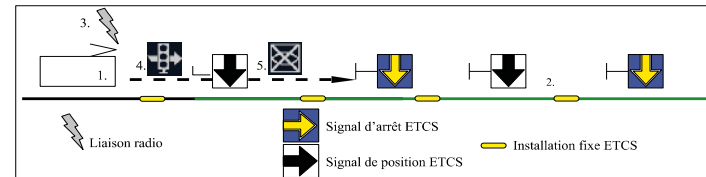
5.3.1 ancienne disposition = chiffre 5.2.1

### 5.3.1 Assentiment pour franchir la fin de l'autorisation de circuler CAB

Le chef-circulation doit, en plus de l'itinéraire train servant de but à la circulation en mode d'exploitation « Staff Responsable », établir au moins un autre itinéraire de train jusqu'au signal d'arrêt ETCS suivant **ou jusqu'au premier signal principal**. Le chef-circulation transmet ensuite au mécanicien de locomotive l'assentiment pour dépasser la fin de l'autorisation de circuler CAB au moyen de l'**ordre 1** à protocoler (**sans désignation du signal d'arrêt ETCS**). Après le passage de l'équipement ETCS du véhicule en mode d'exploitation « Staff Responsable », l'assentiment pour dépasser la fin de l'autorisation de circuler CAB est valable jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS **ou jusqu'au premier signal principal**. L'assentiment doit être renouvelé pour chaque signal d'arrêt ETCS suivant.

Si le train se trouve juste devant un signal d'arrêt ETCS, le chef-circulation doit prescrire au mécanicien de locomotive l'assentiment pour dépasser la fin de l'autorisation de circuler CAB **au moyen de l'ordre 1 à protocoler (avec désignation du signal d'arrêt ETCS)**.

Exemple de la transmission d'un assentiment pour dépasser la fin de l'autorisation de circuler CAB :



1. Le train a atteint la fin de l'autorisation de circuler CAB.
2. Le chef-circulation établit un itinéraire train au moins jusqu'au deuxième signal d'arrêt ETCS **ou jusqu'au premier signal principal**.
3. Le chef-circulation transmet l'assentiment pour dépasser la fin de l'autorisation de circuler CAB au moyen de l'**ordre 1** à protocoler.
4. Le mécanicien de locomotive active la fonction « Override EOA » sur le DMI et circule en *marche à vue*.
5. Le changement en mode d'exploitation « Staff Responsable » vaut comme assentiment pour circuler jusqu'au prochain signal d'arrêt ETCS.

5.4	<p><b>5.4 Freinage pour cause de calcul de distance erroné</b></p> <p>Si un serrage par le système intervient accompagné d'un message texte sur le DMI concernant un groupe de balises manqué, il faut s'arrêter. Si, après l'arrêt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une autorisation de circuler CAB existe, la marche peut être poursuivie;</li> <li>- aucune autorisation de circuler CAB n'existe, il faut aviser le chef-circulation et procéder selon les dispositions « Assentiment pour franchir la fin de l'autorisation de circuler CAB ».</li> </ul> <p>nouvelle disposition = chiffre 5.5</p>	<p><b>5.4 Poursuite de la marche après le mode d'exploitation « Post Trip »</b></p>
5.4.1	nouveau chiffre	<p><b>5.4.1 Poursuite de la marche comme train</b></p> <p><b>Le mécanicien de locomotive</b> doit presser la touche « Start ».</p> <p>S'il n'existe aucune autorisation de circuler CAB, il faut procéder selon les dispositions « Trains partants <b>dans une zone de signalisation en cabine</b> dans le mode d'exploitation [ Staff Responsable ] ». Le chef-circulation transmet au mécanicien de locomotive l'assentiment pour démarrer en mode d'exploitation « Staff Responsable » au moyen de l'<b>ordre 2</b> à protocoler.</p>
5.4.2	nouveau chiffre	<p><b>5.4.2 Poursuite de la marche comme mouvement de manœuvre</b></p> <p>La poursuite de la marche comme mouvement de manœuvre s'effectue selon les dispositions « Assentiment pour le mouvement de manœuvre » ou « Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite ». Le chef-circulation transmet au mécanicien de locomotive l'assentiment pour changer en mode d'exploitation « Shunting » au moyen de l'<b>ordre 2</b> à protocoler.</p>



5.5	<p><b>5.5 Isolement de l'équipement ETCS du véhicule</b></p> <p>L'utilisation du mode d'exploitation « Isolation » sur les véhicules menant est interdit dans une zone de vitesse étendue.</p> <p>Si, dans une zone de vitesse conventionnelle, un dérangement à l'équipement ETCS du véhicule ne peut pas être levé, celui-ci doit être isolé par le mécanicien de locomotive, d'entente avec le chef-circulation. L'équipement du véhicule passe en mode d'exploitation « Isolation ». Il n'est autorisé de circuler en mode d'exploitation « Isolation » que jusqu'au prochain endroit approprié.</p> <p>La poursuite de la marche se fait conformément aux dispositions « Assentiment pour franchir la fin de l'autorisation de circuler CAB ».</p> <p>nouvelle disposition = chiffre 5.6</p>	<p><b>5.5 Freinage pour cause de calcul de distance erroné</b></p> <p>Si un serrage par le système intervient accompagné d'un message texte sur le DMI concernant un groupe de balises manqué, il faut s'arrêter. Si, après l'arrêt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– une autorisation de circuler CAB existe, la marche peut être poursuivie;</li> <li>– aucune autorisation de circuler CAB n'existe, il faut aviser le chef-circulation et procéder selon les dispositions « Assentiment pour franchir la fin de l'autorisation de circuler CAB ».</li> </ul>
5.6	nouveau chiffre	<p><b>5.6 Isolement de l'équipement ETCS du véhicule</b></p> <p>L'utilisation du mode d'exploitation « Isolation » sur les véhicules menant <b>et sur les mouvements de manœuvre</b> est interdit dans une zone de vitesse étendue.</p> <p>Si, dans une zone de vitesse conventionnelle, un dérangement à l'équipement ETCS du véhicule ne peut pas être levé, celui-ci doit être isolé par le mécanicien de locomotive, d'entente avec le chef-circulation. L'équipement du véhicule passe en mode d'exploitation « Isolation ». Il n'est autorisé de circuler en mode d'exploitation « Isolation » que jusqu'au prochain endroit approprié.</p> <p>La poursuite de la marche <b>comme train</b> se fait conformément aux dispositions « Assentiment pour franchir la fin de l'autorisation de circuler CAB ».</p> <p><b>La poursuite de la marche comme mouvement de manœuvre s'effectue selon les dispositions « Assentiment pour le mouvement de manœuvre » ou « Dispositions complémentaires pour les mouvements de manœuvre sur une voie interdite ».</b></p>

7.1.2	<p><b>7.1.2 Installation de passage à niveau surveillée en dérangement</b></p> <p>Le processus principal pour les dérangements s'applique pour une installation de passage à niveau surveillée par un signal principal et en dérangement. Font exception les signaux principaux équipés d'un signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement.</p> <p>Si l'assentiment pour franchir est transmis au moyen d'un <i>signal auxiliaire du système L avec signalisation complémentaire pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement</i>, il convient d'appliquer les dispositions pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement. La vitesse maximale est de 60 km/h jusqu'au dernier passage à niveau en dérangement de l'installation de passage à niveau surveillée. Indépendamment de cette prescription, il convient de respecter une vitesse maximale de 40 km/h sur les aiguilles en gare et celles en pleine voie.</p> <p>...</p>	<p><b>7.1.2 Installation de passage à niveau surveillée en dérangement</b></p> <p>Le processus principal pour les dérangements s'applique pour une installation de passage à niveau surveillée par un signal principal et en dérangement. Font exception les signaux principaux <b>sur lesquels l'assentiment pour franchir est transmis au moyen du signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement.</b></p> <p>Si l'assentiment pour franchir est transmis au moyen d'un <b>signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement</b>, il convient d'appliquer les dispositions pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement. La vitesse maximale est de 60 km/h jusqu'au dernier passage à niveau en dérangement de l'installation de passage à niveau surveillée. Indépendamment de cette prescription, il convient de respecter une vitesse maximale de 40 km/h sur les aiguilles en gare et celles en pleine voie.</p> <p>...</p>
9.1.2	<p><b>9.1.2 Marche à suivre</b></p> <p>Le prochain convoi ne peut franchir l'endroit en question qu'avec les pantographes abaissés ou être conduit par des véhicules thermiques.</p> <p>Si le mécanicien de locomotive juge l'endroit en question comme étant non franchissable ou s'il ne peut pas en juger, le chef-circulation interdit la voie.</p> <p>A défaut, les convois suivants doivent franchir l'endroit en question avec les pantographes abaissés ou être conduits par des véhicules thermiques.</p> <p>Si les convois circulent avec pantographes abaissés, le chef-circulation doit aviser le mécanicien de locomotive au moyen de l'ordre à protocoler <i>Circuler avec pantographes abaissés</i>.</p> <p>Cette règle est applicable jusqu'au moment où le service technique a analysé l'endroit et avisé le chef-circulation de la marche à suivre.</p>	<p><b>9.1.2 Marche à suivre</b></p> <p>Le prochain convoi ne peut franchir l'endroit en question qu'avec les pantographes abaissés ou être conduit par des véhicules thermiques.</p> <p>Si le mécanicien de locomotive juge l'endroit en question comme étant non franchissable ou s'il ne peut pas en juger, le chef-circulation interdit la voie.</p> <p>A défaut, les convois suivants doivent franchir l'endroit en question avec les pantographes abaissés ou être conduits par des véhicules thermiques.</p> <p>Si les convois circulent avec pantographes abaissés, le chef-circulation doit aviser le mécanicien de locomotive au moyen de l'<i>ordre 9</i> à protocoler.</p> <p>Cette règle est applicable jusqu'au moment où le service technique a analysé l'endroit et avisé le chef-circulation de la marche à suivre.</p>

11.3.4	<p><b>11.3.4 Lampes frontales éteintes</b></p> <p>Lorsque des lampes frontales du véhicule de tête sont éteintes, il faut rétablir au plus vite la signalisation prévue. De nuit ou sur un parcours comportant un tunnel, s'il n'y a pas au minimum une lampe allumée, il n'est pas permis de continuer à circuler.</p>	<p><b>11.3.4 Lampes frontales en panne</b></p> <p><b>La signalisation prévue sur le train doit être rétablie dans la mesure du possible par d'autres moyens en cas de panne de l'éclairage frontal. En cas de nécessité, si le train ne peut être reconnu que difficilement, la vitesse doit être réduite de manière adéquate en fonction des conditions de visibilité.</b></p> <p>De nuit, sur un parcours comportant des tunnels <b>ou lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises</b>, s'il n'y a pas au minimum une lampe allumée, il n'est pas permis de continuer à circuler. <b>Après information au chef-circulation, le tronçon peut être libéré.</b></p>
11.3.9	nouveau chiffre	<p><b>11.3.9 Panne du système de communication en cas de transmission en phonie pour trains</b></p> <p><b>Si les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure exigent pour les trains un système de communication pour une transmission en phonie,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– un train dans la gare de départ ne peut pas partir si le système de communication est défectueux,</li> <li>– un train peut continuer de circuler tant que la communication d'urgence est assurée ou tant qu'il existe un autre moyen de communication entre le chef-circulation et le mécanicien de locomotive.</li> </ul> <p><b>Le véhicule ou le système de communication doit être remplacé à la première occasion.</b></p>

<b>300.10</b>		
1.1	<p><b>1 Formulaires</b></p> <p><b>1.1 Principes</b></p> <p>L'entreprise de chemin de fer est autorisée à utiliser son logo sur les formulaires. Des modifications dans la présentation ou du format du formulaire peuvent être sans autre apportées</p> <p>Lorsque des questions proposant des réponses OUI/NON figurent dans les formulaires, la case OUI et la case NON doivent toujours être prévues. La case correspondante doit être marquée d'une croix dans tous les cas.</p> <p>S'il y a plusieurs choix possibles dans les formulaires, les cases à choix doivent être prévues en conséquence. La case correspondante doit être marquée d'une croix dans tous les cas.</p> <p><b>Le recto et le verso des formulaires ne doivent jamais être utilisés simultanément.</b></p>	<p><b>1.1 Principes</b></p> <p>L'entreprise de chemin de fer est autorisée à utiliser son logo sur les formulaires. Des modifications dans la présentation ou du format du formulaire peuvent être sans autre apportées</p> <p>Lorsque des questions proposant des réponses OUI/NON figurent dans les formulaires, la case OUI et la case NON doivent toujours être prévues. La case correspondante doit être marquée d'une croix dans tous les cas.</p> <p>S'il y a plusieurs choix possibles dans les formulaires, les cases à choix doivent être prévues en conséquence. La case correspondante doit être marquée d'une croix dans tous les cas.</p> <p><b>Un seul ordre peut être ordonné avec chaque formulaire. En cas de nécessité, pour la même situation, cet ordre doit être complété dans la case correspondante au moyen d'annonces supplémentaires.</b></p>
2.1.3	nouveau chiffre	<p><b>2.1.3 Numérotation des différents ordres</b></p> <p><b>Les numéros 1 à 20 sont réservés aux ordres harmonisés au niveau européen. Les ordres nationaux et les ordres qui seront éventuellement définis par les gestionnaires d'infrastructure seront numérotés à partir de 21. Les numéros utilisés dans les PCT sont contraignants.</b></p>
2.1.4	nouveau chiffre	<p><b>2.1.4 Désignation et utilisation des cases pour les ordres 1-20</b></p> <p><b>Les différentes cases à remplir ont une désignation unique. Les cases qui ne sont pas nécessaires peuvent être supprimées du formulaire. Aucune nouvelle case, ni aucune case supplémentaire ne doit être intégrée aux ordres.</b></p>

3.1	<p><b>3.1 Liste des formulaires de première catégorie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Formulaire d’ordres <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ordre 1 : Franchissement de signaux présentant l’image d’arrêt</li> <li>– Ordre 2 : Marche à vue supprimée</li> <li>– Ordre 3 : Entrée sur voie occupée</li> <li>– Ordre 4a : Arrêt à</li> <li>– Ordre 4b : Passage sans arrêt à</li> <li>– Ordre 5 : Installation de passage à niveau hors service</li> <li>– Ordre 6 : Réduction de la vitesse</li> <li>– Ordre 7 : Circuler avec pantographes abaissés</li> <li>– Ordre 8a : Franchissement de la fin de l’autorisation de circuler CAB jusqu’au signal d’arrêt ETCS</li> <li>– Ordre 8b : Franchissement de la fin de l’autorisation de circuler CAB avec franchissement d’un seul signal d’arrêt ETCS</li> <li>– Ordre 9a : Assentiment pour circuler en mode d’exploitation « Staff Responsable » jusqu’au signal d’arrêt ETCS</li> <li>– Ordre 9b : Assentiment pour circuler en mode d’exploitation « Staff Responsable » avec franchissement d’un seul signal d’arrêt ETCS</li> <li>– Ordre 10 : En cas d’absence d’autorisation de circuler CAB: assentiment pour circuler en mode d’exploitation « Staff Responsable » jusqu’au signal d’arrêt ETCS</li> </ul> </li> <li>– Ordre de croisement et de dépassement <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ordre 11 : Croisement exceptionnel ou facultatif</li> <li>– Ordre 12 : Dépassement exceptionnel ou facultatif</li> <li>– Ordre 13 : Suppression d’un croisement ou d’un dépassement</li> <li>– Ordre 14 : Changement de croisement</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>3.1 Liste des formulaires de première catégorie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Formulaire d’ordres <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Ordre 1 : Franchissement de la fin de l’autorisation de circuler CAB ou de signaux présentant l’image d’arrêt</b></li> <li>– <b>Ordre 2 : Assentiment pour circuler après TRIP</b></li> <li>– <b>Ordre 3 : Ordre de rester à l’arrêt / Fin de l’assentiment</b></li> <li>– <b>Ordre 4 : Suppression d’un ordre transmis par un ordre à protocoler</b></li> <li>– <b>Ordre 5 : Réduction de vitesse</b></li> <li>– <b>Ordre 6 : Parcourir en marche à vue</b></li> <li>– <b>Ordre 7 : Assentiment pour circuler en SR après préparation des trains</b></li> <li>– <b>Ordre 8 : Franchissement d’une installation de passage à niveau en dérangement</b></li> <li>– <b>Ordre 9 : Circulation avec alimentation électrique réduite</b></li> </ul> </li> <li>– Ordre de croisement et de dépassement <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ordre <b>41</b> : Croisement exceptionnel ou facultatif</li> <li>– Ordre <b>42</b> : Dépassement exceptionnel ou facultatif</li> <li>– Ordre <b>43</b> : Suppression d’un croisement ou d’un dépassement</li> <li>– Ordre 44 : Changement de croisement</li> </ul> </li> </ul> <p>➤ <b>Le modèle « Formulaire d’ordres » a été adapté en conséquence</b></p> <p>➤ <b>Le modèle « Ordre de croisement et de dépassement » a été adapté en conséquence</b></p>
-----	--	---

<b>300.12</b>		
2.1.3	<p><b>2.1.3 Tâches lors de l'émission de signaux d'alarme</b></p> <p>Lorsque des signaux d'alarme sont émis, chaque collaborateur doit accomplir sans attendre 3 tâches :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour soi-même</li> <li>- interrompre immédiatement le travail et évacuer les voies en question et leurs abords</li> <li>- pour les autres</li> <li>- observer si les collaborateurs réagissent aux signaux, au besoin les alarmer et les entraîner hors des voies en question et leurs abords</li> <li>- pour les équipements de travail</li> <li>- s'assurer qu'aucun équipement de travail se trouvant près de soi n'engage le profil d'espace libre de la voie à parcourir.</li> </ul>	<p><b>2.1.3 Tâches lors de l'émission de signaux d'alarme</b></p> <p>Lorsque des signaux d'alarme sont émis, chaque collaborateur doit accomplir sans attendre 3 tâches :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour soi-même</li> <li>- interrompre immédiatement le travail et évacuer les voies en question et leurs abords</li> <li>- pour les autres</li> <li>- observer si les collaborateurs réagissent aux signaux, au besoin les alarmer et les entraîner hors des voies en question et leurs abords</li> <li>- pour les équipements de travail</li> <li>- s'assurer qu'aucun équipement de travail se trouvant près de soi <b>ne représente un danger pour le convoi suivant.</b></li> </ul>
3.1.3	<p><b>3.1.3 Choix des mesures de sécurité</b></p> <p>Si les conditions locales sur le chantier et les conditions générales d'exploitation le permettent, il faut éliminer le <b>danger (par ex. interdiction de voie ou délimitation du chantier au moyen d'un barrage de protection)</b>.</p> <p>Si cela n'est pas possible, le danger doit être réduit par des mesures de sécurité complémentaires.</p> <p>Les mesures d'alarme sont définies en fonction des mesures de sécurité choisies et des mises en danger qui subsistent. Elles comprennent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la désignation des voies (voie contiguë, voie en travaux, etc.)</li> <li>- la fixation des délais de sécurité et des signaux d'alarme et</li> <li>- la détermination du système d'avertissement.</li> </ul>	<p><b>3.1.3 Choix des mesures de sécurité</b></p> <p>Si les conditions locales sur le chantier et les conditions générales d'exploitation le permettent, il faut éliminer le danger.</p> <p>Si cela n'est pas possible, le danger doit être réduit par des mesures de sécurité complémentaires.</p> <p>Les mesures d'alarme sont définies en fonction des mesures de sécurité choisies et des mises en danger qui subsistent. Elles comprennent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la désignation des voies (voie contiguë, voie en travaux, etc.)</li> <li>- la fixation des délais de sécurité et des signaux d'alarme et</li> <li>- la détermination du système d'avertissement.</li> </ul>

3.1.7	<p><b>3.1.7 Chantiers sans mesure d’alarme</b></p> <p>Si les dangers pour le personnel ou l’exploitation ferroviaire peuvent être éliminés, il n’est pas nécessaire de prévoir des mesures d’alarme. Cela s’applique en particulier</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>aux chantiers</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– sur les tronçons à voie unique, lorsque la voie est interdite</li> <li>– sur les tronçons à plusieurs voies, lorsque toutes les voies sont interdites simultanément</li> <li>– se limitant aux abords d’une voie lorsque le chantier est assuré au moyen de barrages de protection</li> </ul> </li> <li>– <b>en cas de travaux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– aux lignes de contact, aussi longtemps qu’aucuns travaux nécessitant des mesures d’alarme ne sont effectués dans la zone des voies contiguës</li> <li>– à proximité des voies, lorsque l’accès à la voie et ses abords est délimité et qu’aucune personne ou aucun équipement de travail ne peut involontairement pénétrer la zone protégée alors que les travaux sont en cours.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>3.1.7 Chantiers sans mesure d’alarme</b></p> <p>Si les dangers pour le personnel ou l’exploitation ferroviaire peuvent être éliminés, il n’est pas nécessaire de prévoir des mesures d’alarme. Cela s’applique en particulier <b>en cas de travaux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– sur les tronçons à voie unique, lorsque la voie est interdite</li> <li>– sur les tronçons à plusieurs voies, lorsque toutes les voies sont interdites simultanément</li> <li>– se limitant aux abords d’une voie lorsque le chantier est assuré au moyen <b>d’un barrage</b></li> <li>– aux lignes de contact, aussi longtemps qu’aucuns travaux nécessitant des mesures d’alarme ne sont effectués dans la zone des voies contiguës</li> <li>– à proximité des voies, lorsque l’accès à la voie et ses abords est délimité et qu’aucune personne ou aucun équipement de travail ne peut involontairement pénétrer la zone protégée alors que les travaux sont en cours.</li> </ul>
3.2.2	<p><b>3.2.2 Annonces</b></p> <p>Les annonces au chantier doivent coïncider avec les mesures d’alarme. Elles permettent de donner l’alarme à temps lorsque des conditions liées au système d’avertissement en place ne peuvent exceptionnellement pas être respectées (par ex. train franchissant un signal présentant l’image <i>arrêt</i>, différence par rapport à l’utilisation prévue des voies, etc.).</p> <p>Le gestionnaire de l’infrastructure fixe les annonces pouvant être convenues dans les dispositions d’exécution.</p>	<p><b>3.2.2 Annonces</b></p> <p>Les annonces au chantier doivent coïncider avec les mesures d’alarme. Elles permettent de donner l’alarme à temps lorsque des conditions liées au système d’avertissement en place ne peuvent exceptionnellement pas être respectées (par ex. train franchissant un signal présentant l’image <i>arrêt</i>, différence par rapport à l’utilisation prévue des voies, etc.).</p> <p>Le gestionnaire de l’infrastructure fixe les annonces pouvant être convenues dans les dispositions d’exécution.</p> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine, aucune annonce au chantier n’est autorisée.</b></p>
3.2.3	<p><b>3.2.3 Restrictions d’exploitation</b></p> <p>Les restrictions d’exploitation doivent coïncider avec les mesures d’alarme ou avec les mesures de sécurité. Elles permettent d’alarmer à temps les chantiers (par ex. réduction de vitesse) ou sont utilisées en tant que mesures de sécurité (par ex. définir le sens de marche).</p> <p>Le gestionnaire de l’infrastructure fixe les restrictions d’exploitation pouvant être convenues dans les dispositions d’exécution.</p>	<p><b>3.2.3 Restrictions d’exploitation</b></p> <p>Les restrictions d’exploitation doivent coïncider avec les mesures d’alarme ou avec les mesures de sécurité. Elles permettent d’alarmer à temps les chantiers (par ex. réduction de vitesse) ou sont utilisées en tant que mesures de sécurité (par ex. définir le sens de marche, <b>enclencher le secteur de maintenance</b>).</p> <p>Le gestionnaire de l’infrastructure fixe les restrictions d’exploitation pouvant être convenues dans les dispositions d’exécution.</p>

3.2.4	<p><b>3.2.4 Interdiction de voies/d'aiguilles</b></p> <p>Les voies/aiguilles doivent être interdites</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lorsque la sécurité du personnel ou de l'exploitation ferroviaire l'exige ou</li> <li>– lorsque les voies/aiguilles ne sont pas franchissables à cause de travaux, de réparation, d'activités d'entretien ou de nettoyage, d'événements naturels, d'accidents ou pour d'autres raisons.</li> </ul> <p>Une interdiction est en particulier nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pour des travaux qui entraînent l'interruption de la voie</li> <li>– lorsque des équipements de travail fixés à la voie empiètent le profil d'espace libre</li> <li>– lorsque l'évacuation du profil d'espace libre nécessaire n'est pas garantie et met ainsi en danger le convoi annoncé</li> <li>– pour des travaux à la ligne de contact</li> <li>– pour des travaux sans dégagement de sécurité</li> <li>– lorsqu'il y a empiètement, même momentané, dans le profil d'espace libre d'une voie contiguë lors des manœuvres de pivotement d'une grue, par de lourdes machines de chantier ou par des véhicules.</li> </ul>	<p><b>3.2.4 Interdiction de voies/d'aiguilles</b></p> <p>Les voies/aiguilles doivent être interdites</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lorsque la sécurité du personnel ou de l'exploitation ferroviaire l'exige ou</li> <li>– lorsque les voies/aiguilles ne sont pas franchissables à cause de travaux, de réparation, d'activités d'entretien ou de nettoyage, d'événements naturels, d'accidents ou pour d'autres raisons.</li> </ul> <p>Une interdiction est en particulier nécessaire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pour des travaux qui entraînent l'interruption de la voie</li> <li>– lorsque des équipements de travail fixés à la voie <b>représentent un danger pour des convois. A cet effet, le profil d'espace libre doit être respecté</b></li> <li>– lorsque l'évacuation de la voie n'est pas garantie de manière fiable et met ainsi en danger le convoi annoncé</li> <li>– pour des travaux à la ligne de contact</li> <li>– pour des travaux sans dégagement de sécurité</li> <li>– lorsqu'il y a empiètement, même momentané, dans le profil d'espace libre d'une voie contiguë lors des manœuvres de pivotement d'une grue, par des machines de chantier ou par des véhicules.</li> </ul>
-------	--	--



3.2.7	<p><b>3.2.7 Coordination de l'interdiction</b></p> <p>En présence de plusieurs chantiers sur le même tronçon de voie, un chef de la sécurité peut être engagé en tant que coordinateur de chantiers. A ce titre, il est responsable</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– de coordonner les travaux des différents chantiers sur l'ensemble du tronçon concerné par l'interdiction</li> <li>– d'annoncer le premier chantier engendrant l'interdiction du tronçon déterminé et</li> <li>– d'annoncer la voie praticable du tronçon au chef-circulation compétent, après la fin de tous les travaux.</li> </ul> <p>L'engagement d'un coordinateur de chantiers doit être réglé à l'avance par la direction de la sécurité.</p> <p>L'interdiction n'est annoncée qu'une seule fois par écrit pour l'ensemble des chantiers. Le coordinateur de chantiers responsable doit être mentionné sur l'annonce. Il doit être informé par avance sur tous les travaux liés aux différents chantiers.</p> <p>Lorsque plusieurs chantiers se trouvent sur des voies interdites et que des mouvements de manoeuvre s'y déroulent simultanément, un coordinateur de chantiers doit être impérativement engagé.</p>	<p><b>3.2.7 Coordination de l'interdiction</b></p> <p><b>Lorsque plusieurs chantiers se trouvent sur des voies interdites</b>, un chef de la sécurité peut être engagé en tant que coordinateur de chantiers. A ce titre, il est responsable</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– de coordonner les travaux des différents chantiers sur l'ensemble du tronçon concerné par l'interdiction</li> <li>– d'annoncer le premier chantier engendrant l'interdiction du tronçon déterminé et</li> <li>– d'annoncer la voie praticable du tronçon au chef-circulation compétent, après la fin de tous les travaux.</li> </ul> <p>L'engagement d'un coordinateur de chantiers doit être réglé à l'avance par la direction de la sécurité.</p> <p>L'interdiction n'est annoncée qu'une seule fois par écrit pour l'ensemble des chantiers. Le coordinateur de chantiers responsable doit être mentionné sur l'annonce. Il doit être informé par avance sur tous les travaux liés aux différents chantiers.</p> <p>Lorsque plusieurs chantiers se trouvent sur des voies interdites et que des mouvements de manoeuvre s'y déroulent simultanément, un coordinateur de chantiers doit être impérativement engagé.</p>
3.4.6	<p><b>3.4.6 Demande d'interdiction</b></p> <p>Le chef de la sécurité demande au chef-circulation, par un ordre à protocoler, l'introduction de l'interdiction. Pour cela, il doit indiquer en particulier l'endroit (gare/pleine voie) et la désignation exacte de la voie/ aiguille.</p>	<p><b>3.4.6 Demande d'interdiction</b></p> <p>Le chef de la sécurité demande au chef-circulation, par un ordre à protocoler, l'introduction de l'interdiction. Pour cela, il doit indiquer en particulier l'endroit (gare/pleine voie <b>ou le lieu dans une zone de signalisation en cabine</b>) et la désignation exacte de la voie/ aiguille.</p>

<p>3.4.9</p>	<p><b>3.4.9 Couvrir</b></p> <p>Un chantier doit être couvert lorsqu'il n'est pas possible de le protéger à l'appareil d'enclenchement.</p> <p>Une voie doit être couverte si des mouvements d'aller et retour répétés ont lieu en gare ou en pleine voie.</p> <p><b>Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine sans secteur de maintenance</b>, les limites de la voie interdite doivent être couvertes au moyen de signaux d'arrêt.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les autres cas qui requièrent une couverture.</p>	<p><b>3.4.9 Couvrir</b></p> <p>Un chantier doit être couvert lorsqu'il n'est pas possible de le protéger à l'appareil d'enclenchement.</p> <p>Une voie doit être couverte si des mouvements d'aller et retour répétés ont lieu en gare ou en pleine voie.</p> <p><b>Dans une zone de signalisation en cabine</b>, les limites de la voie interdite doivent être couvertes au moyen de signaux d'arrêt. <b>Il est possible de renoncer à couvrir dans les cas suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>lorsqu'aucun signal d'arrêt ETCS ne se trouve sur des voies interdites et lorsqu'aucun mouvement de manœuvre ne circule ou</b></li> <li>- <b>dans les cas fixés par le gestionnaire de l'infrastructure dans une zone de vitesse étendue.</b></li> </ul> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les autres cas qui requièrent une couverture.</p>
--------------	---	---

3.7.1	<p><b>3.7.1 Annoncer la voie praticable</b></p> <p>Avant qu'une voie interdite puisse être annoncée praticable, il faut, sur le chantier,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>évacuer du profil d'espace libre</b>, tous les équipements de travail <b>qui ont nécessité une interdiction</b> et</li> <li>– enlever les signaux d'arrêt.</li> </ul> <p>De plus, il ne doit plus y avoir de véhicule sur des voies interdites, excepté en gare ou <b>dans les zones de manœuvre</b> sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine <b>après un avis correspondant</b>.</p> <p>Le chef de la sécurité annonce la voie praticable au chef-circulation par un ordre à protocoler.</p> <p>Lorsque la voie est libre, le texte est le suivant : « <i>(endroit), voie/aiguille ... praticable</i> ».</p> <p>Lorsque les voies restent occupées en gare ou dans les zones de manœuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, l'annonce est la suivante : « <i>(endroit), voie/aiguille ... praticable; les voies (énumération des voies) restent occupées</i> ».</p> <p><b>Pour les voies secondaires, l'annonce des voies occupées par une transmission contre quittance suffit.</b></p> <p>Le chef-circulation supprime les mesures de protection liées à l'interdiction de voie.</p>	<p><b>3.7.1 Annoncer la voie praticable</b></p> <p>Avant qu'une voie interdite puisse être annoncée praticable, il faut, sur le chantier, <b>éliminer toutes les causes qui ont nécessité une interdiction</b>.</p> <p>En outre, il convient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>d'évacuer</b> tous les équipements de travail de sorte <b>qu'ils ne représentent aucun danger</b> et</li> <li>– d'enlever les signaux d'arrêt.</li> </ul> <p>De plus, il ne doit plus y avoir de véhicule sur des voies interdites, excepté en gare <b>ou dans une zone de signalisation en cabine</b>.</p> <p>Le chef de la sécurité annonce la voie praticable au chef-circulation par un ordre à protocoler.</p> <p>Lorsque la voie est libre, <b>l'annonce</b> est la suivante : « <i>(endroit), voie/aiguille ... praticable</i> ».</p> <p>Lorsque des voies restent occupées, l'annonce est la suivante : « <i>(endroit), voie/aiguille ... praticable; les voies (énumération des voies) restent occupées</i> ». <b>La désignation des voies occupées doit être transmise contre quittance.</b></p> <p>Le chef-circulation supprime les mesures de protection liées à l'interdiction de voie.</p>
4.3.2	<p><b>4.3.2 Vitesse maximale sur les voies en travaux et sur les voies contiguës</b></p> <p><b>Les travaux sur une voie et ses abords sont interdits lorsque la vitesse maximale autorisée des trains sur les voies en travaux ou sur les voies contiguës est supérieure à 160 km/h. En cas de nécessité, il faut ordonner une réduction de la vitesse maximale sur les voies en question.</b></p>	chiffre plus valable
4.4.2	<p><b>4.4.2 Systèmes d'avertissement automatiques sans protecteur</b></p> <p>Sur les chantiers, les systèmes d'avertissement automatiques ne doivent être utilisés sans protecteur que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lorsque le personnel n'est pas dans l'obligation de travailler sur les voies en service et</li> <li>– <b>qu'aucun équipement de travail ne risque d'engager le profil d'espace libre.</b></li> </ul>	<p><b>4.4.2 Systèmes d'avertissement automatiques sans protecteur</b></p> <p>Sur les chantiers, les systèmes d'avertissement automatiques ne doivent être utilisés sans protecteur que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lorsque le personnel n'est pas dans l'obligation de travailler sur les voies en service et</li> <li>– <b>qu'aucun équipement de travail ne représente un danger. A cet effet, le profil d'espace libre doit être respecté.</b></li> </ul>

<b>300.13</b>		
3.3.4	<p><b>3.3.4 Protection de l'infrastructure et de l'environnement</b></p> <p>Si les feux de signalisation de la tête du train sont complétés par des projecteurs, il convient d'éviter d'éblouir des personnes inutilement.</p> <p>Dans la mesure du possible, il faut éviter de sabler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au passage des aiguilles</li> <li>- avec des vitesses inférieures à 20 km/h, sauf pour garer.</li> </ul> <p>L'utilisation abusive du sifflet de la locomotive est à éviter.</p>	<p><b>3.3.4 Protection de l'infrastructure et de l'environnement</b></p> <p>Si les feux de signalisation de la tête du train sont complétés par des projecteurs, il convient d'éviter d'éblouir des personnes inutilement.</p> <p>Dans la mesure du possible, il faut éviter de sabler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au passage des aiguilles <b>et des croisements</b></li> <li>- avec des vitesses inférieures à 20 km/h <b>et à l'arrêt</b>, sauf pour <b>partir</b>.</li> </ul> <p>L'utilisation abusive du sifflet de la locomotive est à éviter.</p>

<b>300.14</b>		
2.4.1	<p><b>2.4.1 Serrage</b></p> <p>On distingue les genres de serrages suivants :</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Serrage par le système</li> </ul> <p>Un serrage par le système est provoqué lorsque, sur un tronçon équipé de la signalisation en cabine, le calculateur du véhicule provoque automatiquement un serrage ordinaire ou un serrage à fond.</p>	<p><b>2.4.1 Serrage</b></p> <p>On distingue les genres de serrages suivants :</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Serrage par le système <b>dans une zone de signalisation en cabine</b></li> </ul> <p>Un serrage par le système est provoqué lorsque, dans une zone de signalisation en cabine, le calculateur du véhicule amorce un serrage à fond automatique.</p>
2.7.1	<p><b>2.7.1 Réduction de vitesse et freinage d'arrêt avec les trains de marchandises freinés avec le frein à air comprimé</b></p> <p>Pour circuler sur des aiguilles en position déviée qui peuvent être franchies au plus à 40 km/h, il faut observer ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour une diminution de la vitesse ou pour l'arrêt, une réduction ne dépassant pas 0,5 bar de la pression de la conduite générale doit être effectuée, excepté en cas de danger.</li> <li>- en cas d'arrêt, si la pression dans la conduite générale a été abaissée de plus de 1 bar, il faut, avant de poursuivre la marche, contrôler sur place, avec le frein automatique desserré, l'ensemble du train pour s'assurer qu'il n'y ait aucune irrégularité.</li> </ul>	<p><b>2.7.1 Réduction de vitesse et freinage d'arrêt de convois avec des wagons de marchandises et des véhicules de service freinés avec le frein à air comprimé</b></p> <p>Pour circuler sur des aiguilles en position déviée qui peuvent être franchies au plus à 40 km/h, il faut observer ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour une diminution de la vitesse ou pour l'arrêt, une réduction ne dépassant pas 0,5 bar de la pression de la conduite générale <b>devrait</b> être effectuée, excepté en cas de danger.</li> <li>- en cas d'arrêt, si la pression dans la conduite générale a été abaissée de plus de 1 bar, il faut, avant de poursuivre la marche, contrôler sur place, avec le frein automatique desserré, l'ensemble du train <b>ou le mouvement de manœuvre</b> pour s'assurer qu'il n'y ait aucune irrégularité.</li> </ul>

<b>300.15</b>		
1.4.1	<p><b>1.4.1 Principe</b></p> <p>L'ordre de croisement et de dépassement doit être utilisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lors de croisements exceptionnels ou</li> <li>- lors de croisements facultatifs ou</li> <li>- lors de suppressions de croisements ou</li> <li>- lors de changements de croisement.</li> </ul>	<p><b>1.4.1 Principe</b></p> <p>L'ordre de croisement et de dépassement doit être utilisé en cas de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- croisements exceptionnels <i>ordre 41</i> ou</li> <li>- croisements facultatifs <i>ordre 41</i> ou</li> <li>- suppressions de croisements <i>ordre 43</i> ou</li> <li>- changements de croisement <i>ordre 44</i>.</li> </ul>
1.5	<p><b>1.5 Dépassements</b></p> <p>Si le gestionnaire de l'infrastructure autorise les dépassements, ceux-ci doivent être réglés dans les dispositions d'exécution.</p> <p>Les signes suivants sont applicables dans la marche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I : le convoi doit être dépassé par le convoi indiqué à côté du signe</li> <li>- II : le convoi doit dépasser le convoi indiqué à côté du signe</li> </ul> <p>Ces signes doivent être respectés par le chef-circulation et par le personnel roulant.</p> <p>L'ordre de croisement et de dépassement à protocoler est à utiliser en cas de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dépassements extraordinaires ou</li> <li>- dépassements facultatifs ou</li> <li>- suppressions de dépassement.</li> </ul>	<p><b>1.5 Dépassements</b></p> <p>Si le gestionnaire de l'infrastructure autorise les dépassements, ceux-ci doivent être réglés dans les dispositions d'exécution.</p> <p>Les signes suivants sont applicables dans la marche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I : le convoi doit être dépassé par le convoi indiqué à côté du signe</li> <li>- II : le convoi doit dépasser le convoi indiqué à côté du signe</li> </ul> <p>Ces signes doivent être respectés par le chef-circulation et par le personnel roulant.</p> <p>L'ordre de croisement et de dépassement à protocoler est à utiliser en cas de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dépassements extraordinaires <i>ordre 42</i> ou</li> <li>- dépassements facultatifs <i>ordre 42</i> ou</li> <li>- suppressions de dépassement <i>ordre 43</i>.</li> </ul>